AUTOSPRINT

45

IN REGALO

FotoColombo

EMOZIONI A NON FINIRE NELL'ULTIMO GRAN PREMIO

KE FINALE!

IL SETTIMANALE DA CORSA
Anno XXV - N. 45 - 5-11 novembre 1985 - L. 1.800
Sped. in abb. postale gr. II/70

SOMMARIO

AUTOSPRINT n. 45 Anno XXV 5-11 novembre 1985

Direttore responsabile
CARLO CAVICCHI

Caporedattore
Roberto Guglielmi

Inviati speciali
Marino Bartoletti
Giancarlo Cevenini

Capi servizio
Daniele Buzzonetti
Alfredo Maria Rossi

Redattori
Roberto Boccafogli, Diego Forti, Cesare Maria Mannucci, Franco Nugnes, Guido Schittone

Impaginazione
Morena Albertini, Giordano Capelli, Franco Rossi

Collaboratori: Carlo Massagrande (industria e P.R.), Giorgio Piola (Tecnica), Alessandro Stefanini, Lino Manocchia (USA). **Servizi speciali:** Roberto Argenti, Luca Bartolini, Paolo Ciccarone, Adriano Cimarosti, Massimo Clarke, Bob Constanduros, Gérard Crombac, Cesare De Agostini, Roberta Gremignani, Martin Holmes, Thomas M. Imhof, Jeff Hutchinson, Walter Leverone, Pietro Libro, Maurizio Masini, Giovanni Paterlini, Ian Phillips, Ezio Pirazzini, Charles G. Proche, Maurizio Ravaglia, Sergio Remondino, Nigel Roebuck, Gianni Rogliatti, Roberto Teso, Tommaso Tommasi, **Segreteria di Redazione:** Marisa Imbrogno. **Segreteria esteri:** F. Gigi Rueckert. **Archivio e ricerche:** Ettore Mingardi.

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

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

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

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

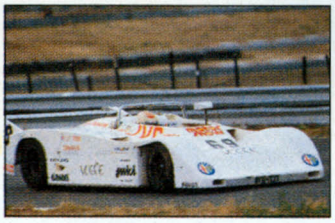
FIEG AUTOSPRINT IL SETTIMANALE DA CORSA FONDATO NEL 1961

CONTI EDITORE

Direttore editoriale
ITALO CUCCI

Accertamenti Diffusione Stampa Certificato n. 696

52 René Arnoux torna in pista a Macao al volante di una Ralt



76 Sport: Merzario vince la serie nazionale

122 Europeo rally: la Delta S4 debutta all'Algarve sfiorando il successo

Ha vinto anche Senna

COSÌ *si uccide uno sport. L'ultimo Gran Premio dell'anno è stato davvero entusiasmante. Sorpassi, equilibrismi, continui cambiamenti al comando, colpi di scena, il tutto ripreso con molto tempismo dalle telecamere sul circuito di Adelaide. Peccato, però, che la nostra televisione — come si temeva — l'abbia proposto in differita e quindi con il gusto delle minestre riscaldate. Con un torneo di tennis che sabato notte è andato ben oltre le ore piccole, e tutta una domenica mattina in cui dormire, la mancata trasmissione è stata davvero una beffa per gli appassionati ed anche uno sgarbo ad una specialità che gli ultimi indici di ascolto hanno indicato come tra le più seguite sul teleschermo pur in tempi di crisi persino per il calcio, nostro sport nazionale. Sarebbe stato interessante verificare — dati «meter» alla mano — quanti avrebbero affrontato la levataccia o la nottelunga, ma la Rai ci ha negato e si è negata questa verifica ed è proprio il caso di rammaricarsene.*

È BELLO *comunque sapere che la stagione si è conclusa con una gara appassionante. Può essere un buon presagio per quella che ricomincerà tra quattro mesi anche se ancora non si sa bene dove (quasi certamente non in Sudafrica, quasi certamente non in Argentina) e neppure esattamente con chi visto che molti team sono in via di smobilitazione e molti piloti rischiano il posto. «La F. 1 è una fogna di miliardi» disse anni fa Enzo Ferrari e ora si comincia a rendersene conto. Gli ingaggi da capogiro sono l'aspetto più evidente di costi di gestione diventati insopportabili e al primo annuncio di crisi, come sempre avviene nelle cose della vita, i più deboli vacillano, qualcuno addirittura crolla. Eppure per la F. 1, proprio in Australia, si sono viste prospettive davvero interessanti: una organizzazione notevole, un percorso molto valido, e soprattutto un pubblico eccezionale che si è anche divertito fuori di misura per le esibizioni, tra lo show e l'alta acrobazia, di quell'Ayrton Senna che se non fosse per l'antipatia che si è tirata addosso nell'ambiente, ricorda tanto il compianto Gilles. Proprio lui, anche se d'un soffio, ha vinto la speciale classifica tra i voti dei giornalisti di tutto il mondo che Autosprint pubblica dopo ogni Gran Premio. Quei numeri non tengono molto conto del mezzo a disposizione e con una Lotus-Reanult era il massimo titolo cui poteva aspirare. Ce l'ha fatta.*

Carlo Cavicchi

PASSO E C

FotoVILLANI

HIUDO

Keke Rosberg vince l'ultimo Gran Premio della stagione portando via a Senna il terzo posto in classifica mondiale e chiudendo il ciclo Williams durato quattro anni. Ancora mediocre la Ferrari, mentre stupiscono Laffite, Streiff e Capelli

di Daniele Buzzonetti

ADELAIDE — Tra motivi tecnici, imprevisti spettacolari e agonismo dei protagonisti, i circuiti cittadini sono spesso il piatto forte del mondiale di F.1 e non ha certo fatto eccezione la corsa di Adelaide. Il campionato '85 ha calato il sipario nel migliore dei modi, «scoprendo» tra l'altro un nuovo Gp che potrebbe essere un modello in fatto di organizzazione, accoglienza e intelligenza pratica. Keke Rosberg è stato ancora una volta all'altezza della sua fama e si è letteralmente scatenato nella ricerca del secondo successo stagionale. Il suo duello con Senna è stato uno dei motivi di un Gran Premio che non si dimenticherà presto e nel confronto con il brasiliano (che ha commesso anche un paio di errori) ha brillato in modo determinante. È partito con una Williams equipaggiata con freni metallici per evitare di ripetere gli errori di Dallas mentre Senna ha preferito i più competitivi, pur se più rischiosi, freni in carbonio. Identiche erano le gomme per entrambi i piloti (le «C» semimorbide della Goodyear), dunque il confronto era apertissimo, considerato che Williams e Lotus avevano confermato fin dalle prove di avere raggiunto l'equilibrio migliore in un circuito che ha fatto dannare i tecnici per la grande difficoltà di trasmettere a terra la potenza nelle curve. Keke ne ha approfittato all'inizio, dopo che Mansell si è fatto ingenuamente sorprendere alla seconda curva da un Senna opportunista ma che a sua volta è rimasto per un attimo attardato dalla inutile reazione del pilota inglese. Una volta in testa il finlandese ha dato l'impressione di avere la corsa in mano.

FIN DAL PRIMO GIRO di prove, aveva sorriso di gioia alla vista di un circuito tutto curve, cordoli e muretti. Un circuito che esigeva una guida decisa e sempre al limite, l'ideale per Rosberg che ha portato la Williams a «saltare» tra un cordolo e l'altro senza mai sbagliare una virgola. Certo, un pilota del genere non è tenero con le gomme: si è fermato una prima volta per cambiarle al 42. giro e nell'occasione è stato letteralmente diabolica. Arrivato alla veloce curvetta che precede l'ingresso dei box, ha «fintato» con malizia ma in piena regola la Lotus, tanto che Senna che non prevedeva la manovra, lo ha toccato leggermente e ci ha rimesso il baffo anteriore sinistro. Senna a quel punto ha rischiato ed ha commesso un errore determinante: ha segnalato via radio ai box di preparare il ricambio ma ha indugiato ad entrare o se non altro non ha limitato la sua carica agonistica. Risultato: il baffo si è piegato di colpo e nel tornante dei box la Lotus gli è «partita» di colpo finendo nella terra. Ayrton è stato bravo nell'evitare l'impatto ma ha perso tempo in modo determinante. Dopo l'inevitabile sosta, per il cambio di gomme e musetto, Rosberg è tornato in testa e ancora è apparso il numero uno in assoluto ma non ha fatto i conti con l'alettone della sua vettura che nel contatto con la Lotus aveva perso una paratia laterale. A quel punto le gomme «lavoravano» male e Keke è stato costretto a fermarsi ancora al 53. giro ridando fiducia a Senna che però si è poi fermato con il motore rotto. Rosberg ha quindi vinto senza poter dimostrare in pista che avrebbe potuto riprendere ancora Senna ma, considerato quello che si era visto, non è impossibile intuire come sarebbe finita.

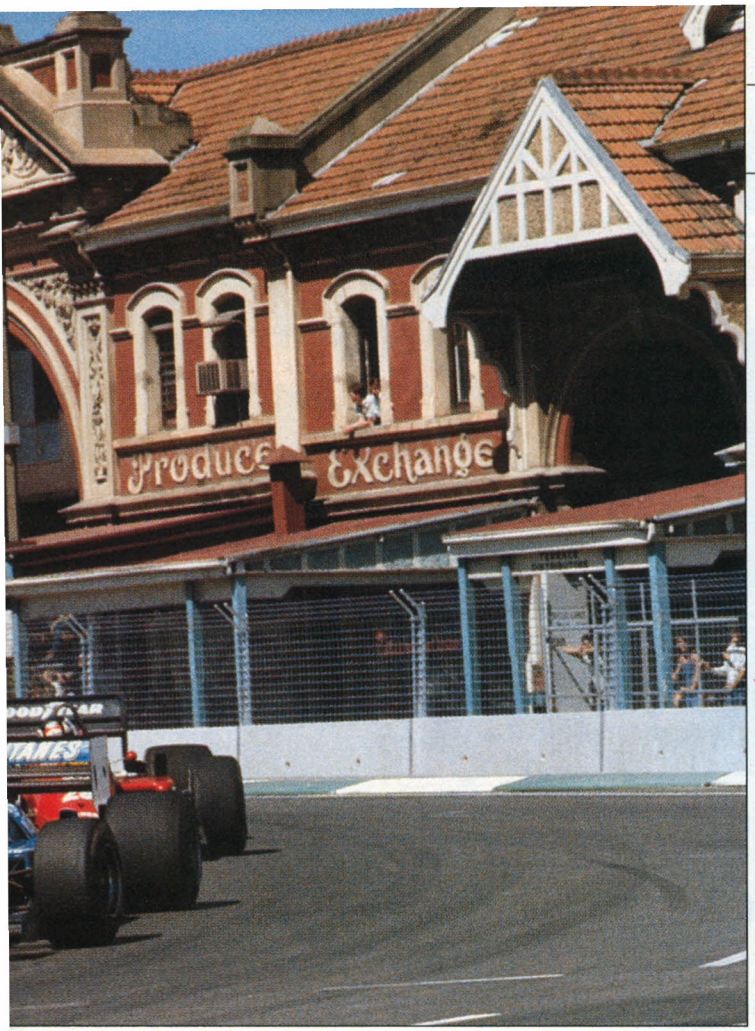
QUESTA GARA spesso emozionante, ha visto ad un certo punto quale protagonista un personaggio che per altri versi era particolarmente seguito nell'occasione. Niki Lauda era infatti alla sua ultima corsa in F.1 (ma in fatto di ritorni l'austriaco è maestro...) e ha «rischiato» perfino di vincere. Con la loro aerodinamica di «misto-veloce», le McLaren non avevano brillato molto in prova ma in corsa il buon equilibrio a serbatoi pieni si è fatto sentire e (a parte Prost fuori per rottura di motore) Niki è emerso bene. Dopo il 50. giro si è trovato alle spalle di Senna che era primo e a quel punto il «vecchio leone» ha tirato fuori gli artigli. Senna ha parlato di un momento «diffici-

Si ricomincia a marzo

CHIUSA la stagione '85 si pensa già al mondiale del 1986 ecco, secondo la proposta della Fisa, il calendario del prossimo anno:

9 marzo	Sudafrica (Kyalami) o Argentina (Buenos Aires)
23 marzo	Brasile (Rio)
6 aprile	data disponibile
13 aprile	Spagna (Jerez)
27 aprile	San Marino (Imola)
11 maggio	Monaco (Montecarlo)
25 maggio	Belgio (Spa)
15 giugno	Canada (Montréal)
22 giugno	Detroit
6 luglio	Francia (Digione)
13 luglio	Gran Bretagna (Brands H.)
27 luglio	Germania (Nürburgring)
3 agosto	data disponibile
10 agosto	Ungheria (Budapest)
17 agosto	Austria (Zeltweg)
31 agosto	data disponibile
7 settembre	Italia (Monza)
21 settembre	Portogallo (Estoril)
12 ottobre	Messico
26 ottobre	Australia

Philippe Streiff e Ivan Capelli salutano la stagione 1985 in maniera più che positiva. Il francese (sopra davanti a Johansson, fotoVillani) **è giunto terzo precedendo l'italiano straordinariamente quarto con la Tyrrell (a destra** fotoColombo)



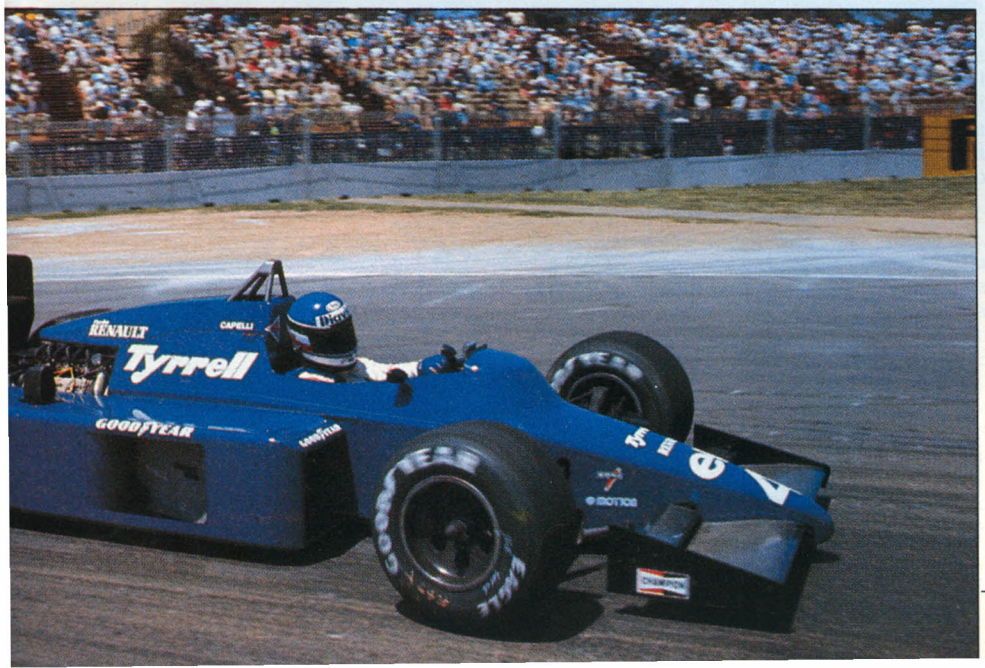
Sursum cordola

IN QUESTA edizione del mondiale di surf che si è disputata a Delaide, in Australia, l'Honda buona è toccata a Rosberg che si è così aggiudicato la prova di velocità; quella cattiva è andata invece a Mansell che ne è stato travolto. Senza storia la gara di acrobazia, vinta da Ayrton Senna che, con la sua tavola nera, si è esibito in una entusiasmante serie di figure che però i suoi avversari, forse invidiosi, hanno definito brutte. Intendiamo riferirci in particolare a Rosberg, con il quale il brasiliano è stato a lungo in lotta anche per la prova di velocità, che ha testualmente detto: «Io di Senna me ne sono fatto un baffo: il destro». La maretta ha causato qualche fastidio anche alle tavole Tyrrell, che però si sono salvate proprio per i Capelli. L'accuratezza dell'organizzazione non ha potuto tuttavia evitare qualche episodio increscioso, come quello che è costato l'interruzione a De Angelis, assalito dai pirati che, come è tradizione, sventolavano la tipica bandiera nera. Anche il pirata Laffite ha fatto un ottimo bottino: abbordato da capitan Streiff (una volta suo secondo) non solo ha resistito ma gli ha portato via due punti. A tarda sera i battelli di soccorso stavano ancora cercando la tavola numero 27 che, avendo mancato anche l'ultima spiaggia, è stata data per dispersa nelle acque di Baia Mondiale. Quella di oggi è stata l'ultima gara per capitan Lauda, che ha abbandonato per avaria alla murata sinistra.

Alfredo Maria Rossi

le» per le sue gomme (appena cambiate) ma la realtà è che Lauda (che con grande pulizia di guida non era stato costretto a fermarsi per il cambio gomme) lo ha infilato «di brutto» alla prima variante. Una «favola bellissima» stava a quel punto sviluppandosi: il vecchio campione che «lascia» con una vittoria. Roba da copione cinematografico ma poi la realtà è stata diversa: Lauda a sua volta è stato tradito dai freni un paio di giri dopo (e c'è chi giura che abbia commesso un errore a non accorgersi che era nei guai) ed il bel sogno è svanito. Sarà l'ultimo?

ALTRO SOGNO che poteva diventare realtà, quello di Michele Alboreto e della Ferrari. Il team, che nelle ultime due precedenti trasferte era apparso in crisi, in Australia ha dato dimostrazione di avere ritrovato la vitalità. In prova ha ovviato con professionalità a qualche errore del primo giorno e in gara Alboreto ha sfiorato l'exploit clamoroso. Dopo un cambio di gomme al 12. giro (4 «C» sia al via che dopo), Michele ha «attaccato» con un passo deciso ma non avventato per non rovinare le gomme. A 27 giri dal termine, si è trovato terzo con una vettura perfettamente equilibrata: considerato il ritiro di Senna e il terzo stop di Rosberg per un ennesimo cambio di gomme, è facile intuire cosa sarebbe potuto accadere se Michele non fosse stato poi costretto a fermarsi per un banale inconveniente al selettore del cambio. **«Peccato, peccato davvero** — ha commentato Alboreto che per natura non è mai avventato nei giudizi "possibilistici" — **la macchina era eccezionale questa volta, potevo vincere perché il potenziale per il finale era alto. Mi consolo pensando che tra un mese ricomincio a divertirmi...».** «Mike» alludeva ai test con il nuovo materiale Ferrari, a dimostrazione che lo sfortunato '85 è già dimenticato e che a Maranello c'è aria di riscossa. Tra i tanti altri motivi del Gp, il parziale successo delle gomme Pirelli. Con la robustezza che le contraddistingue, avrebbero probabilmente dato l'asso nella manica a Piquet e Surer se non avessero guastato tutto i motori Bmw. Consolano il 2. e 3. posto di Laffite e Streiff che tra l'altro sono stati protagonisti di un assurdo duello in famiglia nel finale. Ma, visto come sono partiti, c'è da pensare a che cosa avrebbero potuto fare con le Pirelli Piquet e Surer. Brillantissima invece la corsa di Capelli che alla sua seconda esperienza in F.1 ha sfiorato il podio e un po' di sole anche per Rothengatter e l'Osella oltre che per Martini e la Minardi-Motori Moderni, arrivati in fondo e senza particolari inconvenienti. □



Berger, nelle prime fasi di gara si è permesso il lusso di superare anche Prost. Alla fine è giunto sesto. Sotto, la Lola di Jones: il pilota di casa ha compiuto una corsa eccezionale risalendo dall'ultimo al settimo posto prima di rompere il motore (FotoVillani). **In basso, Martini al traguardo in ottava posizione nonostante questo testacoda** (FotoColombo)

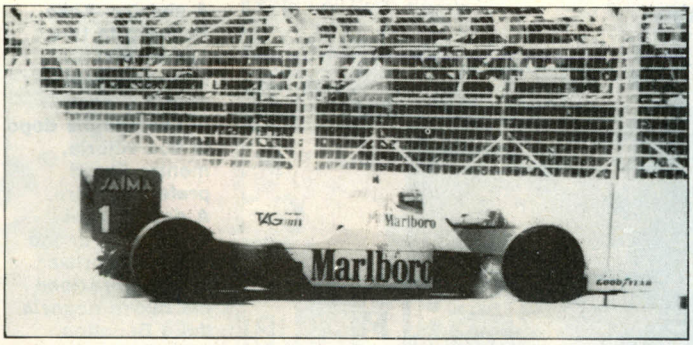
LA CRONACA/Brividi a non finire in una corsa sempre aperta

Rosberg piega Senna

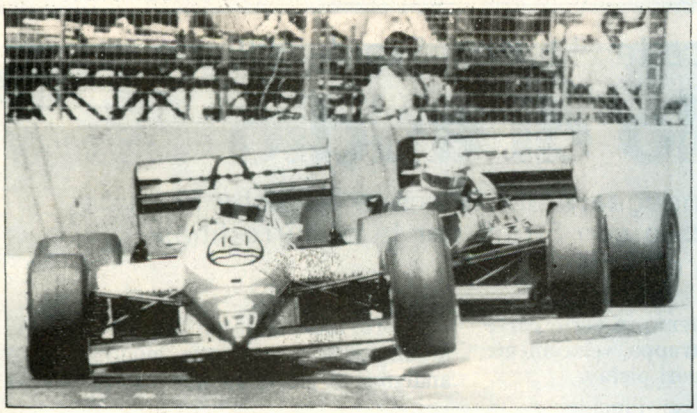
Il brasiliano ha tentato disperatamente di contrastare il finlandese che alla fine ha trionfato, nonostante quattro soste ai box per cambiare le gomme. Sfortunati Lauda e Alboreto

di **Bob Constanduros**

ADELAIDE — La griglia di partenza, formata con la Lotus di Senna a sinistra e la Williams di Mansell a destra, sembrava favorire la monoposto del pilolta inglese che non ha smentito la sensazione, scattando al comando verso la prima curva davanti a Senna, Rosberg e il resto del gruppo. Il brasiliano ha comunque fatto capire chiaramente di puntare al primo posto, tanto è vero che alla terza curva si è avvicinato pericolosamente alla Williams, costringendo Mansell ad allargare. La manovra è riuscita perfettamente a Senna; non così si può dire del tentativo di resistenza di Mansell, che allargando ha toccato con violenza il cordolo. L'inglese si è poi fermato ai box per far controllare i danni e, dopo un ulteriore giro, si è ritirato a causa delle eccessive vibrazioni che provenivano dal retrotreno. Senna ha comunque pagato duramente la sua manovra, permettendo a Rosberg di passare in testa davanti alla Lotus, alla Ferrari di Alboreto, Prost, Berger, Surer, Tambay, De Angelis, Piquet e Cheever. L'ordine di classifica è rimasto immutato per parecchi giri, almeno nelle posizioni di testa, con Rosberg che si è progressivamente allontanato da Senna. Al 7. passaggio Jacques Laffite si è fermato ai box per cambiare le gomme, imitato successivamente da molti colleghi di lavoro. Ad impressionare positivamente in questo primo quarto di gara è stata la Beatrice-Lola di Alan Jones, in grande rimonta verso le prime posizioni dopo una partenza disastrosa. L'australiano, infatti, si è trovato all'8. passaggio in 14. posizione. In testa Rosberg, pur pressato da Senna, ha continuato a mantenere un piccolo vantaggio. I due precedevano di 8"5 un gruppetto comandato da Alboreto, nel quale si stava distinguendo Berger che al 7. giro ha passato la McLaren di Prost prima di fermarsi ai box per cambiare le gomme. Surer è così salito con la prima Brabham al quinto posto davanti a De Angelis, Tambay, che stava battagliando accanitamente con Piquet. Boutsen era decimo. A questo punto la corsa ha visto la classifica per le posizioni centrali rivoluzionata con molti piloti che sono rientrati ai box per sostituire i pneumatici: Berger e Fabi si sono fermati all'11. giro, Alboreto, Johansson e Tambay al 12., Boutsen al 13. e Warwick al 14. passaggio. Rosberg è riuscito ad aumentare il vantaggio su Senna, portandolo da 1"1 a 3"3 il 12. giro. Con Alboreto ai box Prost è risalito al terzo posto davanti a Surer, abbastanza vicino e De Angelis quinto, al quale la direzione corsa ha esposto la bandiera nera. È infatti accaduto che la Lotus del romano era rimasta ferma nella griglia al giro di ricognizione. De Angelis, zigzagando sullo schieramento di



Vincitori e vinti del Gran Premio: sopra, Lauda tradito dai freni della sua McLaren, finita in questo modo contro il muro quando era in testa. Sotto, Rosberg davanti a Senna. Ad Adelaide il brasiliano è apparso molto... nervoso (TelefotoAP)



Il motivo della corsa

Ayrton da calmare

ADELAIDE — A caratterizzare il bellissimo Gran Premio d'Australia non è stato tanto un motivo tecnico quanto il comportamento al limite del regolamento di Ayrton Senna, velocissimo ma alquanto scorretto nei confronti degli avversari diretti. Se invece di un Gran Premio si fosse trattato di una partita di calcio già al primo giro Senna avrebbe ricevuto dall'arbitro il cartellino giallo e alla fine del... primo tempo sarebbe stato espulso. Al primo giro il brasiliano si è incuneato pericolosamente tra il muretto e la Williams di Mansell. Allargando ha costretto l'inglese sopra un cordolo, ponendo termine alla corsa del rivale. Sino al 43. passaggio Senna non ha compiuto manovre al limite dell'etorodossia. Quando si è avvicinato a Rosberg, in una curva a destra, il pilota della Lotus ha sbagliato, volando sul cordolo. La monoposto, impennandosi pericolosamente ha potuto riprendere la corsa, lasciando a Senna il tempo per rimediare un ulteriore cartellino giallo. Senna si è fatto sotto a Rosberg in pieno rettifilo non accorgendosi che il finlandese era sul punto di rientrare ai box. La susseguente tamponata ha fatto perdere alla Lotus uno dei baffi anteriori. Tutti in quel frangente si sarebbero fermati ai box. Invece il brasiliano ha continuato imperterrito per altri due giri, compiendo due testa coda ed uscendo in pieno rettifilo, sfiorando pericolosamente una tribuna. E per finire, ritornato al primo posto ha forzato il motore, rompendolo. La gara è finita in quel momento, con grande sospiro di sollievo per gli avversari del pilota Lotus, un campione potenziale che dovrebbe essere più calmo e ragionatore per ricevere la definitiva consacrazione. □

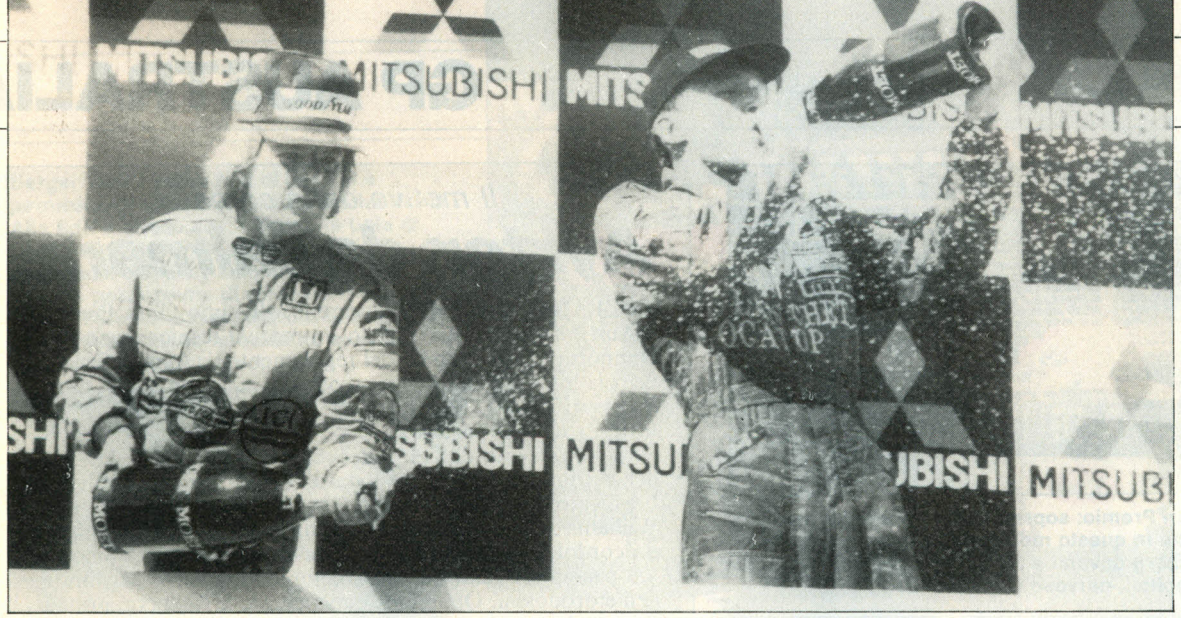
partenza, aveva poi ripreso la posizione, manovra vietata dal regolamento. Così Elio è stato escluso dalla gara.

IL VANTAGGIO di Rosberg su Senna è salito in breve a 9"2 al 20. giro. Per il terzo posto sono rimasti a combattere Surer e Prost, l'elvetico ha dapprima superato il campione del mondo, il quale subito dopo si è ripreso la posizione. In quinta posizione si è trovata la McLaren di Lauda mentre in sesta è risalita la Ferrari di Alboreto, il quale ha approfittato della fermata per noie al motore della sorprendente Lola di Alan Jones e del ritiro della Brabham di Piquet. Rosberg che pareva tranquillo al comando, ha perso progressivamente terreno da Senna a partire dalla 25. tornata, quando il brasiliano ha iniziato a rimontare. Al 27. passaggio si è ritirato Prost, fino ad allora terzo, per la rottura di una turbina del motore Tag-Porsche della sua McLaren. La situazione vedeva così Surer al terzo posto, pressato da Lauda che precedeva Alboreto, Streiff, il quale si è girato per evitare di tamponare la Minardi di Martini in mezzo a una curva. Il francese è stato costretto a fermarsi ai box e a perdere la posizione. Al 30. giro il divario tra Rosberg e Senna era diminuito a soli 5"5. Surer si trovava a 24", Lauda a 38". Dietro al pilota della McLaren si trovavano Alboreto e Streiff.

LA BATTAGLIA tra Rosberg e Senna si è fatta aperta a partire dal 32. giro: Senna si è infatti avvicinto sempre più alla Williams ma ha commesso qualche errore di troppo. È infatti uscito violentemente su un cordolo, intraversando quasi totalmente la Lotus al 37. giro e perdendo leggermente terreno. Ma al 40. passaggio il brasiliano si è riportato molto vicino al finlandese; due giri dopo Rosberg ha rallentato per rientrare ai box. Senna non si è accorto di questo: ha tamponato la Williams, rimettendoci un baffo e, Rosberg ha continuato la sua marcia verso i box con un'appendice dell'alettone chiaramente rovinata. Senna ha invece proseguito, perdendo il giro successivo l'altro spoiler anteriore. Con la Lotus inguidabile è infatti andato sull'erba, e alla curva successiva è volato fuori, sfiorando una tribuna e rientrando in pista in maniera spettacolare. Ha guidato così per ulteriori due giri prima di fermarsi ai box per cambiare il musetto e le gomme. Nel frattempo si è ritirato Surer, col motore rotto. La nuova classifica ha quindi visto al primo posto Rosberg, che aveva ripreso la sua marcia normale dopo la sosta ai box, davanti a Lauda che aveva passato Senna e Alboreto.

AVENDO un netto vantaggio su Lauda, Rosberg ha deciso di fermarsi per la terza volta al 53. giro, per cambiare ancora una volta le gomme. Il box, però, non si attendeva una sosta così repentina e si è trovato impreparato ad operare velocemente. Keke è stato costretto così a perdere tutti i 30" di vantaggio che aveva su Lauda ed è precipitato al terzo posto dietro a Senna, che progressivamente si era già avvicianto alla McLaren di comando. La monoposto dell'austriaco, che montava i dischi al carbonio, ha però tradito l'ex campione del mondo. I freni si sono improvvisamente bloccati all'imbocco della prima curva: la vettura ha sbandato colpendo la barriera e Lauda, sconsolato, è sceso dalla monoposto lasciando a Senna il provvisorio comando della gara. La gioia del brasiliano è stata, però di brevissima durata. Il motore Renault, molto affaticato, ha perso potenza finché non si è indurito a tal punto da costringere l'alfiere della Lotus a far cenno alla Williams-Honda di Rosberg di passare. Il finlandese aveva ora 30" di vantaggio sulla Ferrari di Alboreto, che il giro seguente è andato ad aumentare la lista dei ritirati a causa della rottura del cambio. Al secondo posto si è così ritrovata la Ligier di Laffite che precedeva Streiff. Col primo posto ormai consolidato, Rosberg ha deciso di fermarsi ancora una volta ai box al 65. giro per un cambiamento ulteriore di pneumatici.

JOHANSSON, dopo un secondo cambio di gomme, si è trovato a duellare per il quinto posto con l'Arrows di Berger. I due hanno dato vita a una battaglia acerrima, conclusasi al 76. passaggio quando l'Arrows è finita contro la barriera lasciando a Johansson la sicurezza della quinta posizione dietro al bravissimo Capelli. Streiff ha osato (a due tornate dalla conclusione) infilare il proprio caposquadra, che ha chiuso. Le due Ligier si sono toccate e a rimetterci è stata proprio quella di Streiff che si è ritrovato con la sospensione anteriore sinistra completamente «aperta». Philippe ha comunque proseguito fino alla fine dando spettacolo su tre ruote. □



A sinistra: Keke Rosberg fa fare agli astanti la tradizionale doccia a base di champagne dopo la sua vittoria, mentre Streiff preferisce bere. A destra: Fabi e Ghinzani danno il tocco sportivo all'inaugurazione del nuovo negozio della Benetton. (FotoVillani) **Sotto a destra: De Angelis, primo squalificato 1985** (FotoColombo)

LE INTERVISTE/Rosberg dedica la vittoria a Frank Williams

Il mio regalo di addio

Il finlandese ha ringraziato anche il suo ingegnere per le scelte tecniche risultate vincenti. Laffite polemizza con i tecnici e con Streiff per la bagarre finale

di **Giancarlo Cevenini**

ADELAIDE — Anche per il GP d'Australia, Keke Rosberg e la sua favolosa Williams si sono fermati tre volte ai box a cambiare le gomme ed hanno vinto egualmente! Crediamo che questo sia un record da Guinnes dei primati.

«Questa mia vittoria è il regalo di addio a Frank Williams — esordisce Keke — **devo però ringraziare in modo particolare il mio ingegnere, Frank Dernie, che in officina si occupa della galleria del vento: è stato lui a far mettere tre tubi supplementari nella presa d'aria dei freni, perché sapevamo che su questo circuito avremmo avuto dei problemi, ed è stata questa la mossa vincente».**

— Come mai sei partito con i freni in acciaio in luogo di quelli in fibra?

«Perché a mio parere davano più affidamento anche se erano più faticosi per noi da azionare. Alla fine abbiamo avuto ragione».

— Mentre parla si asciuga con un klenek imbevuto d'alcool la mano destra sanguinante, che cosa ti è successo, gli chiediamo?

La cosa più stupida: mi sono dimenticata di fasciarla, e così me la sono rovinata con il cambio».

— Il prossimo anno, alla Mc Laren sarai prima guida?

«Non so, guarda quanto mi pagano, poi decidi tu...».

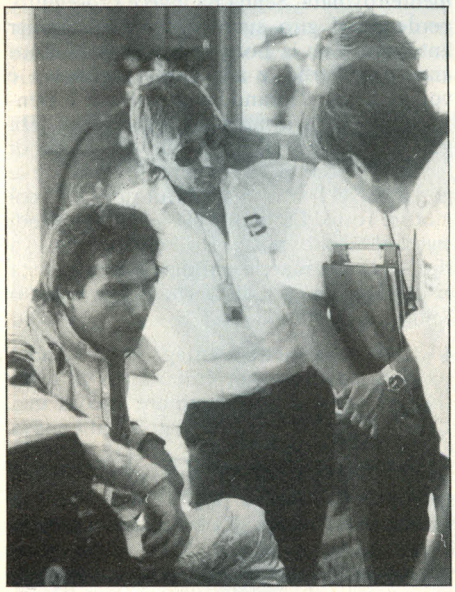
— Un giudizio sulla gara?

«Molto dura; un circuito difficile per il fisico e le macchine con asfalto irregolare: dovevi stare molto attento in certe curve perché se davi gas troppo velocemente rischiarvi di andare fuori pista».

— Come è successo l'incidente fra Mansell e Senna?

«In quella curva in due non si passava, il mio compagno è stato sfortunato si è trovato al posto sbagliato nel momento sbagliato, a me è andata bene così perché mi sono trovato avvantaggiato e subito in testa».

— Ora dove vai?



Piquet, perplesso, discute della sua Brabham o forse pensa già alla Williams (Fotovillani)

«Parto immediatamente per Singapore, la mi incontro con mia moglie Sina e andiamo 15 giorni in vacanza alle Maldive».

— Nonostante abbia terminato in seconda posizione, Laffite ha un diavolo per capello: ce l'ha con Streiff e con i suoi tecnici:

«I miei tecnici sono delle vere teste di... mi accusano di non fare tempi per la griglia di partenza, non capiscono che io preparo la macchine per la gara, non mi importa di partire davanti se poi la macchina non sta in strada. Ho avuto ragione io, sono partito sedicesimo e sono arrivato secondo, sono riuscito a mettere a punto abbastanza la macchina: né troppo sovrasterzante né troppo sottosterzante, un lavoro di cui ha usufruito anche il mio compagno... A proposito di Streiff: è veramente matto, non capisco il suo comportamento, giuro che se mi buttava fuori all'ultimo giro quando mi ha toccato, scendevo e lo pigliavo a botte. Meno male che è finito tutto bene, io non lo capisco è appena arrivato, è terzo: cosa vuole dippiù?»

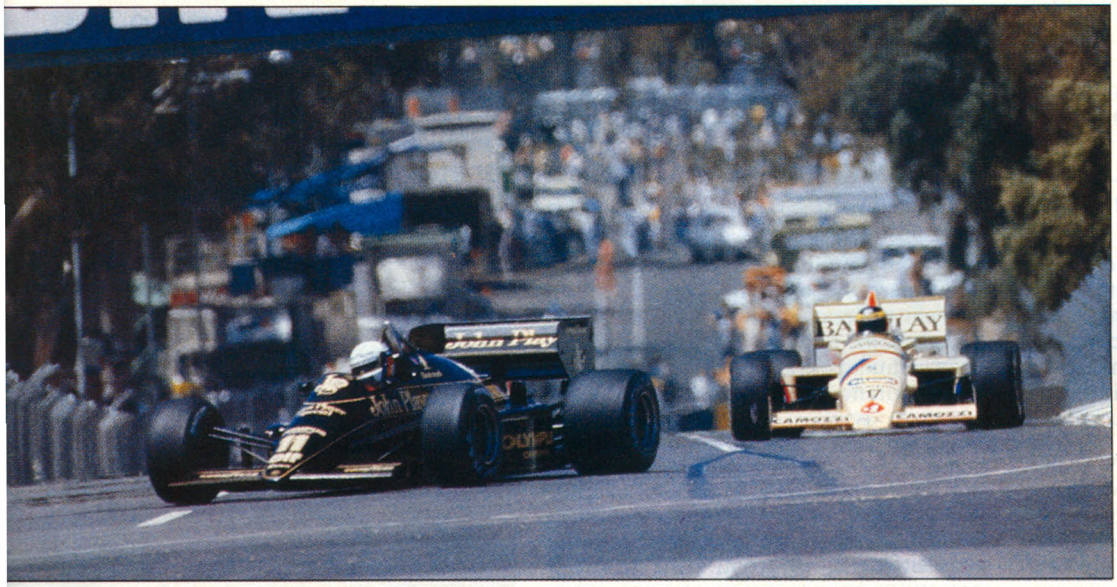
— Sentiamo la «campana» Streiff...

«Credevo che Laffite fosse dietro di me di un giro, così per mettermi al sicuro da Capelli lo volevo passare, lui mi faceva dei segni che io ho interpretato come un invito a passarlo, così ci siamo toccati meno male che non è successo nulla, almeno non abbiamo perso nessuna posizione sono molto contento, una macchina fantastica». □

Mansell furioso contro Senna

Il pericolo pubblico n. 12

ADELAIDE — Nigel Mansell ha un diavolo per capello: la sua corsa è durata appena un giro. Senna nella sua partenza come al solito troppo azzardata e pericolosa per sé e per gli altri lo ha buttato fuori. Così Mansell commenta l'uscita di pista: **«Ero alla corda, quando Senna mi ha affiancato, e mi ha spinto fuori, sono finito nella sabbia, e si è rotto qualcosa nelle sospensioni perché la macchina vibrava tutta ed è stato impossibile per me continuare. Quello la** — commenta riferendosi a Senna — **è idiota, anzi... demente, è pericoloso per sé e per gli altri».** Per Senna invece tutto è normale dice: **«Ho infilato all'interno Mansell là nella curva, posto per due non ce n'era, sono scivolato, scivolato, scivolato, finché l'ho toccato e lui è uscito, io però non ho nessuna colpa. Per quanto riguarda la tamponata a Rosberg , lui ha frenato in pieno rettilineo (sic!) io non me lo aspettavo e così l'ho toccato rompendo il baffo anteriore destro. Non sono potuto rientrare perché l'entrata dei box l'avevo già passata, così ho dovuto fare un altro giro, la macchina era inguidabile e ho rischiato molto perché sono uscito due volte».** Alboreto: **«Si è rotto un fuso a snodo della leva del cambio e così mi sono dovuto fermare, un vero peccato perché se io arrivavo secondo, cosa possibilissima, e se Stefan arrivava terzo potevamo giungere a pari merito con McLaren per il campionato costruttori. La macchina è andata abbastanza bene, forse abbiamo sbagliato a partire con quattro gomme "C" con il pieno, quando le ho cambiate ho rimesso le "C" la macchina andava bene, se fossi partito con 4 "A" avrei fatto sicuramente meglio».** Johansson: **«Una fatica terribile! Una gara lunga e faticosa accentuata dal fatto che ho avuto sin dall'inizio della gara problemi con i freni, e verso la fine frenavo con il motore. Non male complessivamente la vettura, buono il motore e le gomme».** Lauda: **«Mi si sono bloccati i freni alla staccata dopo il rettilineo, se ne è bloccato un solo per l'esattezza e così la macchina è sbandata e sono finito contro il muretto. Non sono neppure dispiaciuto perché forse una vittoria mi avrebbe fatto ritornare la voglia di correre in F.1, mi sono accorto che questo ambiente mi piace, in Sudafrica quando sono rientrato dopo 15 giorni mi sono trovato subito a mio agio, in fondo devo dire che questo è il mio mondo».** □



Conclusa la lunga trattativa con la fabbrica di Monaco

La Bmw dice sì alla Toleman

ADELAIDE — È stato un contratto difficile da stendere quello fra la Benetton e la Bmw, ma alla fine la Casa tedesca ha ceduto e dal 1. gennaio 1986 la scuderia si chiamerà Benetton Bmw. Il team diventerà così di proprietà dell'industriale di Treviso al 100%, i motori saranno preparati da Mader come quelli dell'Arrows (che però non è ancora sicuro di avere i motori tedeschi nel 1986). È stato già confermato Teo Fabi, mentre per il secondo si prevede che il nome uscirà verso la fine di novembre. La «lotta» per la seconda macchina è fra diversi piloti, fra tutti potrebbe essere Warwick a spuntarla. Sono in lizza però anche i piloti tedeschi spinti dalla Bmw: Berger, Surer, Boutsen e Danner. La Benetton vorrebbe dei piloti italiani per rifare il team tutto «made in Italy» sulla falsa riga della disgraziata esperienza con l'EuroAlfa. Fra i papabili De Cesaris, Ghinzani, Capelli e Cheever. Il contratto con la Bmw è per un anno con la opzione per il 1987. Luciano Benetton, gran capo dell'omonima azienda, è venuto personalmente ad Adelaide a dare l'annuncio, approfittando del fatto che ha aperto un nuovo negozio proprio qui, e ne ha altri nelle maggiori città australiane. La decisione finale sul secondo pilota verrà presa dai tecnici Rory Byrne e Peter Collins, oltre che da Davide Paolini che è l'amministratore delegato della Benetton Racing. Luciano Benetton ha avuto parole di elogio per il team di Pavanello. In due anni il team è costato circa 5,2 miliardi di lire, il primo anno è stato positivo, mentre quest'anno la mancanza di risultati ha annullato tutto quello che di buono era stato fatto nell 1984. Benetton si è anche augurato che il mancato rinnovo della sponsorizzazione con Pavanello non crei troppi danni al team e ha auspicato per Pavanello miglior fortuna per l'avvenire. Benetton ha poi spiegato che la sua società spende in pubblicità all'anno il 4% del fatturato, per un totale di circa 33 miliardi di lire. Di questa cifra il 55% è speso in pubblicità tabellare, mentre il resto serve per lo sport. Fra le tante sponsorizzazioni sportive c'è appunto la Benetton-Bmw Racing Team. □

A lato, Senna alla settima pole dell'85: eccolo ai box mentre gli raffreddano le gomme da tempo surriscaldate dall'asfalto abrasivo. Sotto, Prost autore di un testa-coda (FotoVillani)

LE PROVE/Sull'asfalto abrasivo di Adelaide di nuovo Senna in pole

Lotus ancora protagonista

Solo le vetture di Ducarouge e le Williams hanno trovato l'assetto giusto su una pista scivolosa. La Ferrari è risorta sabato con Alboreto grazie alle turbine più grandi

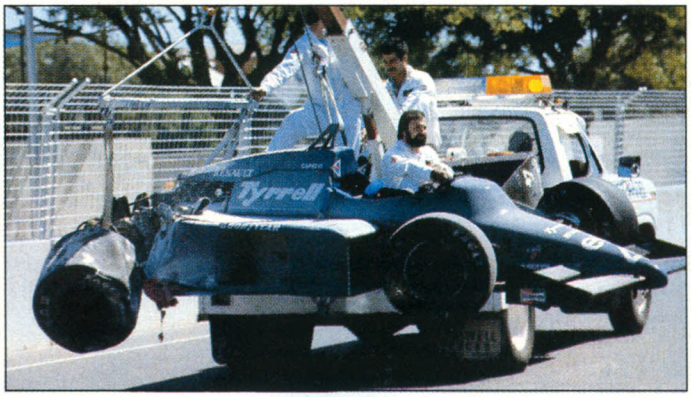
ADELAIDE — Il circuito cittadino sul quale si è disputato il Gp d'Australia ha posto tutti i team di fronte a problemi nuovi ma in definitiva sono emerse ancora una volta le macchine che negli ultimi tempi hanno confermato di avere raggiunto un ottimo equilibrio generale, pur su circuiti ben differenti (tipo Kyalami e Brands Hatch per intenderci). Lotus e Williams ancora al top, quindi, e vediamo perché. Abbiamo accennato a problemi nuovi e ci riferiamo all'asfalto del circuito: di grana finissima, estremamente abrasivo e precario per la tenuta delle vetture. I piloti avevano la sensazione di guidare in uno stadio del ghiaccio e per questo era estremamente importante assicurare buona motricità alle macchine: vale a dire la possibilità di trasferire in terra il maggior numero possibile di cavalli all'uscita delle curve senza fare slittare le ruote. Allo scopo sono stati utilizzati carichi di una certa «importanza» sull'alettone posteriore, alleggerendo nel contempo il carico di molle e ammortizzatori, rispetto all'«anteriore». Il carico sull'alettone ha però compromesso in molti casi l'utilizzo di gomme da tempo ed ecco che sono balzate alla ribalta Lotus e Williams. Solo Senna, Rosberg e Mansell tra i piloti «Goodyear» sono riusciti il sabato a «fare lavorare» le gomme «E» morbide senza trovarsi sulle tele anche dopo centinaia di metri. Lotus e Williams avevano quindi buona motricità e, che il loro equilibrio fosse eccellente, lo dimostra la velocità massima ottenuta in rettilineo (pur se abbastanza influente agli effetti delle prestazioni) nonostante il carico. Il succo delle prove sta tutto qui: gli altri piloti hanno potuto utilizzare le gomme «E» solo sulle ruote anteriori mentre per le prestazioni sono stati costretti ad utilizzare le semi-morbide (e comunque utilizzabili in gara) gomme «C». Chiaro che con l'asfalto abrasivo e con i carichi utilizzati il divario non sia stato abissale come in altri circuiti, ma la differenza comunque era inevitabile. Discorso a parte meritano le gomme Pirelli che ancora una volta avrebbero potuto assicurare a Piquet un'ottima posizione sullo schieramento e che, invece, sono state utilizzate solo in parte. Come si è verificato in occasione dei più recenti Gp, le Pirelli «1» da qualifica sono risultate assolutamente competitive nei confronti delle «GY» e soprattutto hanno confermato una robustezza ben maggiore, grazie anche alla possibilità di rigenerare ilbattistrada mediante «raspatura». L'ideale quindi per un circuito come quello di Adelaide. Purtroppo Piquet ha accusato gravi problemi al motore e al cambio e ha potuto fare poco, ma il tempo di Surer è indicativo, considerato che negli ultimi tempi è rimasto sempre un secondo e mezzo circa sopra il suo caposquadra. Degli altri «pirellisti», niente da fare per Ghinzani e Fabi, a causa soprattutto del difetto congenito della Toleman: la poca adattabilità ai circuiti tormentati. Ma più che di un problema progettuale, sembra si debba parlare di un cattivo adattamento delle gomme Pirelli (sviluppate dalla Brabham) sul telaio in occasione di circuiti cittadini. Tra le altre cose notevoli, il buon risultato delle Euro-Alfa nel primo giorno (poi sono state bloccate dai motori), spiegato anche dalla influenza della potenza su un circuito lento. Anzi il V8 con l'elettronica Bosch, ormai «pastoso», si è rivelato perfino valido come d'altronde eccellenti si sono rivelati l'Honda con le turbine Ihi e il Renault con le Garrett. In città, la mancanza di «risposta» dei turbo si è fatta sentire e i motori con le obsolete Kkk hanno

accusato ancora di più il problema, Ferrari incluse, soprattutto il primo giorno. Poi le macchine del «Cavallino» (a perte Johansson bloccato dal cambio) sono piacevolmente risorte. Il venerdì sono state utilizzate turbine troppo piccole ma le velocità erano insufficienti; con le turbine grosse è stato possibile equilibrare velocità e «risposta». Anche le difficoltà di trasferire i cavalli a terra è stata in parte ovviata da un buon lavoro sulla messa a punto delle sospensioni. La Ferrari è così tornata «quasi» sugli esaltanti livelli di metà stagione; c'è stata la conferma che è rimasta indietro rispetto a Lotus e Williams ma non è stato comunque poco.

Daniele Buzzonetti

Neo campione in crisi

Indisposto Prost venerdì



Sopra, la Tyrrell di Capelli dopo l'incidente delle prove libere. Sotto Mansell ancora in prima fila (FotoVillani)

MCLAREN — A parte la grave indisposizione di Prost (soprattutto il venerdì), le McLaren hanno accusato una certa difficoltà a scaricare a terra la potenza nella parte mista del percorso. Il noto vantaggio aerodinamico, determinante nelle curve veloci, si è rivelato ininfluente in città e lo stesso Prost ha ammesso che negli ultimi tempi i tecnici hanno perso il passo rispetto alla migliore concorrenza. Anche in fatto di motore le McLaren sono apparse in ombra: Lauda si è qualificato sabato con il muletto dopo molti problemi (iniziati con la rottura di una waste-gate) mentre le velocità massime in accelerazione davanti ai box sono apparse piuttosto penalizzanti. Venerdì sia Lauda che Prost hanno utilizzato sia un treno di «C» che un treno di «E»; sabato un treno di «C» e un treno di «misto»: «C» dietro e «E» davanti: con questa soluzione Prost ha spiccato il tempo prima di finire in testacoda.

TYRRELL — Durante le prove libere di giovedì, Capelli doveva amaramente constatare che nella veloce curva che segue la chicane del traguardo, c'era un avallamento dell'asfalto. Risultato: in accelerazione la vettura sbandava e finiva in testacoda contro il muretto. I danni alla parte posteriore destra erano abbastanza gravi, tanto che Capelli ha completato solo quattro giri nella sessione «libera» di venerdì e altrettanti in quella «ufficiale». Poco dopo era Brundle a urtare violentemente il muro nella curva della «Flinders Street» e distruggeva la parte posteriore del retrotreno. Per mancanza di pezzi, Tyrrell doveva appiedare Capelli, che ha completato solo otto giri, per l'intera giornata di sabato. Per il resto, le Tyrrell, vetture notoriamente dalla guida «nervosa» hanno confermato di avere grossi limiti, anche a causa di una aerodinamica un po' troppo elementare.

WILLIAMS — Rosberg e Mansell hanno trascorso l'intero week-end nel cercare di trasmettere a terra la potenza del V6 Honda e solo in parte ci sono riusciti, aiutati dalla eccellente docilità del propulsore che non è solo potente, ma è in grado di «dosare» i cavalli grazie alla raffinata elettronica. Mansell e Rosberg sono risultati i più veloci sul «diritto» e anche in accelerazione sono stati superati solamente dal sorprendente motore Renault di Senna. L'adattabilità delle Williams ai percorsi cittadini non era un mistero anche se né Mansell, né Rosberg sono stati in grado di fare «lavorare» bene le gomme «E» da qualifica come è riuscito a fare Senna.

BRABHAM — Un problema al cambio e l'acceleratore che restava bloccato a metà, hanno impedito a Piquet di restare nella parte alta dello schieramento il sabato. Quando è salito sul «muletto», era troppo tardi perché Piquet aveva già consumato i «4 treni» che sono in pratica a disposizione dei piloti «Pirelli», cioé i due normali e quelli con battistrada «rigenerato». Il tempo di Surer (6. nello schieramento) fa però capire che Piquet avrebbe potuto fare meglio.

LOTUS — Al termine delle prove Ducarouge era soddisfatto: era riuscito a trovare un equilibrio eccellente tra carico del retrotreno e avantreno, in modo da far «lavorare» i pneumatici posteriori. Senna ha utilizzato quattro gomme «E» da tempo il venerdì, mentre sabato ha iniziato prudentemente con due «C» dietro e due «E». Poi è tornato alle «morbide» ed è arrivato l'exploit con un giro che ha rivelato la grande adattabilità del telaio Lotus alle situazioni più differenti. Non estranei all'exploit, anche i meriti del motore Renault, migliorato negli ultimi tempi soprattutto nella erogazione della potenza e sulla pista di Adelaide un motore «dolce» era l'ideale. Senna venerdì era stato ostacolato da Mansell. Meno fortunato De Angelis che ha usato «treni misti» ma per uno all'ultima corsa con la Lotus non si è perso molto tempo.

RENAULT — Senza il peso psicologico dell'ex-direttore generale Toth, piloti e tecnici hanno lavorato al meglio per trovare un equilibrio all'uso cittadino delle macchine. Nonostante una rottura alla distribuzione del motore il venerdì, Tambay il sabato è risalito molto bene utilizzando gomme «C».

ARROWS - Boutsen il venerdì ha potuto provare poco a causa di problemi elettrici al motore mentre nelle «libere» di sabato, sia il belga che Berger accusavano la rottura del motore. Nei sessanta minuti di qualificazione (con gomme «C» semimorbide) Boutsen restava poi completamente senza freni, mentre Berger era 11.

TOLEMAN — Due giorni di prove da dimenticare: si sapeva che la Toleman non ne vuole sapere di «girare» nelle curve lente ma ad Adelaide il problema si è rivelato pesantissimo. La mancanza di grip al retrotreno non è mai stata compensata anche a causa delle gomme Pirelli sviluppate dalla Brabham che ha problemi opposti alla Toleman. Fabi ha girato poco per rotture di motore, mentre Ghinzani non ha risolto i guai di bilanciamento.

ALFA ROMEO — Grosse speranze il venerdì: vetture sufficientemente bilanciate e un motore «morbido» in grado di assorbire bene le curve cittadine. Cheever e Patrese erano 5. e 6., poi il sabato il secondo si ritrovava con il motore rotto e il primo per lo stesso motivo doveva salire su un «muletto» con un motore scadente.

OSELLA — Prove ridotte al minimo (sabato stop completo) a causa della mancanza di ricambi dopo un incidente del giovedì.

LIGIER — Pur arrivando a diminuire la pressione di sovralimentazione per evitare «calci» di potenza, la cronica mancanza di motricità delle Ligier nel «lento» si è fatta sentire. Con le gomme da qualifica, Streiff ha peggiorato il tempo fatto con le intermedie idem Laffite.

FERRARI — Il venerdì Alboreto adottava la vettura caratterizzata da una aerodinamica con scivolo posteriore lungo e alettone monoplano mentre la vettura di Johansson e il «muletto» avevano scivolo corto e alettone triplano. Il sabato anche lo svedese adottava lo stile-Alboreto: sulla sua macchina e sul «muletto» restavano gli scivoli corti ma l'alettone era monoplano. L'iniziale mancanza di motricità, veniva dunque compensata grazie alla aerodinamica e alle regolazioni delle sospensioni. Un grosso aiuto arrivava anche dall'utilizzo di turbine più grosse di quelle previste; in pratica si è ottenuto un buon compromesso tra potenza e risposta del turbo a basso regime. E infatti le velocità sono migliorate: venerdì in accelerazione sul traguardo Alboreto arrivava appena a 236 Kmh (Rosberg a 251 Kmh), sabato toccava invece 247 Kmh. Con il risultato che, nonostante l'ostacolo di Mansell più lento, Alboreto otteneva il 5. tempo.

MINARDI — Venerdì non ha potuto usare le gomme da tempo e oltre tutto è uscito subito quando la pista era ancora sporca. Sabato ha usato le gomme da tempo solo quando il motore non era più o.k. per un guaio a un turbo.

BEATRICE — Jones ha accusato il venerdì la rottura del cambio sulla prima vettura e del motore sulla seconda. Sabato nelle «libere» si è rotto un altro motore e la macchina ha preso fuoco.

Senna nelle libere

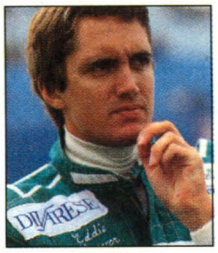
ADELAIDE — Per dare modo a piloti e tecnici di conoscere il circuito, è stata concessa una sessione straordinaria di prove il giovedì, divisa in due serie di un'ora ciascuna. Inizialmente è stato un festival di testa-coda perché l'asfalto era polveroso eil grip mancava assolutamente. Tra tutti emergeva Senna (1'24"029), seguito da Boutsen (1'24"947), Piquet (1'25"131), Surer (1'25"168), Rosberg (1'25"171) e da tutti gli altri 25 presenti.

EDDIE CHEEVER/Il Gp visto da dentro

Lauda ha sbagliato

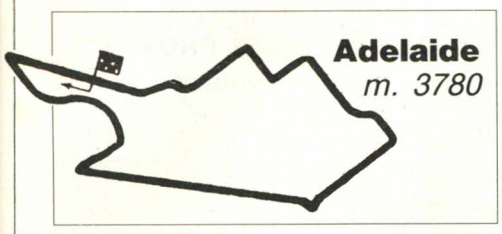
***SONO ARRIVATO** fino agli Antipodi, mi sono illuso in prova che i problemi delle Euro-Alfa fossero finiti e poi la solita amarezza dopo appena cinque giri. Anzi, una amarezza ben maggiore perché questa era veramente la volta buona per tentare un risultato positivo. Dopo la bagarre del via ero 10., ma le gomme erano eccellenti e non faticavo a tenere il passo. Già nei cinque giri che ho completato, mi sono accorto che chi mi stava intorno aveva guai con le gomme e con i freni, tanto che erano particolarmente «abbottonati». Invece io non avevo il minimo timore e se non fosse stato per quel guaio di detonazione al motore mi sarei davvero divertito. Troppo presto per dirlo, visto che ho fatto solo cinque giri? No, perché il divertente circuito di Adelaide era adatto alle Euro-Alfa e fin dal primo giorno non abbiamo faticato a trovare un buon assetto e anche con il pieno di benzina andavamo bene. L'ultima gara dell'85 poteva fare dimenticare un po' di amarezze, non dico tutte. Ora attendiamo questa decisione dell'Alfa Romeo in merito ai programmi dell'86; è prevista per il 15 novembre, molto tardi per tentare un programma ma tutti ci auguriamo, comunque, che la risposta dei dirigenti Alfa non sia negativa. Attualmente cerco di mantenere un atteggiamento distaccato, ma mi dispiacerebbe se l'Alfa smettesse e non solo perché io sono con loro. La F. 1 perderebbe molto e inoltre mi risulta che il nuovo motore a 4 cilindri sia stato giudicato in modo estremamente positivo da persone estranee all'Alfa che lo hanno comunque visto. Un grosso peccato se rimanesse inutilizzato. Si parla anche di un programma ridotto legato alle sole corse europee e la cosa potrebbe risultarmi gradita se contemplasse anche un discorso per gli anni futuri. Per il resto, mi ha fatto piacere sapere che la Benetton ha parlato di me come possibile pilota per la seconda vettura del team. Il discorso è d'altronde aperto.*

***PER QUANTO** riguarda il Gp degli altri, devo dire che mi ha meravigliato l'uscita di pista di Lauda. So che ha avuto un problema ai freni, ma un pilota del suo calibro avrebbe potuto prevedere che in quella curva poteva esserci una sorpresa, dal momento che di sicuro avrà avuto delle avvisaglie prima. Credo che Niki avrebbe potuto vincere benissimo la corsa in virtù della grande pulizia di guida dimostrata. Non aveva avuto bisogno di cambiare le gomme ed aveva una macchina molto equilibrata. Un grande campione senz'altro, peccato che si ritiri. Mi ha sorpreso anche che Senna sia caduto nella trappola tesagli da Rosberg, in occasione dell'ingresso ai box di quest'ultimo. Ho visto l'episodio e Keke in realtà aveva l'intenzione di costringere Senna ad una frenata inutile in più. Un po' come quando Lauda «finto» Villeneuve nel finale del Gp di San Marino a Imola dell'79, quello non valido per il mondiale. Keke ha fatto le cose con regolarità perché era in traiettoria e Senna ci è cascato. Circa l'episodio Laffite-Streiff, quest'ultimo ha sicuramente sbagliato perché in quel punto non si passava però era anche più veloce e Laffite non avrebbe dovuto sbracciarsi polemicamente: avrebbe dovuto dargli strada. Ma di tutto il Gp, mi ha sorpreso, ancora una volta, la Williams; è eccellente anche perché è robusta. Se ci sono 550 kg di macchina, Rosberg è uno che ne «usa» 550 e forse più.* □



Secondo Cheever Lauda, dall'alto della sua enorme esperienza, avrebbe dovuto prevedere il bloccaggio dei freni, che lo ha messo fuori gioco quando era in testa, e regolarsi di conseguenza (FotoVillani)

GP AUSTRALIA



Circuito: Adelaide
Organizzatore: Australian Grand Prix Organisation Adelaide - Tel. 008.888.327
Direttore di gara: Martin Burdette
Distanza: 82 giri pari a km 309.960

Partenza: ore 14.02 locali (04.32 italiane)
Spettatori: 120.000
Condizioni atmosferiche: Sole e caldo in prova e in gara
Organizzazione: 10
Sicurezza: 9

Così (in 25) al via

1. FILA	
12 **Ayrton Senna** Lotus 97 T 1'19"843	5 **Nigel Mansell** Williams FW 010 1'20"537
2. FILA	
6 **Keke Rosberg** Williams FW 010 1'21"887	2 **Alain Prost** McLaren MP4-2B 1'21"889
3. FILA	
27 **Michele Alboreto** Ferrari 156/85/B 1'22"337	8 **Marc Surer** Brabham BT 54 1'22"561
4. FILA	
17 **Gerhard Berger** Arrows A8 1'22"592	15 **Patrick Tambay** Renault RE 60/B 1'22"683
5. FILA	
7 **Nelson Piquet** Brabham BT 54 1'22"718	11 **Elio De Angelis** Lotus 97 T 1'23"077
6. FILA	
18 **Thierry Boutsen** Arrows A8 1'23"196	16 **Derek Warwick** Renault RE 60/B 1'23"426
7. FILA	
23 **Eddie Cheever** Alfa R. 184/85 T 1'23"597	22 **Riccardo Patrese** Alfa R. 184/85 T 1'23"758
8. FILA	
28 **Stefan Johansson** Ferrari 156/85/B 1'23"902	1 **Niki Lauda** McLaren MP4-2B 1'23"941
9. FILA	
3 **Martin Brundle** Tyrrell 014 1'24"241	25 **Philippe Streiff** Ligier JS 25 1'24"286
10. FILA	
33 **Alan Jones** Beatrice Lola 1'24"369	26 **Jacques Laffite** Ligier JS 25 1'24"830
11. FILA	
20 **Piercarlo Ghinzani** Toleman TG 185 1'25"021	4 **Ivan Capelli** Tyrrell 014 1'27"120
12. FILA	
29 **Pierluigi Martini** Minardi M 185 1'27"196	19 **Teo Fabi** Toleman TG 185 1'28"110
13. FILA	
24 **Huub Rothengatter** Osella FA 1 G 1'30"319	

Così (in 8) al traguardo

PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO	MEDIA	DISTACCO
1. **Keke Rosberg**	Williams FW 010	82	2.00'40"473	154,114 kmh	—
2. **Jacques Laffite**	Ligier JS 25	82	2.01'26"603	153,138 kmh	46"130
3. **Philippe Streiff**	Ligier JS 25	82	2.02'09"009	152,252 kmh	1'28"536
4. **Ivan Capelli**	Tyrrell 014	81	2.00'40"898	152,225 kmh	a 1 giro
5. **Stefan Johansson**	Ferrari 156/85/B	81	2.00'54"187	151,946 kmh	a 1 giro
6. **Gerhard Berger**	Arrows A8	81	2.02'07"752	150,421 kmh	a 1 giro
7. **Huub Rothengatter**	Osella FA 1 G	78	2.01'44"024	145,320 kmh	a 4 giri
8. **Pierluigi Martini**	Minardi M 185	78	2.02'04"319	144,918 kmh	a 4 giri

Questi (17) i ritirati

PILOTA	VETTURA	GIRI	CAUSA
Ayrton Senna	Lotus 97 T	62	Turbo
Michele Alboreto	Ferrari 156/85/B	61	Fusione snodo cambio
Niki Lauda	McLaren MP4-2B	57	Uscita di pista
Derek Warwick	Renault RE 60/B	57	Cambio
Martin Brundle	Tyrrell 014	49	Motore
Marc Surer	Brabham BT 54	42	Motore
Riccardo Patrese	Alfa R. 184/85 T	42	Motore
Teo Fabi	Toleman TG 185	40	Motore
Thierry Boutsen	Arrows A8	37	Motore
Piercarlo Ghinzani	Toleman TG 185	28	Motore
Alain Prost	McLaren MP4-2B	26	Turbo
Patrick Tambay	Renault RE 60/B	20	Cambio
Alan Jones	Beatrice Lola	20	Impianto elettrico
Elio De Angelis	Lotus 97 T	18	Squalifica
Nelson Piquet	Brabyaml BT 54	14	Batteria
Eddie Cheever	Alfa R. 184/85 T	4	Motore
Nigel Mansell	Williams FW 010	1	Uscita di pista

I giri più veloci

PILOTA E VETTURA	GIRO	TEMPO	MEDIA KMH
Rosberg Williams FW 010	57	1'23"758	162,468
Senna Lotus 97 T	37	1'24"140	161,730
Johansson Ferrari 156/85/B	74	1'24"337	161,353
Lauda McLaren MP4-2B	54	1'24"498	161,045
Alboreto Ferrari 156/85/B	57	1'24"642	160,771
Streiff Ligier JS 25	62	1'25"032	160,034
Prost McLaren MP4-2B	26	1'25"388	159,367
Laffite Ligier JS 25	41	1'25"465	159,223
Surer Brabham BT 54	24	1'25"751	158,692
Berger Arrows A8	74	1'26"216	157,836
Warwick Renault RE 60/B	56	1'26"313	157,659
Capelli Tyrrell 014	47	1'26"497	157,323
Boutsen Arrows A8	14	1'26"668	157,013
Tambay Renault RE 60/B	20	1'26"819	156,740
De Angelis Lotus 97 T	8	1'26"913	156,570
Piquet Brabham BT 54	8	1'27"155	156,136
Brundle Tyrrell 014	25	1'27"223	156,014
Jones Beatrice Lola	6	1'27"504	155,513
Cheever Alfa R. 184/85 T	5	1'27"744	155,088
Martini Minardi M 185	52	1'28"366	153,996
Fabi Toleman TG 185	30	1'28"535	153,702
Patrese Alfa R. 184/85 T	8	1'28"675	153,459
Ghinzani Toleman TG 185	6	1'28"809	153,228
Rothengatter Osella FA 1 G	52	1'28"942	152,999
Mansell Williams FW 010	1	2'23"616	94,753

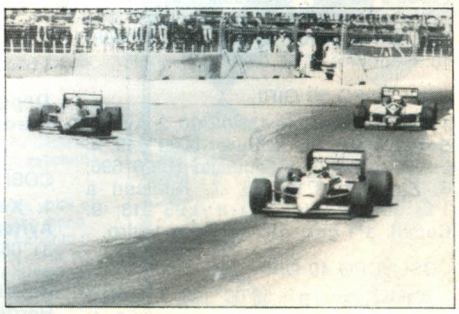
I primati

PRIMATO SULLA DISTANZA

Keke Rosberg ha stabilito il primo record della gara percorrendo gli 82 giri, pari a 309,960 km, in 2.00'40"473 alla media di 154,114 km/h.

PRIMATO SUL GIRO

Il record è stato stabilito da Keke Rosberg (Williams FW 010) percorrendo il suo 57. giro in 1'23"758 alla media di 162.468 km/h.



Streiff fuori, Alboreto in pista ma è il 25. giro: alla fine succederà l'esatto contrario (FotoAP)

GP AUSTRALIA

Tutti i tempi delle prove

Il Gp di Adelaide era alla 1. edizione e non esistono ovviamente raffronti

	PILOTA	VETTURA	GOMME	VENERDÌ I	VENERDÌ II	SABATO I	SABATO II	DOMEN. WARM-UP
	Senna	Lotus 97 T	Goodyear	1'21"820	1'22"403	1'22"507	**1'19"843**	1'23"854
	Mansell	Williams FW 010	Goodyear	1'24"250	1'22"564	1'22"353	**1'20"537**	1'25"183
	Rosberg	Williams FW 010	Goodyear	1'23"480	1'22"402	1'25"055	**1'21"887**	1'24"918
	Prost	McLaren MP4-2B	Goodyear	1'24"262	1'23"943	1'24"108	**1'21"889**	1'24"117
	Alboreto	Ferrari 156/85/B	Goodyear	1'25"349	1'34"666	1'23"241	**1'22"337**	1'25"579
	Surer	Brabham BT 54	Pirelli	1'24"293	1'24"404	1'23"857	**1'22"561**	1'24"789
	Berger	Arrows A8	Goodyear	1'24"664	1'25"362	1'24"964	**1'22"592**	1'27"485
	Tambay	Renault RE 60/B	Goodyear	1'24"132	1'25"173	1'23"228	**1'22"683**	1'27"341
	Piquet	Brabham BT 54	Pirelli	1'23"654	1'23"018	1'22"747	**1'22"718**	1'24"222
	De Angelis	Lotus 97 T	Goodyear	1'24"686	1'24"543	1'23"263	**1'23"077**	1'27"029
	Boutsen	Arrows A8	Goodyear	1'24"926	1'23"960	1'27"447	**1'23"196**	1'28"865
	Warwick	Renault RE 60/B	Goodyear	1'25"315	1'24"372	1'23"743	**1'23"426**	1'26"834
	Cheever	Alfa R. 184/85 T	Goodyear	1'24"943	**1'23"597**	1'24"454	1'24"295	1'25"803
	Patrese	Alfa R. 184/85 T	Goodyear	1'24"790	**1'23"758**	1'23"514	124"128	1'26"793
	Johansson	Ferrari 156/85/B	Goodyear	1'25"223	1'24"732	1'24"560	**1'23"902**	1'26"812
	Lauda	McLaren MP4-2B	Goodyear	1'25"448	1'24"691	1'24"367	**1'23"941**	1'25"633
	Brundle	Tyrrell 014	Goodyear	1'25"439	1'25"646	1'24"276	**1'24"241**	1'27"313
	Streiff	Ligier JS 25	Pirelli	1'25"448	1'26"618	1'23"622	**1'24"286**	1'26'715
	Jones	Beatrice Lola	Goodyear	1'25"469	1'25"780	1'24"867	**1'24"369**	1'26"598
	Laffite	Ligier JS 25	Pirelli	1'27"810	1'26"972	1'25"354	**1'24"830**	1'26"735
	Ghinzani	Toleman TG 185	Pirelli	1'27"051	**1'25"021**	1'27"391	1'26"630	1'27"103
	Capelli	Tyrrell 014	Goodyear	1'34"242	**1'27"120**	—	—	1'28"563
	Martini	Minardi M 185	Pirelli	1'27"924	**1'27"196**	1'30"132	1'27"402	1'29"630
	Fabi	Toleman TG 185	Pirelli	1'27"775	1'28"261	1'27"035	**1'28"110**	1'27"285
	Rothengatter	Osella FA 1 G	Pirelli	—	**1'30"319**	1'28"288	—	1'34"288

VELOCITÀ IN PROVA (*)

VENERDÌ

N.	PILOTA	KM/H
6	Rosberg	314,507
5	Mansell	310,674
7	Piquet	308,502
12	Senna	307,099
25	Streiff	304,248
11	De Angelis	303,926
16	Warwick	302,883
8	Surer	301,609
28	Johansson	300,818
26	Laffite	300,188
3	Brundle	299,953
18	Boutsen	297,928
1	Lauda	297,310
23	Cheever	297,156
2	Prost	297,079
17	Berger	296,925
15	Tambay	295,625
22	Patrese	294,109
33	Jones	293,808
20	Ghinzani	293,282
4	Capelli	291,716
27	Alboreto	289,874
19	Fabi	289,216
29	Martini	287,910
24	Rothengatter	276,663

SABATO

N.	PILOTA	KM/H
6	Rosberg	309,334
5	Mansell	306,115
18	Boutsen	304,248
8	Surer	302,563
7	Piquet	302,563
12	Senna	302,085
25	Streiff	301,292
17	Berger	300,976
26	Laffite	300,897
15	Tambay	300,267
11	De Angelis	299,953
28	Johansson	297,542
2	Prost	296,465
1	Lauda	296,235
16	Warwick	295,777
3	Brundle	295,169
27	Alboreto	292,684
33	Jones	291,865
22	Patrese	289,508
20	Ghinzani	285,972
23	Cheever	284,695
29	Martini	282,452
19	Fabi	278,679

DOMENICA

N.	PILOTA	KM/H
6	Rosberg	303,524
28	Johansson	300,976
1	Lauda	300,503
2	Prost	298,781
7	Piquet	298,626
8	Surer	295,244
5	Mansell	294,941
27	Alboreto	294,185
25	Streiff	291,939
12	Senna	291,568
18	Boutsen	291,346
4	Capelli	290,240
22	Patrese	289,581
26	Laffite	289,143
20	Ghinzani	287,910
16	Warwick	287,477
3	Brundle	287,477
23	Cheever	286,400
15	Tambay	285,616
33	Jones	284,695
11	De Angelis	284,201
17	Berger	283,429
19	Fabi	283,149
29	Martini	275,137
24	Rothengatter	272,847

* Rilevate a Dequetteville Terrace

L'altalena della corsa

COSÌ DOPO 10 GIRI

1. **Keke Rosberg** in 14'44"411; 2. **Ayrton Senna** a 01"178; 3. Alboreto a 09"628; 4. Prost a 10"187; 5. Surer a 12"247; 6. De Angelis a 12"606; 7. Berger a 13"871; 8. Tambay a 16"712; 9. Piquet a 17"968; 10. Boutsen a 19"467.

COSÌ DOPO 20 GIRI

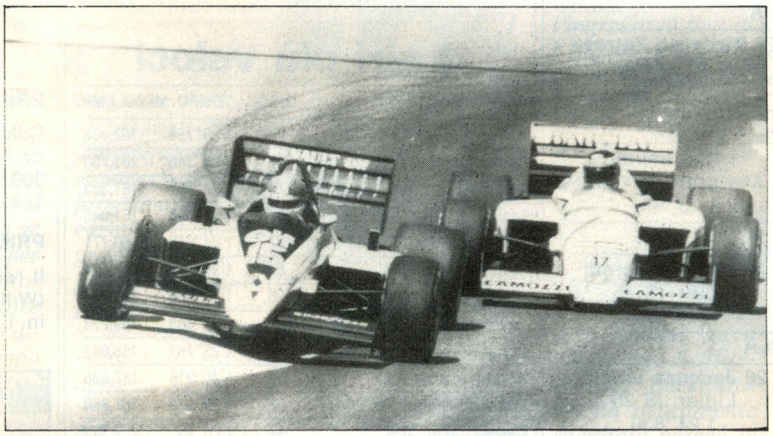
1. **Keke Rosberg** in 29'14"315; 2. **Ayrton Senna** a 09"283; 3. Surer a 18"070; 4. Prost a 19"587; 5. Lauda a 37"065; 6. Alboreto a 48"731; 7. Tambay a 50"305; 8. Streiff a 52"108; 9. Boutsen a 57"908; 10. Capelli a 1'12"726.

COSÌ DOPO 30 GIRI

1. **Keke Rosberg** in 43'40"390; 2. **Ayrton Senna** a 05"565; 3. Surer a 29"949; 4. Lauda a 43"415; 5. Alboreto a 1'06"696; 6. Streiff a 1'13"556; 7. Boutsen a 1'24"100; 8. Warwick a 1'25"913; 9. Capelli a 1 giro; 10. Laffite a 1 giro.

COSÌ DOPO 40 GIRI

1. **Keke Rosberg** in 58'00"192; 2. **Ayrton Senna** a 00"332; 3. Surer a 40"054; 4. Lauda a 47"374; 5. Alboreto a 1 giro; 6. Streiff a 1 giro; 7. Warwick a 1 giro; 8. Laffite a 1 giro; 9. Capelli a 1 giro; 10. Berger a 1 giro.



Dopo essersi toccato con Berger, Warwick è costretto a uscire ben oltre il cordolo nel tentativo, riuscito, di restare in gara (FotoAP)

COSÌ DOPO 50 GIRI

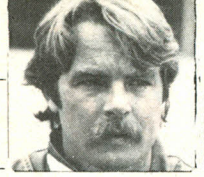
1. **Keke Rosberg** in 1.12'43"606; 2. **Ayrton Senna** a 30"165; 3. Lauda a 31"082; 4. Alboreto a 1'14"904; 5. Warwick a 1 giro; 6. Laffite a 1 giro; 7. Capelli a 1 giro; 8. Streiff a 1 giro; 9. Berger a 1 giro; 10. Johansson a 1 giro.

COSÌ DOPO 60 GIRI

1. **Ayrton Senna** in 1.27'38"753; 2. **Keke Rosberg** a 03"350; 3. Alboreto a 34"870; 4. Laffite a 1'12"373; 5. Streiff a 1 giro; 6. Capelli a 1 giro; 7. Berger a 1 giro; 8. Johansson a 2 giri; 9. Alliot a 3 giri; 10. Warwick a 3 giri.

COSÌ DOPO 70 GIRI

1. **Keke Rosberg** in 1.42'46"440; 2. **Jacques Laffite** a 42"038; 3. Streiff a 58"252; 4. Capelli a 1'23"158; 5. Berger a 1 giro; 6. Johansson a 1 giro; 7. Rothengatter a 4 giri; 8. Martini a 4 giri.


ROSBERG


LAFFITE


STREIFF

Classifiche iridate dopo 16 gare

MONDIALE PILOTI

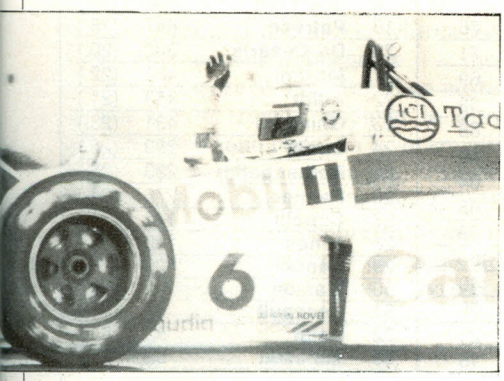
		BRASILE 7-4	PORTOGALLO 21-4	S. MARINO 5-5	MONACO 19-5	CANADA 16-6	DETROIT 23-6	FRANCIA 7-7	INGHILTERRA 21-7	GERMANIA 4-8	AUSTRIA 18-8	OLANDA 25-8	ITALIA 8-9	BELGIO 15-9	EUROPA 6-10	SUDAFRICA 19-10	AUSTRALIA 3-11	TOTALE PUNTI	PUNTI UTILI
1.	Prost	9	—	—	9	4	—	4	9	6	9	6	9	4	(3)	4	—	76	73
2.	Alboreto	6	6	—	6	9	4	—	6	9	4	3	—	—	—	—	—	53	53
3.	Rosberg	—	—	—	—	3	9	6	—	—	—	—	—	3	4	6	9	40	40
4.	Senna	—	9	—	—	—	—	—	—	—	6	4	4	9	6	—	—	38	38
5.	De Angelis	4	3	9	4	2	2	2	—	—	2	2	1	—	2	—	—	33	33
6.	Mansell	—	2	2	—	1	—	—	—	1	—	1	—	6	9	9	—	31	31
7.	Johansson	—	—	1	—	6	6	3	—	—	3	—	2	—	—	3	2	26	26
	Piquet	—	—	—	—	—	1	9	3	—	—	—	6	2	—	—	—	21	21
9.	Laffite	1	—	—	1	—	—	—	4	4	—	—	—	—	—	—	6	16	16
10.	Lauda	—	—	3	—	—	—	—	—	2	—	9	—	—	—	—	—	14	14
11.	Boutsen	—	—	6	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	1	1	—	11	11
	Tambay	2	4	4	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11	11
13.	Warwick	—	—	—	2	—	—	—	2	—	—	—	—	1	—	—	—	5	5
	Surer	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	3	—	—	—	—	5	5
15.	Bellof	—	1	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	4
	Streiff	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	4	4
17.	Berger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	1	3	3
	De Cesaris	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	3
	Arnoux	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	3
	Capelli	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	3	3

MONDIALE COSTRUTTORI

1.	McLaren	9	—	3	9	4	—	4	9	8	9	15	9	4	3	4	—	90	90
2.	Ferrari	9	6	1	6	15	10	3	6	9	7	3	2	—	—	3	2	82	82
3.	Lotus	4	12	9	4	2	2	2	—	—	8	6	5	9	8	—	—	71	71
	Williams	—	2	2	—	4	9	6	—	1	—	1	—	9	13	15	9	71	71
5.	Brabham	—	—	—	—	—	1	9	4	—	1	—	9	2	—	—	—	26	26
6.	Ligier	1	—	—	4	—	—	—	4	4	—	—	—	—	—	—	10	23	32
7.	Renault	2	4	4	2	—	—	1	2	—	—	—	—	1	—	—	—	16	16
8.	Arrows	—	—	6	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	1	3	1	14	14
9.	Tyrrell	—	1	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	7	7

I pesi dopo la gara

VETTURA	PILOTA	PESO
Ligier JS 25	Laffite	566
Tyrrell 014	Capelli	573
Arrows A8	Berger	586
Ferrari 156/85/B	Johansson	586
Minardi M 185	Martini	591
Williams FW 010	Rosberg	593
Osella FA 1 G	Rothengatter	597
Tyrrella 014	Brundle	629



Rosberg saluta la folla dopo la quinta vittoria della sua carriera in F. 1 (FotoAP)

Le cifre iridate

■ **ALAIN PROST** ha vinto il campionato totalizzando 76 punti, il più alto punteggio in assoluto. Se però consideriamo la media punti/gara, troviamo che il francese è arrivato a 4,75 e che per 13 volte il campione ne ha ottenuto una migliore, mentre Phill Hill vincitore nel 1961 con 38 punti in 8 gare — pareggia il conto con il francese. Primatista è Jim Clark, che nel 1963 ha vinto con 7,30 punti/gara (73 punti in 10 gran premi); la media più bassa (2,75) è quella di Keke Rosberg, vincitore nel 1982 con 44 punti in 16 gran premi.

■ **SI È CONCLUSO** il primo quinquennio di attività dei motori turbo Ferrari. dal 1981 al 1985 le monoposto di Maranelo hanno preso parte a 77 corse iridate con 145 presenze/gara, ottenendo 12 vittorie, 61 piazzamenti in zona punti, 19 piazzamenti successivi, 52 ritiri e non classificandosi in 1 occasione.

■ **LE FERRARI,** che hanno vinto i titoli 1982 e 1983, hanno acquisito 336,5 punti, con una media di 2,32 punti/partecipazione.

■ **LA FORMULA 1** è arrivata in Australia dopo 292 gare in Europa, 103 in America, 22 in Africa e 2 in Asia.

■ **JACQUES LAFFITE** è l'unico pilota per ora, ad aver ottenuto punti in tutti i cinque continenti, in Australia però non solo Laffite — il più anziano fra i piloti in attività — ha avuto un'occasione di gloria, ma anche Ivan Capelli, il più giovane, che ha dato alla Tyrrell-Renault il miglior risultato in assoluto dell'anno.

■ **IL CAMPIONATO** costruttori è andato alla Mclaren per la terza volta e così la casa britannica ha confermato il successo dello scorso anno. Statisticamente va messo in evidenza il fatto che, se la Ferrari ha vinto il campionato per tre anni consecutivi dal 1975 al 1977 — unica casa ad essere riuscita fino ad ora nell'impresa — nessun costruttore è stato in grado di portare per tre anni di seguito un suo pilota al titolo iridato. Nel 1986 Prost e Rosberg faranno di tutto per infrangere questo tabù.

■ **LA VITTORIA** di Adelaide consente a Keke Rosberg, al quinto successo in 98 gare, di terminare terzo nella graduatoria finale. Per numero di vittoria il finlandese ha ora raggiunto Alboreto (73 gran premi), Brooks (28), Farina (33), Regazzoni (132) e Watson (152).

Mauro Mori

Saltato il progetto di Jean Sage di rilevare il reparto corse

Renault: è proprio ritiro!

ADELAIDE — Con un laconico annuncio emesso verso le nove del giovedì mattina dalla Renault è stato comunicato che il direttore generale Gerard Toth aveva dato le dimissioni dall'azienda francese e non solo dal reparto corse della Regie. Si è conclusa così la lunga e sfortunata carriera della Casa francese nel mondo dei Gran Premi, iniziata nel 1977 e terminata con le scialbe prestazioni di Warwick e Tambay ad Adelaide. All'annuncio delle dimissioni di Toth dalla sala si è levato un applauso fragoroso, segno che all'interno del team transalpino i rapporti tra il direttore generale e il direttore sportivo Jean Sage erano giunti ormai al limite della sopportazione reciproca. L'attrito tra i due era iniziato quest'inverno quando Toth aveva rimosso dall'incarico di direttore dell'officina di Evry Jean Sage, inserendo al posto di quest'ultimo l'ingegner Touret. In sostanza Toth, chiamato a portare ordine e serenità in una squadra dilaniata dalle polemiche nelle stagioni passate, aveva peggiorato ulteriormente la situazione. Ad essere amareggiato per il ritiro del team dalla Formula 1 è soprattutto Jean Sage, il quale aveva tentato di proseguire l'attività della Renault nel campionato del mondo, rilevando, come scrisse a suo tempo As, le attrezzature della Casa francese: **«La notizia** — dice ora Sage — **era vera anche perché ero riuscito a reperire subito la metà dei soldi che servivano per finanziare l'operazione. Purtroppo dovevo mettere sotto contratto un pilota e un tecnico di valore. Dopo i primi ammiccamenti questi non se la sono sentita di intraprendere un'avventura rischiosa e il programma è naufragato. La Renault era disposta ad affidarmi tutto il materiale, in quanto davo garanzie solide a livello di direzione sportiva e di relazioni pubbliche. Purtroppo mi sono mancati il tecnico e il pilota di primo piano».**

— Abbandonerai la Formula 1?

«No. Ho intenzione di creare una mia squadra nel 1987. Per l'anno prossimo ho ricevuto due proposte da squadre partecipanti al mondiale più un invito di Ecclestone ad occuparmi delle questioni Foca. Devo ancora decidere in merito anche se

Volata vincente di Senna

Essendo stato questo l'ultimo Gp della stagione, diamo la precedenza alla classifica generale, anche perché ha fatto registrare un colpo di scena: per un solo punto Ayrton Senna ha strappato la prima posizione a Alain Prost, aggiudicandosi così, con 1325 punti, questa speciale graduatoria. I suoi colleghi hanno un bel lamentarsi della acrobazie del pilota brasiliano ma lo spettacolo questa volta ha pagato. Per quanto riguarda la classifica di tappa, Laffite e Rosberg si dividono l'ultima tappa con 100 punti tondi. Da segnalare il buon piazzamento di Capelli che vede così premiata la sua prima escursione in zona punti.

	Cevenini (Autosprint)	Rives (L'Equipe)	Doodson (Chequered Flag)	Reinaldo Lene (O Globo)	Constanduros (Motor Racing)	D'Ulisse (Corriere dello Sport-Stadio)	Zigliotto (Rombo)	Crombac (Sport Auto)	Zermiani (Rai Tv)	Graf (Sport Zurich)	Morosini (Corriere della Sera)	Totale punti Gp Australia
LAFFITE	10	10	9	9	9	9	8	9	7	10	10	100
ROSBERG	9	10	10	8	10	9	8	9	8	10	9	100
LAUDA	9	9	9	9	9	10	9	8	8	9	9	98
SENNA	10	10	10	9	6	8	8	9	9	7	9	95
BERGER	8	9	9	9	8	8	7	7	8	9	9	91
ALBORETO	9	8	9	8	8	8	6	7	8	9	9	89
CAPELLI	9	8	8	7	8	8	8	7	7	8	8	86
PROST	6	9	8	4	7	8	6	8	9	7	7	79
BOUTSEN	6	7	7	8	7	8	7	7	7	8	7	79
SURER	8	8	7	9	8	7	7	7	3	8	7	79
JOHANSSON	7	6	8	7	8	7	6	7	6	8	7	77
TAMBAY	6	7	7	7	8	7	6	5	7	8	8	76
STREIFF	7	7	7	5	7	8	7	6	4	5	8	71
PIQUET	7	7	8	8	7	7	6	5	7	7	—	69
JONES	6	7	8	7	8	7	6	7	—	6	6	68
WARWICK	6	6	7	7	8	6	6	5	3	7	7	68
MARTINI	8	7	5	5	6	6	6	5	5	6	7	66
ROTHENGATTER	7	6	7	5	6	6	7	6	2	6	6	64
BRUNDLE	7	6	7	5	5	7	6	5	4	5	6	63
TEO FABI	7	5	4	5	5	5	6	5	4	6	6	58
GHINZANI	5	5	4	5	5	5	6	5	3	5	6	54
DE ANGELIS	5	7	—	5	5	5	6	—	7	—	—	40
PATRESE	5	6	—	—	5	5	6	5	3	—	—	35
CHEEVER	5	—	—	—	—	—		6	3	7	—	21
MANSELL	—	—	—	—	—	—	—	—	7	8	—	15

1.	**Senna**	1325	(2.)
2.	**Prost**	1324	(1.)
3.	**Rosberg**	1289	(3.)
4.	**Alboreto**	1213	(4.)
5.	**De Angelis**	1154	(5.)
6.	**Lauda**	1076	(7.)
7.	**Mansell**	1057	(6.)
8.	**Johansson**	1018	(8.)
9.	**Boutsen**	990	(10.)
10.	**Piquet**	988	(9.)
11.	**Laffite**	940	(12.)
12.	**Brundle**	906	(11.)
13.	**Warwick**	875	(13.)
14.	**Berger**	855	(15.)
15.	**Tambay**	847	(14.)
16.	**Surer**	755	(16.)
17.	**Cheever**	693	(17.)
18.	**Teo Fabi**	657	(19.)
19.	**Patrese**	647	(18.)
20.	**De Cesaris**	532	(20.)
21.	**Martini**	482	(22.)
22.	**Alliot**	453	(21.)
23.	**Ghinzani**	431	(23.)
24.	**Streiff**	299	(25.)
25.	**Rothengatter**	283	(26.)
26.	**Palmer**	276	(24.)
27.	**Capelli**	145	(31.)
28.	**Jones**	139	(28.)
29.	**Danner**	120	(27.)
30.	**Watson**	65	(29.)
31.	**Hesnault**	60	(30.)
32.	**Baldi**	53	(32.)
33.	**Acheson**	52	(33.)

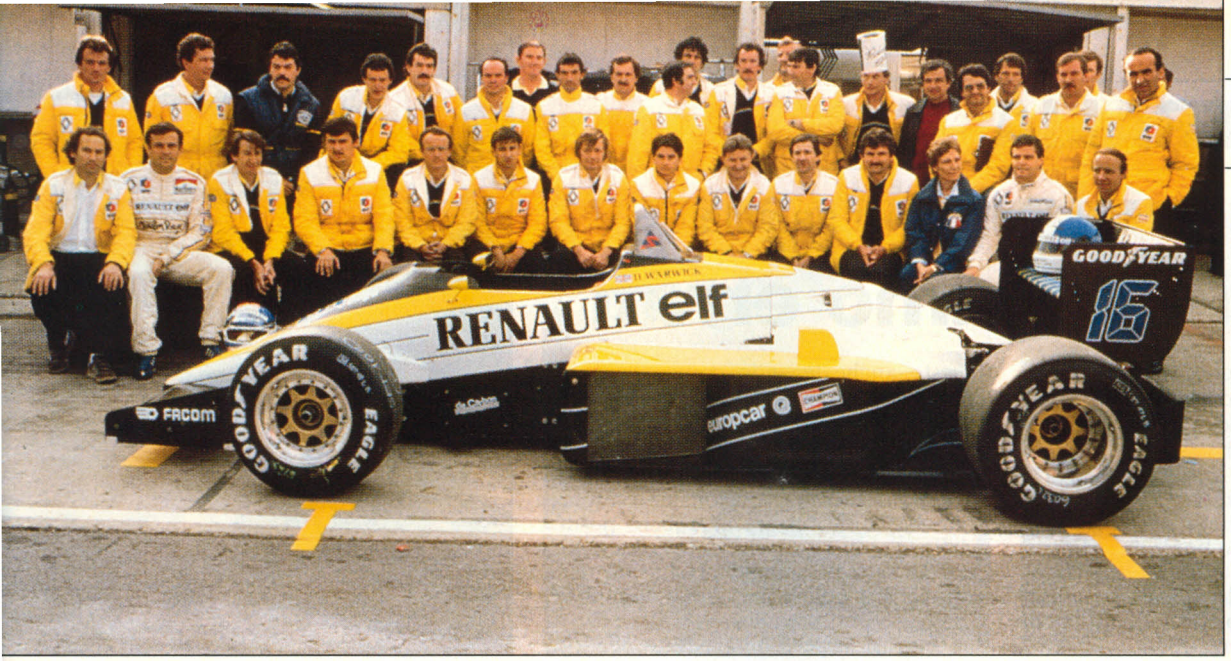


Foto d'addio della Renault alla F.1. (Vandystadt). **In Australia la squadra francese ha posto fine all'avventura nel campionato mondiale iniziata nel 1977. La Casa è stata la prima a credere nel motore turbo ma ha raccolto molto meno delle rivali, vuoi per sfortuna vuoi per problemi finanziari legati alla crisi della marca francese**

vorrei restare alla Renault per occuparmi dei motori». In effetti, il budget della Renault corse è minore di quanto la Casa perde in una settimana come industri. Sono cifre, quest'ultime, vicine alle centinaia di miliardi contro i 30/35 che vengono investiti in Formula 1. Lo avevano compreso anche i sindacati che avevano dato parere contrario alla decisione del presidente George Besse. **«Il presidente** — continua Sage — **crede che questa sia la migliore soluzione al problema. A noi resta la soddisfazione di poter proseguire nello sviluppo dei propulsori. Se fosse stato per lui anche questo reparto sarebbe stato chiuso».** Lo stesso Besse, comunque, aveva interpellato la Elf nella persona di Francois Guiter offrendole di rilevare tutto il team di F. 1 ma la Casa petrolifera francese aveva desistito. Secondo molti il ritiro della Renault non è comunque definitivo: sulla rivista interna della Regie, «Avec», Pierre Tiberghien, esponente di primo piano della Casa quando presidente era Bernard Hanon, ha scritto: **«Non escludo che si possa tornare a correre quando la Renault avrà recuperato le posizioni perse sul mercato e il suo conto economico sarà tornato in attivo».** Ma cosa accadrà alle 70 persone che attualmente lavorano nel team di Formula 1? **«Circa due terzi delle persone impegnate** — dice Sage — **è ancora alla ricerca di un posto. Alcuni hanno trovato impiego in altre aziende, altre sono andate a lavorare alla Ligier. Il grosso, comunque, rimane. Speriamo di risolvere anche questo problema, che è di natura soprattutto morale. Le persone che invece si occupano del settore propulsori per Lotus e Tyrrell e quelle del reparto rally non temono alcun licenziamento».**

Giancarlo Cevenini

Patrese dopo ottimi risultati in prova si è ritirato in gara, per la rottura del motore (FotoVillani). **Sotto, Tambay con la telecamera per l'ultima volta al voltante della Renault. Il francese, nel 1986, guiderà la Lola-Beatrice** (FotoColombo)

Australia promossa con lode

ADELAIDE — L'organizzazione del Gp d'Australia ad Adelaide ha battuto, per usare termini calcistici, 3-0 tutte le altre organizzazioni e in particolare quelle delle gare americane con cui si é idealmente misurata. Prima nota positiva il percorso, molto bello, selettivo, veloce, giudicato da tutti, anche da quelli come Lauda sempre severi con circuiti cittadini, positivamente. Le «promotion» poi sono state eccezionali, tutti i giornali e tutti i negozi sono pavesati di manifesti con macchine di F. 1. I grandi magazzini, per l'occasione, hanno tenuto aperto sino alle 22, le chiese hanno cambiato gli orari delle messe, gli ospedali hanno vietato l'ingresso ai visitatori per poter accedere velocemente con i loro mezzi in caso di emergenza. È stata istituita anche una «linea Gp», con divertenti gadget, magliette e un cappellino (per ripararsi dal sole) con baffi anteriori e alettone posteriore come le F. 1. Si sono visti anche portachiavi, libri, poster, lattine di birra, tutto improntato sul Gp. Molto belli e funzionali i box, con la sala stampa che ha funzionato in modo perfetto, basti pensare che ad ogni inviato presente è stato dato un numero segreto, e da qualsiasi telefono, fatto questo numero si poteva chiamare immediatamente qualsiasi parte del mondo, ed il conto addebitato sul numero chiamato. Le telecamere sono state collocate in tutti i posti per permettere di vedere perfettamente tutto il Gp. Centinaia le ragazze messe a disposizione per qualsiasi necessità, numerosissimi i ristoranti all'interno del circuito per tutte le tasche. In città sono addirittura stati studiati menù speciali da Gp. Una organizzazione quella di Adelaide veramente da 10 e lode. (g.c.)

GP AUSTRALIA

La maggioranza dei tecnici ha stilato...

Conti-consumo errati

ALLA PRIMA esperienza sul circuito del Gp d'Australia, itecnici dei motori hanno sbagliato clamorosamente i conti in fatto di consumo. Il percorso sì cittadino ma piuttosto veloce, con un continuo «va e vieni» del motore dai regimi medi a quelli alti, aveva fatto ipotizzare consumi sostenuti e invece la bilancia finale ha smentito le previsioni. Al peso Rosberg ha denunciato ben 593 kg, vale a dire che aveva ancora nel serbatoio una quantità di benzina ipotizzabile tra i 35 e i 40 litri. Questo anche tenendo conto che con i dischi dei freni in acciaio (più pesanti di quelli in carbonio) la Williams non poteva, comunque, essere vicina al peso limite che è di 545 kg. Se fosse stato possibile sapere in anticipo che il consumo sarebbe stato basso, le vetture avrebbero potuto partire con una quantità di benzina minore, con netto vantaggio per l'usura delle gomme. Da notare che anche Johansson è arrivato piuttosto «carico» visto che la sua Ferrari al peso ha accusato 586 kg.!

NELLA super protetta pista di prova della Ford in Arizona, fra una quindicina di giorni, verrà provato sull'attuale telaio della Lola Beatrice il nuovo motore della Ford che il prossimo anno sarà montato in esclusiva sulla vetture di Jones e Tambay. I test saranno ovviamente segretissimi. La pista di prova della Ford, dove girano abitualmente i modelli del 2000, è super protetta e neppure con l'elicottero è possibile passarvi sopra. È difesa come se fosse Capo Kennedy.

DOPO le prove un po' «movimentate» Ivan Capelli ha corso in modo eccellente. Un quarto posto alla seconda esperienza in F. 1 è un fatto non da poco. La sua gara senza errori dovrebbe aver ben impressionato Tyrrell che ha opzionato il milanese sino al 21 dicembre. Oltre tutto Capelli è stato costretto a correre con il sedile modellato per Brundle e a fine corsa è stato estratto dall'abitacolo semisvenuto. Dovendo guidare in posizione anomala ha infatti subito lo schiacciamento delle vertebre lombari ed è rimasto a lungo ricoverato in infermeria. Addirittura i medici volevano revocargli la licenza medica ritenendolo non idoneo alla guida di vetture di F. 1. Per fortuna ogni equivoco è stato chiarito e la cosa si è dissolta nel nulla.

LA MOGLIE di Alboreto Nadia non è venuta a vedere il Gp d'Australia, è rimasta a Montecarlo. Venerdì sera Alboreto è andato a cena con l'ex-Beatles George Harrison, poi quando i due sono rientrati in albergo, Michele ha telefonato alla moglie la quale è sempre stata una fans dei Beatles, e l'ha fatta svegliare da Harrison, il quale si è scusato perché di canzoni italiane conosceva solo «Volare» e così gli ha cantato alcune note di una canzone in inglese. Inutile dire la felicità e lo stupore di madame Alboreto.

Addetti al circuito stanno provvedendo a pulire l'asfalto che i piloti hanno trovato scivoloso, anche a causa di un leggero strato di polvere che ricopriva la pista (FotoVillani)

DE ANGELIS e Piquet al ritorno da Mauritius alla volta di Adelaide si sono fermati a fare shopping a Singapore. De Angelis, forse per fare dispetto (diciamo noi) a Senna, che è appassionato di aeromodellismo ha acquistato uno stupendo modello perfettamente funzionante di elicottero, un vero gioiello dal costo di alcuni milioni di lire.

Inverno pieno di prove

QUESTO il calendario delle prove previste per questo inverno

PIRELLI:
Le Castellet 25/28 novembre; Estoril 7/13 dicembre; Rio de Janeiro 12/19 gennaio

GOODYEAR:
Estoril 9/13 dicembre; Rio de Janeiro 13/18 gennaio; Rio de Janeiro 17/22 febbraio; Le Castellet 14/15/16 novembre, Williams (con Piquet) e Lotus

L'IMPORTANZA e quanto sia stato «sentito» il Gp dalla città di Adelaide è stato dimostrato dal fatto che alcune chiese (qui le religioni rappresentate sono circa una quindicina) hanno esposto dei cartelli in cui stava scritto che, in considerazione della manifestazione di F.1, alcune cerimonie religiose erano spostate e che alcune messe sarebbero state officiate in orari speciali per permettere ai tifosi di vedere la gara alla TV oppure direttamente al circuito.

I CONTAINER arrivati direttamente dal Sudafrica ad Adelaide, con tutto il materiale dei vari team, sono stati scaricati direttamente dietro i box. Aperti sono poi serviti come box. In pratica sono stati delle officine già pronte per tutti gli usi a disposizione dei meccanici durante i loro lavori.

IL TROFEO Riccardo Paletti per i meccanici, «Chiave d'oro», è stato vinto dai meccanici della Williams che avevano totalizzato durante la stagione tre chiavi d'argento.

INCREDIBILE ma vero. Al ballo del Gp tenutosi all'Hotel Hilton di Adelaide si è visto Niki Lauda in perfetto smoking e farfallino nero: sembrava un fantasma. Una cosa da non credere, lui sempre in jeans e con il maglione rosso della Marlboro in tutte le occasioni. Che fosse lui però non vi sono stati dubbi perché portava in testa l'immancabile cappellino (che gli frutta 600 milioni all'anno) della Parmalat l'azienda di Calisto Tanzi. Al gran ballo del Gp d'Australia, fra le tante belle donne si faceva ammirare in particolare la stupenda miss Adelaide 1985, Jeniene McIntyre, bionda ed estremamente simpatica. Peccato però che facesse coppia fissa con il campione olimpionico Dean Lukin.

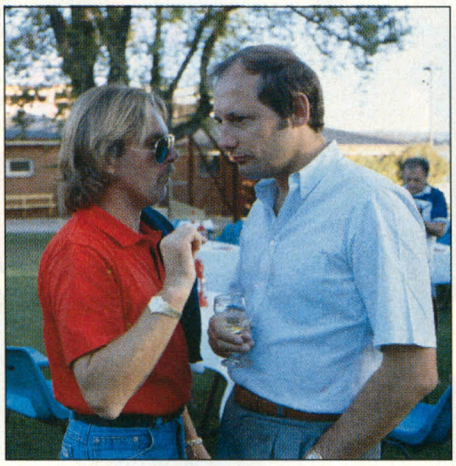
BERNIE ECCLESTONE ha fatto sapere che la Foca è sempre interessata ad un Gp a Mosca e di aver ricevuto, di recente, delle proposte da Wellington in Nuova Zelanda, tramite il membro Fisa Ron Frost, l'organizzatore della serie Tasmania negli anni '60. Ecclestone ha dichiarato, inoltre, che contrariamente alle voci, Kyalami non è stato cancellato dal calendario 1986, così come Zandvoort. Interrogato sulla possibilità di un secondo Gp in Australia, ha invece risposto con un deciso no, ma ha detto che potrebbe venir concessa una corsa di F. 3000, se fosse richiesta.

LAUDA voleva andare in Australia (circa 30 ore di volo effettivo) con il suo lear-jet privato. Aveva invitato Piquet a fare il viaggio con lui, ma Nelson ha preferito un volo di linea dopo essere stato in vacanza alle isole Mauritius che sono fra il Sudafrica e l'Australia. Sono stati molti i piloti che hanno fatto vacanza a Mauritius, fra gli altri De Angelis, Alboreto, Rosberg e Senna. Senna durante la vacanza, facendo sci d'acqua con i piedi nudi, è caduto e si è fatto male ad un orecchio.

a cura di Giancarlo Cevenini

A sinistra: Laffite, grande in Australia nonostante la «guerra» in famiglia con Streiff (FotoVillani)

A fianco, Rosberg sta parlando a Ron Dennis: evidentemente si sente già proiettato nel suo futuro McLaren. A destra: osservando i canguri forse a Alboreto è venuto in mente la sua «saltellante» Ferrari



È STATO calcolato che un Jumbo consuma sulla rotta Adelaide-Roma tanto carburante quanto ne consuma tutta la F. 1 in una stagione prove comprese.

LA COMPAGNIA aerea TAA (Trans Australian Airlines) è cosponsor con la Casa automobilistica Mitsubishi per il Gp d'Australia. Questa compagnia è stata talmente «convinta» del suo ruolo di sponsor che a tutti i passeggeri provenienti dall'Europa che da Melbourne o da Sydney andavano ad Adelaide ha chiesto se venivano in Australia per il Gp. In caso di risposta affermativa il passeggero è stato trasferito in prima classe. In questo modo è stato possibile apprezzare la favolosa prima classe della Taa, che non ha nulla da invidiare a compagnie più famose e blasonate.

DURANTE le prove 6 ispettori della sanità hanno «letto» con sofisticate attrezzature il rumore prodotto dal passaggio delle macchine. La «media» del rumore è stata 90/92 decibel al minuto, con una «punta», al passaggio della Williams di Rosberg, di 112 decibel. Gli ispettori hanno fatto notare che 110 decibel, senza una adeguata protezione, sono dannosi alla salute. Ci si aspettavano, ad Adelaide, delle manifestazioni della «Lega ambiente e pianificazione per il rumore», invece nelle due giornate delle prove ci sono state in tutto 4 lamentele, molto meno del previsto, a dimostrazione che la gara era molto sentita da tutta la popolazione di Adelaide.

GLI ORGANIZZATORI del Gp venerdì mattina avevano già venduto oltre 102.000 biglietti, e il direttore di corsa, come aveva promesso, ha dato a Canale 9 di Adelaide il permesso di trasmettere il Gp in diretta. Si era impegnato in tal senso dichiarando che avrebbe permesso la diretta solo al raggiungimento dei 100.000 biglietti venduti.

Sopra: Barry Sheene, due volte iridato nel motociclismo, intervistato ad Adelaide, da Jackie Stewart tre volte mondiale F. 1. A fianco: Martini e Capelli si fanno compagnia. (FotoVillani)

Ferrari avrà la sua «galleria»

ENZO FERRARI in persona, ha messo in chiaro il suo pensiero con quelli di Torino. Ha acquistato, pagando di tasca sua, una galleria del vento in scala 1:3 con tanto di tapis-roulant per fare le prove di aerodinamica senza dover dipendere né dalla galleria Fiat di Orbassano né da quella di Pininfarina (che sono però in scala 1:1). La galleria del vento Ferrari sorgerà vicino all'officina dove attualmente vengono allestiti i motori. Sarà pronta, al massimo, fra tre mesi.

MOLTI i piloti indisposti ad Adelaide. Forse a causa del lungo viaggio. Fra tutti il più malconcio è parso Prost che, addirittura, venerdì mattina aveva un tale mal di stomaco da essere incerto se provare o meno.

GIOVEDÌ mattina sono state autorizzate delle prove libere sul circuito e prima dell'inizio gli organizzatori hanno invitato tutti i piloti a fare un giro del circuito a bordo di un camion scoperto. Al gruppo dei «drivers» si è unito il presidente della Foca Bernie Ecclestone, che ha invitato anche il Primo Ministro australiano a fare il giro. Questi, evidentemente «ringalluzzito» dall'invito ha fatto un salto per superare il muretto dei box e raggiungere il camion, ma ha sbagliato mira ed è volato a terra, con molta dignità, per altro...

È STATO Alain Prost, fresco campione del mondo, a «battezzare» il circuito di Adelaide con la prima uscita di pista. Durante la sessione di prove libere di giovedì, dopo appena 20 minuti di prove, nella curva a destra che immette nel rettilineo d'arrivo, Alain si è girato e dopo diverse piroette è finito in mezzo alla sabbia, faticando poi moltissimo ad uscirne, nonostante una decina di volonterosi australiani gli abbia dato una mano spingendolo.

I PRIMI due box del circuito di Adelaide sono stati riservati ad una attrezzata officina con tanto di tornio e di altre apparecchiature per evitare ai team, che eventualmente ne avessero bisogno, di dover andare a cercare una officina in città.

LA LONGINES è stata promotrice di una bella iniziativa per l'Unicef dedicata ai bambini: ha raccolto tutti i caschi dei piloti di F. 1 e no, e li metterà all'asta il cui ricavato andrà a favore di iniziative benefiche.

Nelle prove di sabato la Ferrari di Johansson è stata allestita in una configurazione inedita: scivolo posteriore corto e alettone semplice, come sulla vettura di Alboreto. Una soluzione che non si era mai vista prima sui campi di gara del mondiale F.1 nelle vetture di Maranello (FotoVillani)

LA TECNICA/Grande lavoro dei team per adeguarsi alla pista

Battaglia di freni

Sul percorso cittadino di Adelaide sono scese in gara le stesse vetture del Sudafrica. È stata in ogni caso molto sofferta la scelta del tipo di dischi da adottare

ADELAIDE — Come era prevedibile quasi nessuna novità si è vista nel parco macchine di Adelaide. Le varie squadre hanno portato le stesse monoposto del Sudafrica e Renault e Ligier, assenti all'ultima gara, hanno utilizzato le monoposto che avevano corso un mese fa a Brands Hatch nel Gp d'Europa. La Tyrrell ha impiegato un nuovo telaio, il 4 che è stato montato praticamente qui in Australia rivelandosi molto utile, visto che nelle prove sia Brundle che Capelli hanno sbattuto. L'inglese poi, ha corso sul telaio n. 3 mentre l'italiano sul n. 2 senza che fosse stata apportata nessuna novità. La Ferrari aveva a disposizione la macchina n. 84 per Alboreto, la n. 86 per Johansson e la n. 83 come macchina di scorta. Lo svedese ha però preferito utilizzare quest'ultima sia venerdì che sabato e poi anche in gara. Infatti su questa monoposto già venerdi lo svedese aveva provato, con esiti positivi, delle turbine più grandi che poi sono state montate per la gara anche sulla macchina di Alboreto. Vi erano due diverse configurazioni aerodinamiche, il milanese ha sempre utilizzato la macchina in versione «prima parte della stagione» e cioè con lo scivolo inferiore posteriore lungo e l'alettone semplice. Johansson invece nella prima giornata di prove ha utilizzato la macchina in versione diciamo Toleman, cioè con lo sivolo posteriore corto e l'alettone triplano. Sabato invece, le due macchine a disposizione dello svedese erano in una inedita configurazione aerodinamica, cioè scivolo corto e alettone semplice come la vettura di Alboreto, una versione che, in pratica, non ha mai girato sui campi di gara con la Ferrari. Per la gara Johansson ha utilizzato freni metallici mentre Alboreto è rimasto con quelli al carbonio. In previsione del caldo sono state aumentate le prese dei freni, è stata anche messa una presa aggiuntiva per raffreddare la frizione.

PICCOLE novità sulla Williams con dei nuovi portamozzi anteriori e fiancate leggermente tagliate nella parte superiore sulla macchina di Mansell per migliorare il raffreddamento dei radiatori. Sulla monoposto di Rosberg invece, è stato aggiunto un piccolo «flap» all'uscita dei radiatori sempre per migliorare l'estrazione dell'aria calda. La McLaren ha montato le nuove prese dei freni, già utilizzate a Brands Hatch, e cioè quelle di media grandezza all'avantreno e molto grandi che, coprono tutto il cerchione, al retrotreno. Inoltre tutte tre le vetture avevano i deviatori di flusso dietro le ruote anteriori. Prese maggiorate per i freni e dischi in acciaio per la Lotus di De Angelis, mentre Senna è rimasto fedele a quelli al carbonio. L'Alfa Romeo aveva i radiatori più grandi analoghi a quelli già montati in Sudafrica in previsione del gran caldo. Tutte le altre macchine erano praticamente in versione standard, se si eccettua un alettone triplano montato sulle Arrows. Come già era successo a Brands Hatch e in Sudafrica argomento clou ai box sono state le indiscrezioni sulla nuova Brabham. Oltre a quello che Autosprint aveva già anticipato, cioè motore inclinato sul lato sinistro quasi coricato, cambio trasversale, pilota sdraiato, per poter avere una macchina molto bassa, si è saputo con precisione che la posizione di guida sarà un po' come quella dei kart col volante messo quasi orizzontale. A questo proposito alcuni piloti hanno espresso il loro dubbio che questa soluzione possa dare un buon comfort di guida e quindi una buona controllabilità della vettura. Questa machina dovrebbe apparire giusto pochi giorni prima di Natale, in modo da dare ai piloti il tempo di verificare l'efficacia di questa rinnovata posizione di guida.

Giorgio Piola

Chi acciaio, chi carbonio

ADELAIDE — Come a Detroit la previsione era che i freni sarebbero stati in gara, per questo motivo le soluzioni da adottare sono state ponderate a fondo dalle varie squadre, nelle due giornate di prove. Per la gara hanno deciso di partire con freni metallici, più affidabili come durata, oltre alle solite squadre che utilizzano questi impianti (Alfa Romeo, Arrows e Toleman) anche alcuni piloti di team che normalmente, montano i freni al carbonio. In questo gruppo sono rientrate entrambe le Williams, entrambe le Tyrrell, la Ferrari di Johansson e la Lotus di De Angelis. Hanno invece usato freni al carbonio la Ferrari di Alboreto le due Ligier di Laffite e Streiff, entrambe le McLaren, la Lotus di Senna, le Brabham di Piquet e Surer e le Renault di Warwick e Tambay.

MERCATO PILOTI/Agitazione per le voci di una lite Alboreto-Ferrari ma...

Michele resta a Maranello

Il pilota ha rifiutato offerte di Ecclestone e Williams, che pensavano avesse rotto con il Drake. Se Lauda cederà alle lusinghe Brabham, a farne le spese sarà De Angelis

ADELAIDE — Mentre era in vacanza sull'isola Mauritius, si è sparsa la voce che Alboreto aveva litigato con l'ingegner Ferrari e che voleva andarsene dalla Ferrari. Così, in molti si sono precipitati a telefonare a Michele offrendogli un posto (strapagato). Prima di tutti è arrivato Ecclestone che ha una grande «fame» di piloti di grido, poi, addirittura, Frank Williams che si è detto disposto a fare una terza macchina pur di avere Michele in squadra. A tutti Alboreto ha risposto che onorerà il contratto che ha con la Ferrari sino alla fine. A rimanerci peggio di tutti è stato Ecclestone, che per far contenti i suoi sponsor (Olivetti e Pirelli), ha dovuto tornare all'attacco di Lauda. Lauda e Bernie si sono incontrati venerdì alla vigilia del Gp d'Australia, e tre giorni prima lo stesso ingegnere De Benedetti aveva parlato ancora una volta con il pilota austriaco cercando di convincerlo a tornare sulla decisione di smettere presa in agosto a Zeltweg. Ora la altalenante situazione Lauda-Brabham è questa: Ecclestone ha offerto 10 miliardi di lire e, l'austriaco ha detto di sì dopo averci pensato a lungo. Il problema di Niki era quello di non fare la figura di uno che fa marcia indietro, dopo aver annunciato il ritiro, solo ed esclusivamente per soldi. A questo punto Ecclestone, che in cuor suo aveva sperato in un no definitivo di Niki, così da risparmiare i soldi, pur salvando la faccia con gli sponsor, si è trovato spiazzato. Ha offerto allora a Lauda 5 miliardi subito, e il resto legato ai punti conquistati nel mondiale, ai risultati nelle prove, e alle vittorie. Lauda ha subito detto di no a questa forma di pagamento. Per la cifra che Bernie aveva proposto pagata in contanti lui accettava di correre, altrimenti no.

ORA, DOPO il Gp d'Australia, i due si incontreranno ancora una volta: Ecclestone deve prendere una decisione gradita ai suoi sponsor, e Lauda, alla cifra promessa c'è. Se Lauda andrà alla Brabham a rimanere a piedi, nonostante quello che si poteva supporre, sarà De Angelis, perché alla Brabham lo giudicano troppo «piagnone». A Elio preferiscono Patrese, perché dicono che oltre ad avere le qualità sia alla ultima stagione utile per dimostrare se vale o meno e quindi goda di forti motivazioni. Sembrano essere nati problemi seri anche per la Tyrrell, la quale rischia il prossimo anno di non avere, contrariamente a quanto si pensava, il motore Renault. Mentre era in corso il Gp del Sudafrica, il presidente francese Mitterrand è andato in Colombia e con lui c'era il presidente della Renault George Besse, che ha subito un vero e proprio lavaggio del cervello affinché dia i motori a Ligier anziché alla Tyrrell. Assieme a Mitterrand anche Alain Calmat, Ministro della gioventù e dello spettacolo, ha fatto forti pressioni su Besse affinché, dopo il ritiro della Renault rimanga comunque una squadra tutta francese in F 1: la Ligier appunto con il motore Reanult. A Tyrrell, se dovesse andare in porto la situazione favorevole a Ligier rimarrebbe la sola chance dei motori di Brian Hart che, a sua volta, ha dichiarato che, se resterà in F. 1, darà il suo propulsore solo ad un team con un telaio in grado di fornire garanzie di sviluppo, e ha quindi escluso la Ram. Ma a Ligier oltre che la possibilità Renault ha anche quella del motore Alfa, come As ha già spiegato lo scorso numero, una risposta definitiva la si avrà però solo il 15 novembre. Streiff, che sembrava sicuro in Ligier assieme a Laffite, se la Reanult darà il suo propulsore al vecchio Guy, sembra destinato a finire con la Tyrrell. Alla Ligier potrebbero in questo caso andare il nostro Ghinzani o Arnoux.

ANCORA nessuna novità per Warwick il quale ha tre possibilità: o alla Lotus, ma questo team sembra più orientato a prendere Dumfries o Gughelmin, o alla Brabham, possibilità molto remota, oppure alla Toleman Bmw. Sempre per la seconda vettura Toleman sono in lista i soliti tedeschi da Surer a Danner a Berger, molto gradito alla Bmw. Ma anche gli italiani, Capelli, Ghinzani, De Cesaris, tanto per citare i più probabili, hanno buone possibilità di avere un posto accanto a Teo Fabi. La Minardi potrebbe fare due macchine per il prossimo anno, in tal caso Pierluigi Martini resterebbe, se invece si farà una macchina sola, Minardi prenderà quasi certamente un pilota più esperto per mettere a punto la nuova macchina. Le possibilità maggiori le ha Ghinzani, dopo che Streiff ha annullato la sua opzione perché come detto, è sicuro di andare in Ligier o, quanto meno in Tyrrell.

Giancarlo Cevenini

Intanto continua la «caccia» ai tecnici di valore

Grandi richieste per Hart

ADELAIDE — Nel «Circus» della F. 1 non esiste solo il cosidetto «mercato piloti», ma anche quello (più nascosto) dei tecnici. A metà stagione tutti ricorderanno la «grande caccia» aperta della Beatrice che, volendo un tecnico di valore, contattò i migliori della F. 1: da Barnard, progettista della Mc Laren, all'ingegner Forghieri, da Gordon Murray a Patrick Head. In quella occasione tuttavia nessuno lasciò il proprio team per «l'avventura americana» della Beatrice. In tempi più recenti c'è stata la «caccia» da parte delle Ferrari ad un tecnico progettista e ad un esperto di aerodinamica. Gli emissari di Maranello hanno contattato Ducarouge, Barnard e Metzger della Porsche ma non si è avuto alcun discorso conclusivo. Ora la Casa del Cavallino sembra decisa a concludere l'ingaggio di un tecnico americano in grado di seguire la gara Usa, mentre solo più avanti si saprà il nome (o i nomi) del tecnico per la riscossa 1986. Ad Adelaide il «mercato» delle grandi firme è continuato incessantemente, con cinque nomi sulla bocca di tutti e sui carnet dei Ds che vogliono migliorare tecnicamente il loro team. La Brabham (che vuole due tecnici sul campo in modo da consentire a Murray di restare a casa a disegnare auto e moto), sembra che abbia contattato Southgate, già progettista di diverse vetture di F. 1 di successo. È una trattativa però che ben difficilmente andrà a buon fine, perché Ecclestone e Southgate non sono mai andati troppo d'accordo. Così alla Brabham potrebbe finire l'ex-ferrarista Carletti che ha concluso il suo contratto a termine con la Reanult, e che non ha raggiunto l'accordo economico né con la Williams né con altri due team minori che lo volevano.

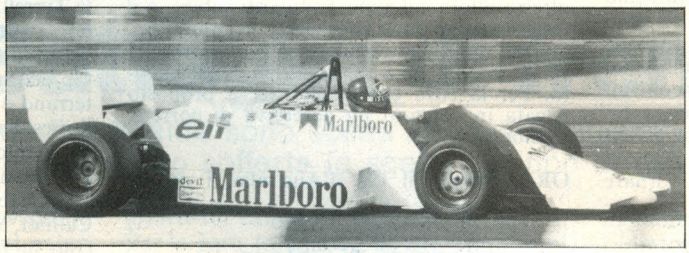
RORY BYRNE resterà alla Toleman Bmw, lo hanno annunciato ad Adelaide i nuovi padroni del team. Gli è stato fatto un contratto di tre anni, per trattenerlo gli è stata anche data una compartecipazione nell'azienda del resto senza il tecnico, Benetton non avrebbe rilevato il team. Dopo aver perso la Toleman, Brian Hart non ha più un team a cui dare i motori. Lui desidera una squadra competitiva e sul mercato, libera, c'è solo la Ligier, ma questa avrà il motore Renault o quello dell'Alfa Romeo. Scartata l'ipotesi Ram, perché non è una scuderia competitiva, Hart sembra destinato ad uscire dalla F. 1, ma non dal campo delle corse. Ha ricevuto, proprio in questi giorni, l'offerta (accettata) di preparare i motori per la Ford 200 Rs da rally. Ora per Hart si è anche aperta la possibilità di dare i suoi motori alla Tyrrell. Hart è stato contattato anche dalla Fiat, che pare volesse girarlo alla Ferrari, ma lui ha rifiutato l'offerta essendosi già impegnato con la Ford. La Fiat lo avrebbe visto di buon occhio, anche perché tra le quinte del Circus, si sussurra che la rivoluzionaria iniezione elettronica, a fibre ottiche, che è sul motore (fatta e sviluppata da lui), sia stata data anche alla Ferrari per delle prove e che alcuni di questi componenti siano stati utilizzati a Maranello già dallo scorso anno. Un altro tecnico progettista che al 90% finirà in Italia, è l'ex della Copersucar, Riccardo Divila che dovrebbe andare alla Minardi ad aiutare l'ingegner Caliri la sua risposta arriverà entro il mese di novembre. È da dire che diverse proposte di collaborazione sono state fatte anche a Sage della Reanult. La più interessante l'avrebbe avanzata Ecclestone, chiedendo al manager francese di lavorare per la Foca. (g. c.)

A cura di **Guido Schittone**
Hanno collaborato: **Elsa Iloinen, Lino Manocchia, Roberto Teso**

Giovani «europei» di F. 3 al Ricard

March per debuttanti

COME previsto all'indomani della «Coppa Europa» di F. 3 i vincitori dei titoli nazionali, unitamente ad Alex Caffi trionfatore della gara del Ricard, hanno sostenuto un test al volante di una Formula 3000, reso possibile dalla Marlboro che l'aveva programmato nel quadro della sua politica promozionale per le giovani leve dell'automobilismo. Al volante delle due March85B del team Onyx e Oreca si sono alternati Franco Forini, Alex Caffi *(nella foto Teso)*, Mauricio Gugelmin, Volker Weidler, Thomas Danielsson, Pierre Henri Raphanel e Jacques Bordoli. Le monoposto sono state messe a punto dai due abituali piloti nelle gare dell'europeo di F. 3000, ovvero Emanuele Pirro per la March-Onyx e Michel Ferté per quella del team Oreca. A disposizione dei giovani leoni della F. 3 c'era un treno di gomme Avon nuove che ognuno poteva montare nel momento della giornata che riteneva più opportuno per cercare il tempo. Il solo Mauricio Gugelmin, vincitore del campionato Marlboro inglese, è salito due volte sulla March-Onyx perché nel suo turno la monoposto dell'Oreca aveva rotto il cambio. I tempi hanno indicato un grande equilibrio nei valori in campo con **Gugelmin** primo in **1'10"66** davanti a **Danielsson** (March-Oreca) **1'10"71, Weidler** (March-Onyx) e **Raphanel** (March-Oreca) appaiati con **1'11"00** seguiti da **Caffi** (March-Onyx) **1'11"25, Forini** (March-Oreca) **1'11"28** e **Bordoli** (March-Onyx) **1'11"92.** Il giorno seguente la Marlboro Italia ha messo a disposizione la March Onyx al vincitore del Supercorso Federale Luca Maggiorelli, a Nicola Larini e a Marco Apicella. Il più veloce dei tre è stato **Larini (1'10"90)** davanti a **Apicella (1'11"16)** e **Maggiorelli (1'13"60).** Nello stesso giorno ha girato anche il francese **Dalmas,** sulla March-Oreca ottenendo un buon **1'10"66** con gomme semi nuove.



Apicella con Coloni in F. 3 italiana

MARCO APICELLA *(nella foto Giovannelli)* e Nicola Larini saranno i due piloti del team Coloni di Formula 3 nella prossima stagione. Lo ha comunicato lo stesso team manager umbro, specificando che la squadra userà due monoposto Dallara 386, senza rivelare né quale motore verrà utilizzato né tantomeno quali saranno gli sponsor nell'avventura del campionato italiano e nella Coppa Europa di categoria. Con molta probabilità non è escluso che Coloni possa montare, almeno su una delle due monoposto, un Volkswagen preparato dal Spiess, che ha impressionato al Paul Ricard nelle mani del campione tedesco Volker Weidler e dello stesso Nicola Larini. La notizia che Apicella sarà il prossimo pilota di Coloni ha suscitato parecchia sorpresa nel settore, visto che il bolognese sembrava sul punto di firmare con il team Venturini per il quale ha corso nella Coppa Europa.

Una multa per Ferrari

UNA delle tante vetture «sperimentali» della Fiat, abilmente cammuffate in «vetture di tutti i giorni» è incappata in un controllo radar impostato dai Vigili Urbani di Modena sulla tangenziale est nella scorsa settimana. Sulla vettura l'ingegner Enzo Ferrari che non ha sciorinato il classico «Lei non sa chi sono io...», pagando le 150.000 lire di multa. In effetti i responsabili della pattuglia non debbono essere degli appassionati di automobilismo visto che non hanno riconosciuto la inconfondibile fisionomia dell'ottantasettenne costruttore modenese. Meno tranquilla la situazione in comando quando la notizia è pervenuta ed ha creato una certa preoccupazione nelle alte sfere anche a seguito di un salace e sagace commento: «Beh, almeno c'è un Ferrari che va forte!».

■ **LUTTO.** Stroncato da un male incurabile è scomparso a soli 47 anni Paolo Galli, fratello dell'ex pilota di Formula 1 «Nanni»». In passato era stato un ottimo conduttore di vetture turismo, segnalandosi come uno dei massimi protagonisti delle prime edizioni del Trofeo Alfasud. Ai familiari di Paolo Galli le sentite condoglianze della redazione di Autosprint.

Lancia continua in gruppo C

LA LANCIA continuerà a correre in gruppo C nel prossimo campionato mondiale Sport Prototipi. Al momento il team diretto da Cesare Fiorio ha in progrmma la partecipazione a tre corse iridate, quella d'apertura di Monza, quella del Norisring e quella di Brands Hatch mentre per le altre manifestazioni le decisioni verranno prese nel corso dell'inverno. Come è noto la Lancia, essendo stata introdotta la formula delle gare «sprint», dovrebbe partire con un leggero vantaggio sulle Porsche 962 e 956, in quanto già quest'anno le biposto torinesi non hanno avuto nulla da invidiare alle rivali di Weissach. Se le risultanze della corsa di Monza dovessero essere favorevoli alla vettura di Torino non è escluso che si possa intensificare la partecipazione al campionato iridato.

■ **BACHELART.** Il pilota di formula 3 Eric Blachelart, gravemente ferito nel corso della gara di campionato Marlboro disputata a Spa, ha annunciato che riprenderà a correre nel 1986.

■ **HARRIER.** Ha provato con discreti tempi la nuova Harrier C2, costruita in Inghilterra. La vettura mentava per l'occasione un propulsore Chevrolet V8 preparato da Brian Rice.

I vincitori del concorso Sabelt Britax

LA SABELT ha comunicato i vincitori del concorso «La sicurezza vale oro», pubblicato su Autosprint del 23 settembre. Ecco, di seguito i nominativi. Vincono una coppia di cinture di sicurezza Sabelt: **Carlo Clementi** (Novara) e **Francesco Genco Russo** (Mussomeci). Vincono un seggiolino di sicurezza «Sabelt baby» **Marco Schneider** (Udine) e **Rosanna Lombardi** (Busto Garolfo). Vincono un ombrello Sabelt: **Gian Claudio Casella** (Milano), **Filippo D'Antoni** (Siracusa), **Marco Lombardi** (Roma), **Luigi Stanig** (Gorizia). Vincono una cinghia Sabelt per macchina fotografica: **Paolo Marega** (Calliano), **Giuseppe Molinari** (Ventimiglia), **Massimo Pavarino** (Priola), **Maurizio Salvetti** (Bergamo), **Giuseppe Carrara** (Biella), **Giovanni Niosi** (Rovigo), **Renzo Cavalli** (Valstagna), **Massimo Pocar** (Cormons), **Angelo Mastranza** (Piedimonti), **Gianpietro Crenasco** (Tezze - Vicenza).

Ferrari in Cart solo nel 1987?

IL PROGRAMMA americano della Ferrari è per il momento a livello «esplorativo». Non è possibile ipotizzare chi guiderà la vettura nel campionato di F. Cart semplicemente perché è troppo presto. È stato fatto il nome di Andrea De Cesaris ma in questo caso dovrebbe restare parecchio tempo in «naftalina» prima di correre perché la Ferrari ha programmato l'impegno vero e proprio solo a partire dal 1987. È infatti da escludere la presenza di una monoposto di Maranello alla «500 Miglia di Indianapolis» 1986. Infatti, per l'86 è probabile che vengano svolti dei test conoscitivi, affidandosi a un pilota locale con esperienza nel settore. Il «piano americano», comunque, sta andando nel migliore dei modi e in questi giorni a Maranello si sta cercando una persona esperta nel settore.

Solo Formula 1 per la Casa italiana

Pirelli lascia F.3 e dintorni

CON UN LACONICO comunicato stampa la Pirelli ha reso nota la decisione di ritirarsi dai campionati minori, formula 3 compresa, e dedicarsi all'attività di formula 1 a tempo pieno. La notizia, già da tempo nell'aria, investe in sostanza tutto l'automobilismo minore italiano, dalla formula Fiat Abarth al campionato Sport della 1. divisione. Quali i motivi di questa scelta? Il primo investe strettamente un discorso tecnologico. A differenza dei diretti concorrenti la Pirelli non può disporre di un vero e proprio reparto addetto alla realizzazione di pneumatici da competizione; quindi il ciclo produttivo non può assicurare la necessaria sicurezza di competitività. La decisione della Casa milanese, più che giustificata considerando il grande successo ottenuto nel campionato del mondo di formula 1 di quest'anno, getta nel caos varie categorie tricolori.

L'AMBIENTE della formula 3 è forse quello meno interessato al problema, giacché da tempo aveva deciso di effettuare un'asta tra i vari costruttori di gomme. Non è escluso che a fornire il pneumatico per il campionato tricolore possa essere la Michelin, che già anni fa aveva offerto sufficienti garanzie tecniche ed economiche ai partecipanti. Più complicato il discorso riguardante la formula Fiat Abarth e il campionato Sport. Per la prima tutto tace mentre per il secondo vi sarà una gara tra Avon, Michelin e Dunlop e pare che proprio quest'ultima, che ha grande esperienza nella costruzione di pneumatici per vetture biposto di gruppo C e gruppo 6, possa aggiudicarsi l'asta. L'Avon, invece, sarebbe la candidata ideale per offrire le gomme alla formula Fiat, forte degli anni trascorsi nel settore promozionale con la formula 2000.

Cambio di categoria per Antonioli

CLAUDIO Antonioli, dopo la non proprio brillante stagione in formula 3 al volante della seconda Dallara 385 a motore Volkswagen del team Fg (Forti-Guerci), correrà nel 1986 al volante di una monoposto di formula 3000. Attualmente è in contatto con diverse squadre italiane, tra le quali il Sanremo Racing di Alberto Colombo e l'Italian Three Thousand Team di Pierluigi Corbari. Quest'ultima squadra l'anno prossimo si avvarrà anche di un tecnico di rango proveniente dall'Alfa Romeo.

Il calendario della Cart

I RESPONSABILI del campionato statunitense di formula Cart hanno presentato le settimane scorse il calendario provvisorio della stagione 1986 della serie. Ecco, di seguito, le date degli appuntamenti.

30 marzo	**Phoenix**
13 aprile	**Long Beach**
25 maggio	**Indianapolis**
1 giugno	**Milwaukee**
15 giugno	**Portland**
29 giugno	**Meadowlands**
6 luglio	**Cleveland**
20 luglio	**Toronto**
3 agosto	**Michigan**
17 agosto	**Pocono**
31 agosto	**Mid-Ohio**
7 settembre	**Elkhart Lake**
14 settembre	**Sanair**
21 settembre	**Michigan**
5 ottobre	**Laguna Seca**
26 ottobre	**Phoenix**
9 novembre	**Miami**

Minardi per Trivellato

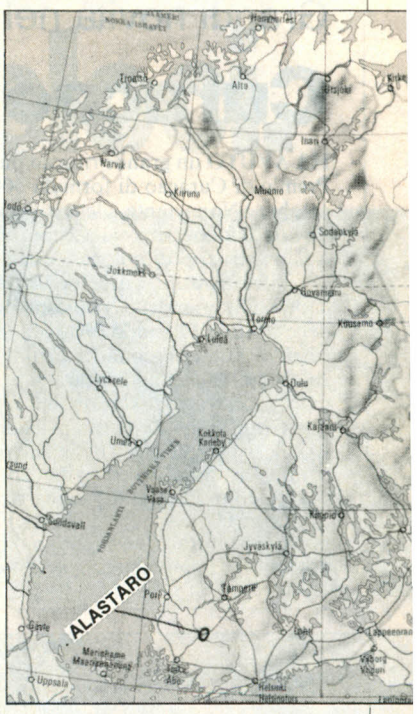
PINO Trivellato sta in questi giorni cercando di pianificare un programma il più possibile competitivo in vista del campionato di formula 3000 del prossimo anno. Tra le offerte ricevute dal celebre manager e preparatore vicentino c'è anche quella di gestire e assistere in pista almeno una Minardi, la monoposto che quest'anno non è riuscita a correre per mancanza di sponsor. Trivellato deve ancora prendere una decisione in merito ma è scontata la sua presenza nel settore della formula cadetta. Come pilota del team potrebbe esserci Roberto Ravaglia.

Santin vicino a Coloni

ALESSANDRO Santin potrebbe ritornare nel team che l'ha lanciato a livello internazionale nelle corse. Il giovane pilota di Jesolo, vincitore del campionato italiano di formula 3 nel 1984 al volante della Ralt Rt3 del team Coloni, è infatti in contatto con Coloni per disputare l'anno prossimo la serie mondiale di formula 3000 al volante di una nuova March 86B. Santin, che ha corso quest'anno con il team Sanremo e ha partecipato all'ultima gara stagionale di Curaçao con la Lola T950 della squadra ufficiale inglese diretta da Jean Louis Mosnier, potrebbe essere il compagno di team del bresciano Alessandro Caffi.

Dumfries sogna la Lotus

JONNY Dumfries, prima di partire per Macao dove sarà una dei protagonisti della corsa di formula 3 (recentemente ha provato a Silverstone la Reynard che userà in Asia, nella foto Sutton), vorrebbe vedere realizzati i progetti per la prossima stagione. Al momento lo scozzese, campione Marlboro nel 1984, punta decisamente alla formula 1 e in Gran Bretagna si dice abbia qualche possibilità di approdare come secondo di Ayrton Senna nel team Lotus, anche se ben difficilmente questa occasione gli si presenterà, essendo sfavorito nei confronti di Mauricio Gugelmin, grande amico dell'asso brasiliano. Tutto sommato l'ipotesi più probabile alla Lotus è rappresentata da Derek Warwick. Se i piani di campionato mondiale dovessero fallire Dumfries ripiegherebbe sulla formula 3000, categoria nella quale ha fortemente deluso i suoi fan nel 1985.



La Finlandia vuole la Formula 1

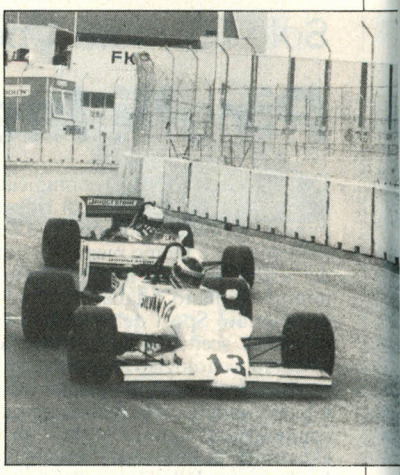
ANCHE la Finlandia si è decisa al grande passo; la nazione nordeuropea, infatti, ha recentemente appoggiato l'iniziativa del «Finnish Sportscar Drivers Association», che ha intenzione di costruire un autodromo adatto alle specifiche richieste da una gara di campionato mondiale della massima formula. Il circuito dovrebbe sorgere vicino alla piccola città di Alastaro, nel sud-ovest della nazione e sarà lungo tra i quattro e cinque chilometri. Allo scopo l'amministrazione comunale di Alastaro ha donato all'associazione un terreno adatto alla creazione dell'autodromo. Questo verrà dotato di tutte le più moderne infrastrutture, comprese un'ampia zona per permettere agli spettatori di avere una visione il più possibile nitida e completa del tracciato. In questo periodo in Finlandia c'è grande fermento per la formula 1, soprattutto dopo che Keke Rosberg ha dimostrato di essere uno dei più grandi talenti dell'automobilismo mondiale.

■ **SPARSHOTT.** Il team Bs di Bob Sparshott è ancora indeciso su quale monoposto utilizzare nel prossimo mondiale di formula 3000. Si era parlato delle Lola ma ora il manager inglese, pare aver fatto un passo indietro e attenderà di vedere come sarà realizzata la monoposto progettata da Ralph Bellamy.

Grandi novità nel calendario di F. 3000

Curaçao diventa mondiale

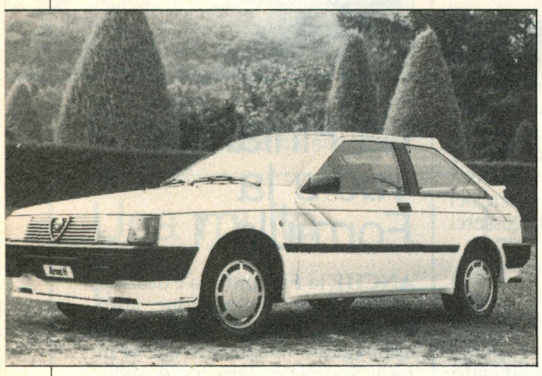
HA AVUTO un grande ritorno pubblicitario il Gran Premio di Curaçao di formula 3000 dello scorso 13 ottobre. Nonostante alcune pecche organizzative, dovute più che altro alla carenza di esperienza dei cronometristi e di coloro i quali dovevano badare alle infrastrutture, pare che la Fisa darà alla corsa la validità mondiale richiesta dagli organizzatori delle Antille Olandesi. Ancora non si sa quando verrà disputata la manifestazione ma non è escluso che possa tenersi addirittura in apertura di campionato, soprattutto se si realizzerà l'ipotesi di effettuare due Gran Premi di questa categoria in Sudamerica, Brasile o Argentina. Il calendario, comunque, è tenuto in gran riserbo da chi attualmente sta studiandolo. Per quanto riguarda altre novità sulla formula 3000 è scontato che la Fisa aprirà un'asta per la fornitura della monogomma. A questa gara dovrebbero partecipare sia Avon che Michelin mentre la Bridgestone pare possa ritirarsi dalla serie per varie ragioni. La prima, quella ufficialmente portata avanti dagli uomini della Casa giapponese, è motivata dal fatto che la Bridgstone non ha interesse commerciale a fornire lo stesso tipo di gomma a tutti i concorrenti in lizza nel campionato. Le corse per la Casa nipponica rappresentano, infatti, un importante banco prova tecnologico e senza confronto Bridgestone non avrebbe utilità a partecipare alle competizioni. Ma il vero motivo è forse dovuto alla pesantezza di un impegno che costringerebbe i giapponesi a spostare in Europa un intero reparto corse, con tutti i problemi di approvvigionamento che questo comporterebbe. Non è escluso che la Bridgestone possa in futuro avvicinarsi sempre più alla formula 1, visto che in formula 3000 ha dimostrato di avere a disposizione ottime mescole da tempo e da gara.



Bertuzzi programma il 1986

ALDO Bertuzzi (in alto nella foto Sutton) che quest'anno per motivi di lavoro non ha potuto che correre in un paio di occasioni nel campionato europeo di formula 3000 sta lavorando per la prossima stagione. Spera di proseguire l'attività nella formula cadetta e a questo proposito è in stretti contatti con l'Italian Three Thousand team di Pierluigi Corbari per disputare le principali gare dell'anno al volante della March della squadra italiana. Parallelamente il piacentino sta puntando alla partecipazione al mondiale endurance al volante di una Porsche 962. Bertuzzi negli anni passati ha corso nella categoria, con un'Alba-Carma di gruppo C2.

■ **DONNELLY.** L'irlandese Martin Donnelly, stella dei campionati di formula Ford inglesi, ha recentemente provato una Argo a motore Mazda con la quale correrà nel campionato Imsa nel 1986. Donnelly sarà comunque un pilota da tenere d'occhio l'anno prossimo nel Marlboro di formula 3 inglese.



Regazzoni stilista

CLAY Regazzoni, tra le sue innumerevoli attività, ha trovato il tempo per diventare... stilista. Ha infatti realizzato una versione speciale dell'Alfa Romeo Arna Ti (nella foto), derivata da quella che utilizza nel corso di guida veloce per handicappati a Vallelunga. Si tratta di una vettura dotata di un propulsore di 1300 cc più potente dell'esemplare di serie, migliorata nell'assetto e nello styling esterno. Per il momento è stata costruita in esemplare unico e rappresenta uno dei tanti premi in palio all'Esposauto di Lugano, in programma dal 15 al 24 di novembre nel capoluogo del Canton Ticino. I visitatori riceveranno all'ingresso della manifestazione una scheda e successivamente verrà sorteggiato il vincitore del concorso.

Pronta la March-Bmw per l'Imsa

STA CRESCENDO molto bene la nuovissima March-Bmw realizzata appositamente per il campionato Imsa statunitense del 1986. La biposto, mossa da un propulsore quattro cilindri turbocompresso di 2100 cc, ha già girato con Tom Klauser alla guida stracciando i record dei circuiti dove la vettura ha mosso i primi passi. Ancora non è stata annunciata la formazione della squadra per il prossimo anno. Da voci statunitensi si pensa che a guidare la prima March 86 sarà il veterano David Hobbs che farà qualche corsa nientemeno che con John Watson mentre per la seconda si parla di Roberto Ravaglia, Gerhard Berger e Dieter Quester, presenti alla 24 Ore di Daytona. La sede della squadra sarà Detroit. Come è noto il motore Bmw deriva strettamente da quello che calca le scene del mondiale di Formula 1.

Wollek con Nielsen sulla 190

L'ANNO PROSSIMO la Mercedes schiererà due 190 E sedici valvole con testata Cosworth nel campionato europeo turismo gruppo A. Sebbene non si sappia se l'iscrizione delle vetture sarà ufficiale o figurerà sotto forma privata, pare che per disputare la stagione siano chiamati due piloti del calibro dell'alsaziano Bob Wollek e del danese John Nielsen, quando i loro impegni nel mondiale endurance e in formula 3000 li lasceranno liberi. Il primo ha già pilotato una vettura del genere nel corso del campionato francese produzione mentre Nielsen con la Mercedes ha un rapporto preferenziale essendo pilota di punta del team Sauber che ha partecipato in maniera sfortunata all'ultima edizione della 24 Ore di Le Mans.

Che voli le celebrità!

AL PAUL RICARD durante i giorni della Coppa Europa di formula 3 si è disputata anche una corsa riservata alle celebrità, alla quale hanno partecipato tra gli altri Jus Jaeckin, Pierre Cosso, Gerard Lenorman, Luc Merenda «Moustache» e il celebre stunt man Remi Jullien. Quest'ultimo, forte della sua lunga esperienza in corse d'auto, ha naturalmente vinto la corsa, disputata al volante di Seat Ibiza. A dare spettacolo ci ha pensato comunque Just Jaeckin che ha compiuto una paurosa uscita di pista, risoltasi per fortuna senza conseguenze. Nella foto Alquati il celebre regista francese si avvia sconsolato ai box dopo la brutta avventura.

F. CART/Il giovane Unser vuol superare il genitore

Va' piano papà!

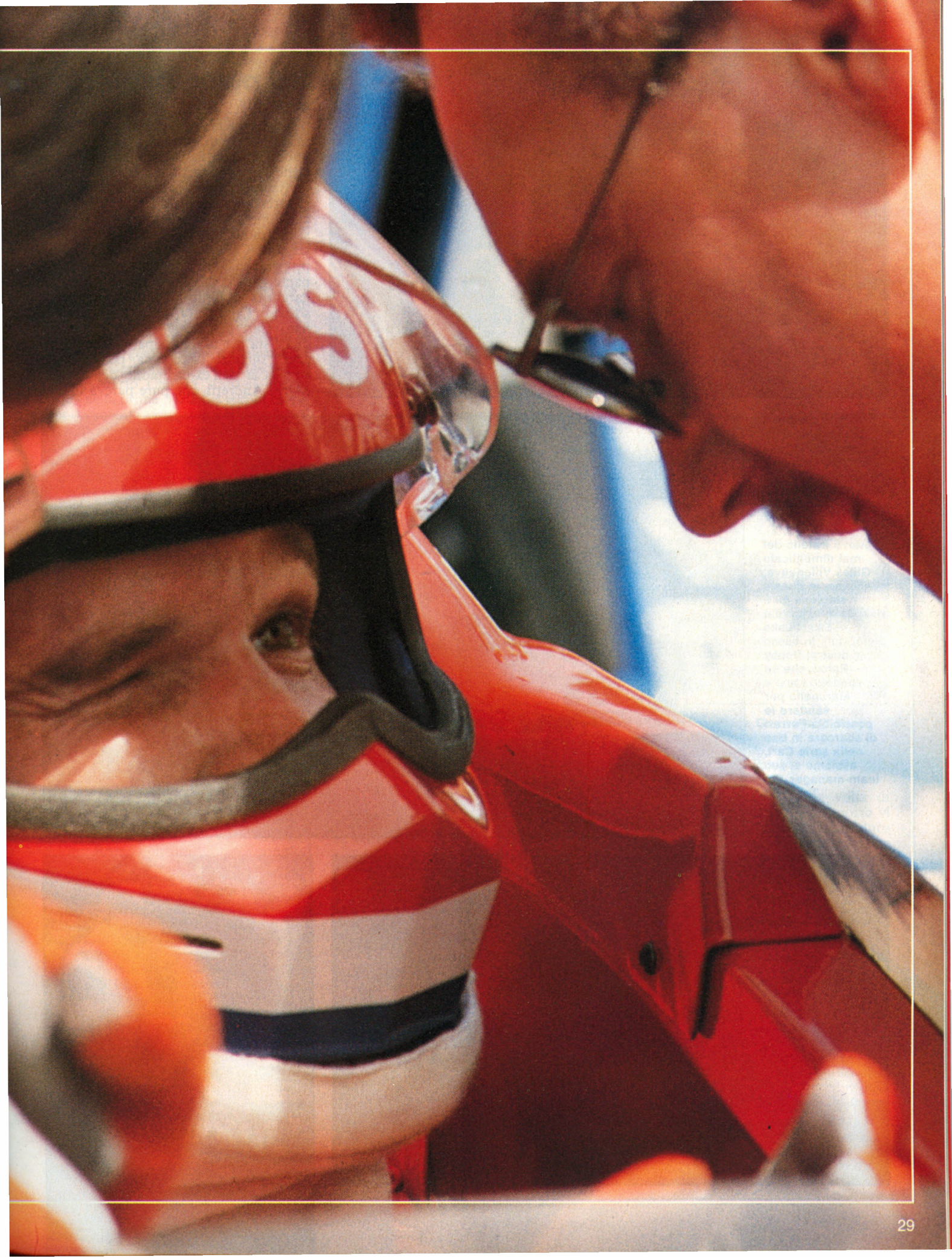
Domenica a Miami si decide il campionato: la matematica lascia aperta la porta a sei pretendenti, ma in realtà saranno solo in due a giocarsi il titolo in una lotta in famiglia. Al senior ha tre punti di vantaggio, ma il figliolo non vuole mollare, anzi...

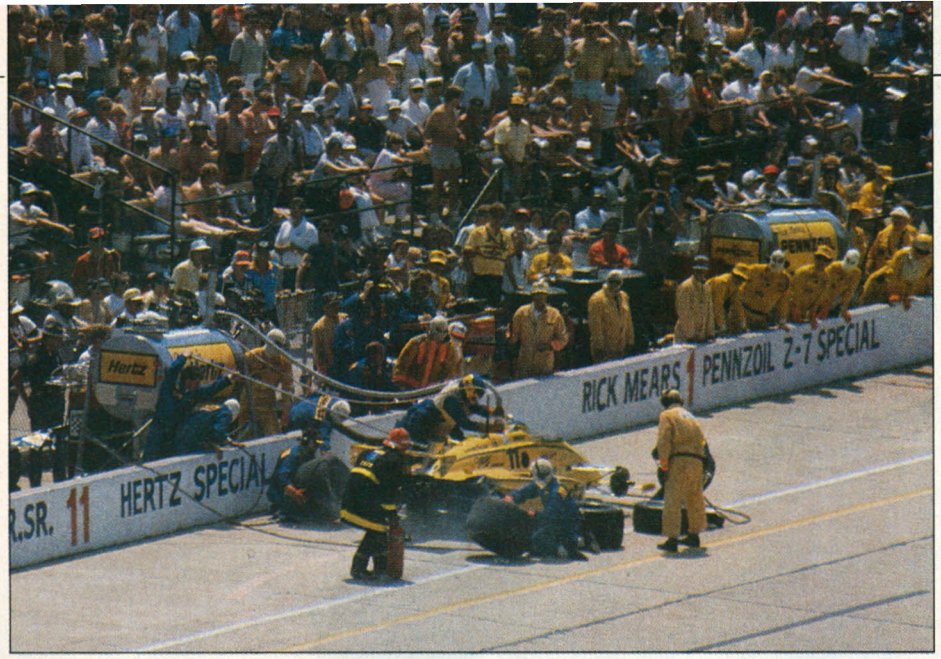
Testo e foto di Lino Manocchia

MIAMI — La margherita, per la vittoria finale, teoricamente la possono sfogliare anche Mario Andretti, Bobby Rahal, Sullivan e Emerson Fittipaldi, ma il vero «duello al sole» per la conquista del titolo di Campione Cart è ristretto ai due Unser: padre e figlio. Si deciderà tutto domenica

segue

Il dito puntato del giovane Unser pare quasi un ammonimento a papà Al, che ha tre punti di vantaggio prima della corsa conclusiva: «Attento che se sbagli il titolo lo prendo io» (FotoManocchia)



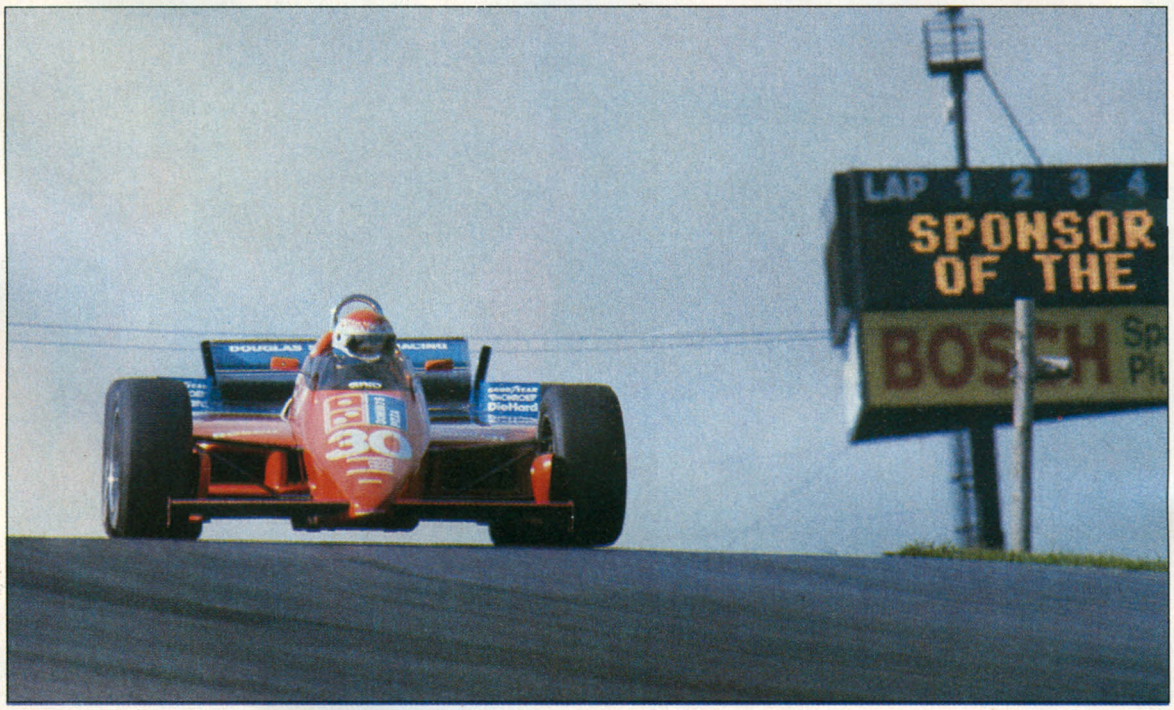


Va' piano papà!

segue

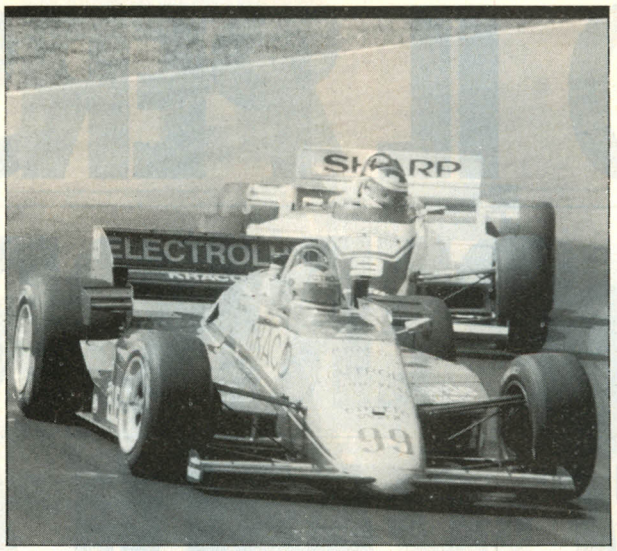
prossima sul circuito di Tamiami a Miami. È previsto un enorme affluso di pubblico attratto, oltre che dall'avvincente battaglia, finale, 3 soli punti dividono padre e figlio, anche dalla novità che rappresenta dalla pista di Ralph Sanchez, che dopo aver organizzato la gare Imsa, si appresta a godersi la sua prima manifestazione Cart. E, fortunato lui, si tratta proprio della più importante e appassionante gara della stagione, con suspense garantita e tanto di titolo ancora in sospeso. Cosa ha offerto questo campionato Cart dal finale alla dinamite sul quale sta per salire il sipario dell'ultimo atto? Innanzi tutto una performance strepitosa dell'ex-campione del mondo Mario Andretti, che pure pareva imme-

Sopra: il rifornimento di Al Unser senior alla 500 Miglia di Indy (FotoManocchia). **A destra: si vede tutta la grinta dell'altro Unser: Al junior** (FotoManocchia). **Sotto: il fratello del mai dimenticato Gilles Villeneuve, Jacques, in questa stagione gli è riuscito di vincere a Elkart Lake** (FotoDppi). **In basso a destra: Bobby Rahal, che ha condotto i test a Maranello per valutare le possibilità Ferrari di sbarcare in Usa nella serie Cart, assieme al suo team-manager Jim Trueman** (FotoRuch)



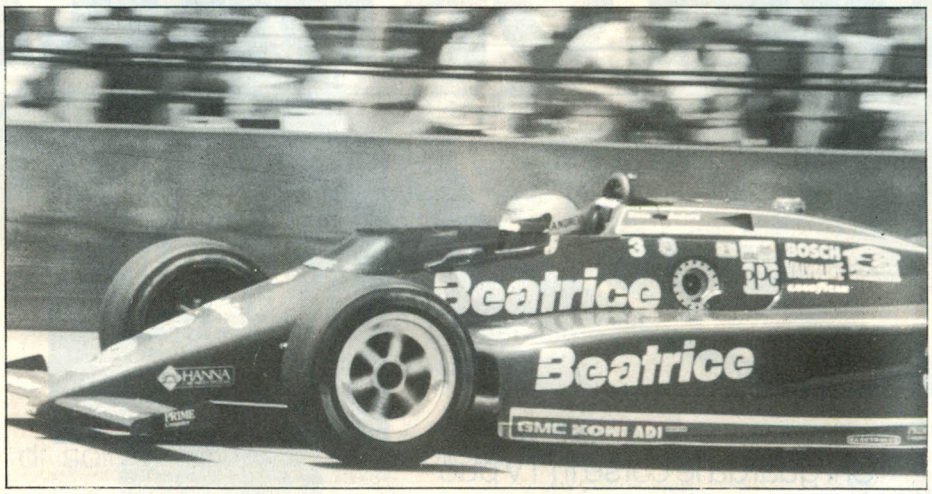
diatamente tagliato fuori dopo l'incidente del 28 luglio sul micidiale ovale del Michigan. Poi, una rimonta altrettanto eccezionale di Bobby Rahal e un calo impietoso dell'altro ex-campione del mondo Emerson Fittipaldi. Stagione alternata invece per Danny Sullivan. Dopo Indianapolis è stato definito «La rivelazione dell'anno», ma una serie di contrattempi ne ha frenato l'ascesa, e così lui da numero uno del team Penske è divenuto d'un colpo gregario quando l'anziano Unser, ingaggiato per sostituire Rik Mears (tutt'ora appiedato dopo il botto di Sanair lo scorso anno) si è venuto a trovare in testa alla classifica pur avendo vinto una sola gara. **«Purtroppo»** ha riconosciuto Andretti **«ho consegnato su un piatto d'argento il titolo a qualcuno che pochi consideravano capace di riuscire nel colpo».** Mario che era stato il «pezzo forte» nella prima parte del recital cart si è praticamente visto sfuggire di mano il titolo per colpa di un pauroso incidente, capitatogli lo scorso luglio sull'ovale di Brooklyn. Allo stato attuale delle cose il grande favorito per la vittoria finale resta Al Unser jr (a tre punti dal padre capoclassifica in questo momento) che ha all'attivo le gare del Meadowland e Cleveland, tre seconde piazze e due piazzamenti. Un bottino ricco, che avrebbe potuto anche essere più pingue se non ci fossero stati sfortunati momenti iniziati il 4 agosto ad Elkart, dove riportò la frattura della caviglia destra, incidente che ridusse le sue possibilità di successo finale, a frenare la sua corsa.

IL CAMPIONATO Cart ha anche riproposto, sia pure per un giorno, l'ex-campione di F. 1 Alan Jones che ha sostituito Mario Andretti ad Elkart Lake, ottenendo tra l'altro un piazzamento onorevole, in considerazione dell'assenza dalle corse e la non dimestichezza con le macchine Cart. Molti i nuovi volti apparsi nelle griglie di partenza. Ben tredici piloti provenienti dalla F. 1 hanno offerto performance avvincenti e spesso positive. E già ci sono voci sul futuro di alcuni di loro: Bruno Giacomelli, forse non sarà più al volante della Stp bianca-rossa e blu a fianco di Emerson Fittipaldi, sostituito da Al Unser senior, e Keven Cogan lascierà quasi sicuramente la Kraco, mentre il «pensionato» Gordon Johncock, a Laguna Seca, ha annunciato, il suo rientro. I mezzi meccanici hanno dimostrato un certo equilibrio pur essendo quella della March la battaglia più numerosa sulle griglie di partenza. I pneumatici, che sino a ieri erano stati la chiave del successo, hanno causato incidenti e debacle tant'è che la Casa di Akron ha provveduto immediatamente a correre ai ripari. Un'annata, dunque, densa di colpi di scena, exploit, debacle, proprio come si addice ad una campionato di alto livello. A Miami nella gara conclusiva si prepara ad offrire un ennesimo show più che mai elettrizzante. Le voci dell'arrivo nel prossimo futuro di Lotus, McLaren, Porsche e Ferrari (a «mezzadria» o in proprio) non fanno altro che gonfiare le aspettative.



I primi 20 in classifica alla vigilia di Miami

1. **Al Unser sr** punti 139; 2. **Al Unser jr** 136; 3. **Bobby Rahal** 116; 4. **Mario Andretti** 114; 5. **Danny Sullivan** 106; 6. **Emerson Fittipaldi** 104; 7. **Tom Sneva** 66; 8. **Jacques Villeneuve** 54; 9. **Michael Andretti** 53; 10. **Rick Mears** 51; 11. **Johnny Rutherford** 51; 12. **Ed Pimm** 44; 13. **Kevin Cogan** 44; 14. **Josele Garza** 42; 15. **Geoff Brabham** 41; 16. **Pancho Carter** 37; 17. **Roberto Guerrero** 34; 18. **Bruno Giacomelli** 32; 19. **Arie Luyendyk** 27; 20. **Jim Crawford** 16.



In alto: Mike Andretti molto sfortunato in questa stagione, precede Guerrero (FotoRuch) **Sopra: Mario Andretti, che come suo figlio è stato avversato dalla mala sorte, aveva avuto un inizio stagione folgorante, tanto che i suoi avversari temevano di non riuscire più ad agguantarlo** (FotoManocchia)

IL DIAGRAMMA del campionato Cart, alla sua ultima decisiva prova, inizia a Long Beach, dove Mario Andretti parte in pole position, e con una Lola ineguagliabile vince dinanzi ad Emerson Fittipaldi e Danny Sullivan. Il pubblico e la critica impazziscono letteralmente, la Cart si mette con giustificato orgoglio, un fiore all'occhiello. Poi viene Indianapolis: la bella, la spaventosa, l'imprevedibile. Qui la sorte facilita Sullivan che vince dopo aver messo fuori pista Andretti che finisce nonostante tutto al secondo posto a seguito di una sbandata. Andretti ottiene la rivincita sull'ovale di Milwaukee mentre Tom Sneva, maestro degli «anelli» tenta disperatamente di frenare «Piedone». A Portland l'asso di Nazareth fa tris. Gli avversari corrugano la fronte e commentano che nella Lola di «Piedone» deve esserci qualcosa di troppo, sono però solo sterili illazioni. Al Meadowland, l'ex campione del mondo di F.1, viene tamponato dal «furioso» Rahal ed è costretto ai box. È poi la volta di Cleveland, con la sua pista-aeroporto vi si impone il giovane Unser che tiene duro sino all'ultimo, inseguito rabbiosamente da Fittipaldi e dal padre Al. A questo punto il destino gioca un tiro mancino a Mario Andretti. Nell'ovale di Brooklyn la sua Lola T 900 finisce contro il muro e Mario viene portato all'ospedale. Ad Indianapolis viene operato ed è costretto a saltare Elkart Lake, dove è sostituito da Alan Jones. Ma l'italo-americano non si arrende torna già a Pocono, con le stampelle e dopo un duello entusiasmante e molta confusione da parte dei cronometristi, finisce settimo, subito dietro al giaguaro brasiliano Fittipaldi. Rick Mears, che è di casa, è il brillante vincitore della corsa. Nell'Ohio Bobby Rahal rispetta le previsioni. Il pilota della True Sport, vince dinanzi a Danny Sullivan, mentre Andretti, secondo ad un giro dalla fine, perde un pneumatico e finisce sul prato concludendo così solo in setti-

segue a pagina 34

Va' piano papà!

segue da pagina 31

ma posizione. Il piccolo ovale di Sanair (Canada) origina un altro scompiglio sia tra i cronometristi che per lo starter. Dopo un lungo periodo di luce gialla, a 100 metri dal traguardo nell'ultimo passaggio la bandiera verde «riapre» la corsa e Pancho Carter, sveltissimo, batte Rutherford. Inutili i ricorsi, la vittoria rimane al veterano del Texas che registra così, la prima «gloria» dell'anno, dopo un corollario di sfortunati incidenti. Si torna nel Michigan, questa volta per una 200 miglia. Se l'aggiudica Bobby Rahal, alla sua seconda vittoria, che precede Al Unser sr ed il figlio Al. E siamo sulla dirittura d'arrivo. In California il magnifico tracciato di Laguna Seca, gratifica del podio ancora una volta Rahal, Al Unser di nuovo secondo con il figlio alle spalle. Roberto Guerrero ottiene un meritato quarto posto e Jan Lammers, alla terza uscita, lo segue a ruota. Phoenix, che a marzo era stata cancellata dal calendario per il suo malandato fondo, inadatto alle alte velocità, viene rimesso a nuovo e accoglie 26 partenti. Soltanto in 15 terminano questa «150 Miglia» che viene vinta da Al Unser sr, a secco dal 1983, lo seguono il figlio, Mario Andretti, la cui Lola accusa un calo di potenza, e Sullivan. La prima vittoria stagionale porta Unser sr in vetta alla classifica, inseguito a soli tre punti dal figlio, che è l'unico pretendente con concrete possibilità di conquistare il trono della Cart, nella ristretta rosa di candidati con ancora delle chance matematiche, ma in pratica ormai fuori gioco. Miami deciderà chi dei due merita di cingersi col lauro dei campioni. Il grande favorito è come detto il «giovane» dei due Unser. Più aggressivo, dai nervi saldi, è capace di risalire posizioni anche in situazioni disperate. «Papà» ha ormai nel suo libro d'oro tre vittorie ad Indy e al «Triple crown» avendo vinto tre «500 Miglia» consecutive e, forse non si aspettava una situazione di così grossa portata. Ciò che renderà effervescente ed interessante la «200 Miglia di Tamiami» (450 mila dollari in palio) sarà dunque il duello tra padre e figlio per la conquista del campionato ma, ovviamente, tutto dipenderà dalla griglia di partenza e dal rendimento delle vetture. Sono di fronte due bolidi che si equivalgono, come sono allo stesso livello i drivers, anche se un leggero vantaggio deriverà al «giovane» sul percorso stradale, a lui più congeniale. Forse in Formula Indy non si è mai registrato un finale così avvincente e Miami sarà veramente madrina di un «duello al sole». □

Ecco un ritratto di famiglia in piena regola: con i due Unser insieme. Il «vecchio» Al quanto a buon umore deve essere stato contagiato, in questa occasione, dal giovane, Al, a sinistra, infatti, cosa rara per lui, sta ridendo a 32 denti (FotoSutton)

«Mio figlio deve ricordare che è il padre il capo!»

AL UNSER SR. serio, introverso, di poche parole, rifugge dalle interviste, dai fotografi ed i suoi meccanici trovano in lui un soggetto difficile da trattare. Per conoscere qualche sua impressione di solito occorrono le «pinze del dentista». Questa volta però non ce n'è stato bisogno. Il tre volte vincitore di Indy vive un momento euforico. **«È una sensazione indescrivibile. Vincere ad Indy è un conto, ma vincere un titolo è tutta un'altra cosa. Sto facendo degli esercizi per non farmi vincere dalle emozioni».** Sei partito handicappato dall'età e dalla posizione di rimpiazzo nella Penske. Te l'aspettavi questo finale? **«In casa Unser in un modo o l'altro entrerà il quinto titolo nazionale (Bobby fratello di Al Senior ne ha vinti due n.d.r.). Io sarò il più anziano driver della categoria a vincere il secondo titolo, certo non me l'aspettavo, ma quando scendi in campo per giocare giochi per vincere e soltanto vincere».** Userai la tua autorità di padre per ordinare ad Al... di perdere? Al Unser sorride e poi soggiunge: **« Il padre è sempre il capo. Il figlio, per rispetto del genitore, dovrebbe starsene a casa ad osservare la vittoria del genitore alla TV... ma come posso imporglielo. Ha superato i 21 anni...».** Continuerai a correre nel 1986? **«Sono in trattative con la Patrick Racing e spero di stringere dopo Miami. Alla mia età o corro per una squadra super come questa di Penske o smetto. Ormai ho raggiunto quello che volevo, ora mi preoccupo del futuro di mio figlio».** Che, risultato prevedi per Miami? **«Che domanda! Primo Al Unser sr, poi lo junior, quindi Andretti, poi Rahal e via via tutti gli altri».** Se diventi campione nazionale, come spenderai i 300 mila dollari che la PPG assegna al campione? **«Andrò a pescare. Amo la pesca quanto le macchine. Ho bisogno di un po' di riposo. Ho cominciato come "sostituto" e sono arrivato in fondo da "regolare". Debbo ammettere che gli anni cominciano a pesarmi? Non direi una bugia».** □

Niente Lotus ma «Pizza» per Unser jr

AL UNSER JR è l'opposto del padre. Ciarliero, sorridente, amante delle storielle spiritose, è sposato con un bambino. Piazzandosi dinanzi al padre a Miami, vincerà il titolo e sarà il più giovane driver della storia a riuscire in tanta impresa. — Sentiamo, ti solletica l'idea di essere chiamato «The champ». **«Veramente questa parola la sento quasi tutti i giorni. I meccanici, mia moglie, gli amici mi chiamano "Champ". E, quasi quasi, ci ho fatto l'abitudine. Ma se vinco ufficialmente allora proverò la vera sodisfazione».** La tua Lola ha iniziato male e a differenza di quella di Andretti ed è finita alla «forte». **«Mario aveva collaudata la macchina per un anno, noi eravamo pivellini. C'è voluto un po' di tempo, ma Dennis Swan è riuscito ad ottenere il massimo. Certo che senza gli incidenti avrei forse potuto vincere il titolo già a metà campionato, ma siamo nel campo delle congetture e non valgono a nulla».** Allora in casa Unser arriverà il quinto titolo nazionale? **«Gli Unser son tornati sulla vetta. Se lo vincerà mio padre o lo porterò via io non importa: sarà sempre un Unser quello sulla vetta».** Se nel 1986 verranno Lotus, McLaren, Ferrari ed altre marche per gli «americani» la situazione non sarà più tanto rosea, ne convieni? **«Ben vengano. Soltanto così diverremo più importanti della F.1 Torni pure Teo Fabi. Debbo saldare alcuni conticini con lui e non sarò contento sino a quando non lo avrò incontrato in pista».** È vero che la Lotus ti ha contattato? **«Nessuno mi ha mai chiamato. Hanno scritto tante cose inesatte, la verità è che ho rifirmato con la Domino Pizza che metterà in campo una macchina completamente nuova e poderosa. Intanto però preferisco pensare a vincere a Miami».** □

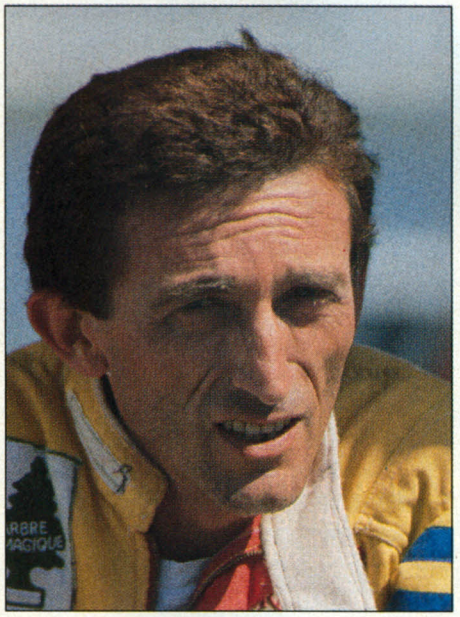
L'INTERVISTA/Guido Daccò

Predatore dell'auto perduta

Alla caccia perenne di qualche volante valido, il pilota lombardo ha preferito l'avventura al posto in banca. Una scelta difficile, soprattutto a trentotto anni

di **Guido Schittone**

PROVATE a cercare Guido Daccò durante un week end primaverile od estivo; di certo non lo troverete in casa e vi sentirete rispondere dall'altro capo del telefono che **«Guido è in Inghilterra per il formula 3000»** o addirittura **«è a Monza. Sa c'è una gara di formula 3»**. Da almeno cinque stagioni, infatti, Daccò ha fatto del dilettantismo olimpico la sua... professione. Sempre pronto ad indossare tuta e casco, capita ovunque lo chiamino, non disdegna nessuna offerta di lavoro. Di tempo ne ha perduto anche troppo quando avrebbe potuto impostare la carriera in altri termini e condizioni. Ma all'epoca lavorava in banca e spendeva le ferie per partecipare alle manifestazioni italiane di formula 850, Ford, F.3 e mettere il naso in Europa su qualche scassatissima e poco competitiva Formula 2. Poi prese una decisione coraggiosa, quasi incosciente. Perché annegare nella noia dell'ufficio e non votarsi anima e corpo all'idealismo e alla ricerca di concretizzazione del suo sogno? È un tipo romantico; d'altronde è del segno della vergine. Con un colpo di testa agli inizi degli anni 80 mollò la banca. I soldi per vivere, però, non c'erano. **«Per guadagnare qualcosina ho addirittura fatto l'installatore di impianti antennistici. Sai** — dice ora — **all'epoca conveniva. C'era l'esplosione delle televisioni private. E a Milano e dintorni la richiesta non mancava. Con quello che guadagnavo andavo a correre. Ma i soldi da mettere in banca scarseggiavano. Le entrate uscivano, prendendo la strada delle corse di Formula 2. Non credere che oggi la situazione sia**

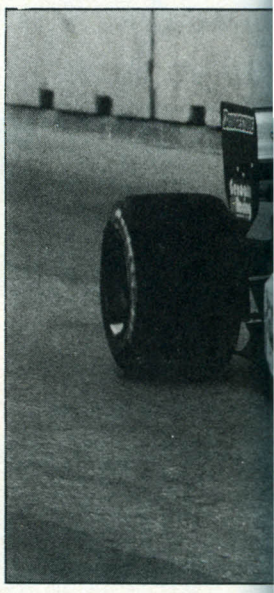


Daccò sopra fotoOliver) **a trentotto anni ha convinto tutti: con la March a destra** (foto DPPI) **è giunto tredicesimo nell'europeo di Formula 3000**

segue


Vini Ponte
AVIOMETAL
ARBRE MAGIQUE
ARBRE MAGIQUE
ARBRE MAGIQUE

Alcuni degli avversari di Daccò nel campionato di Formula 3000: a destra, Claudio Langes sulla March del team Jordan a Curaçao. Il bresciano è uno dei pochi ad avere impressionato per le sue doti il pilota del team Sanremo. (FotoFalletti). Sotto, Christian Danner a Spa. A Curaçao Daccò ha duellato a lungo per il quarto posto proprio con il campione europeo della specialità (FotoVillani) In basso, Daccò sulla March-Bmw 832 in Formula 2 nel 1984, un anno sfortunato e privo di soddisfazioni

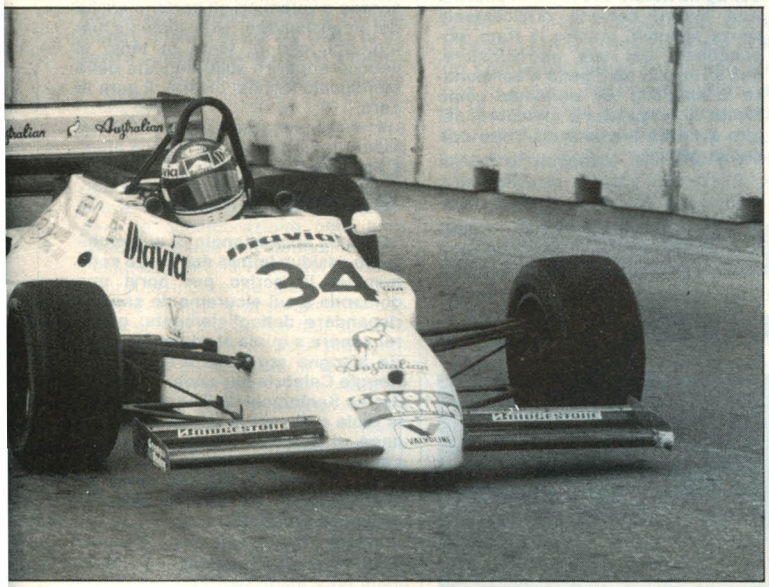


Predatore dell'auto perduta

segue

cambiata. Anche ora per mantenere la famiglia stringo i denti. Correre, però, è talmente bello...».

LO CHIAMAVANO con tutti gli appellativi che in genere si meritano piloti lenti, poco veloci e competitivi. Per Daccò, nonostante gli sforzi e i sacrifici, i posti decenti nell'automobilismo erano «off limits». Giornalisti italiani, inglesi e francesi non gli credevano, non scommettevano una lira sulle sue possibilità di poter, un giorno, andare forte come i primi della classe. Quest'anno, allo scoccare delle trentotto primavere, il signor Guido Daccò da Limbiate ha «fregato» esperti e rivali. Nel campionato europeo di Formula 3000 è giunto al tredicesimo posto con sole sei corse disputate. Sul finire dell'anno ha duellato macchina contro macchina con gente del calibro di Alain Ferté, Johnny Dumfries, Thierry Tassin. E a Curaçao, occasione «nobile» della categoria per mettersi in luce a livello mondiale, Daccò ha attaccato nientemeno che Christian Danner per il quarto posto. Gli è andata male per la rottura di un ingranaggio del cambio ma finché è stato in gara ha tenuto sotto pressione il campione europeo e... con gli occhi dipinti dall'incredulità gli osservatori. **«Molti non credono ancora ai miei exploit** — confessa a distanza di tempo da quegli istanti — **eppure non sono cambiato. Corro come ho sempre fatto, ragionando, stando attento a non sbagliare. L'unica differenza da prima è che ho potuto disporre di un buon mezzo meccanico. La March 85 B del team Sanremo non sarà forse la prima del lotto ma non è nemmeno l'ultima. Così sono arrivati i risultati e i tempi in prova. Lo so che ho stupìto quasi tutti gli affezionati alla categoria ma non ho molto da dire su me stesso. Sapevo di poter arrivare a questi traguardi e finalmente ho dimostrato che avevo ragione».**



Tra le giovani speranze sulle quali Daccò è disposto a spendere una parola c'è Ivan Capelli (a sinistra sulla March del Genoa Racing a Curaçao). Daccò ha ammirato Capelli soprattutto a Zeltweg e a Donington, una delle gare migliori del pilota del team Sanremo. In quella occasione, infatti, Daccò ha perso la possibilità di entrare in zona punti per un piccolo incidente dovuto alla scorrettezza di un doppiato (FotoAlquati)

ALBERTO COLOMBO, il suo preparatore, è stato il primo a ricredersi: **«Una trasformazione** — puntualizza l'ex pilota di F.2 — **Daccò l'ha subita. Mette a punto la vettura in maniera perfetta, si adatta bene alla maggior potenza del motore Cosworth. Ha comunque ulteriori margini di miglioramento: quando è in bagarre con qualche mostro sacro ha ancora una sorta di timore reverenziale, pur viaggiando forte come chi lo precede».** Una bella favola, quindi, ha legato Guido Daccò al 1985, sicuramente l'anno d'oro del pilota lombardo che oltre alla F.3000 ha proseguito a partecipare al mondiale endurance sull'Alba di gruppo C2 facendo qualche capatina, al volante di una poco competitiva Ralt, nel campionato italiano di Formula 3. **«Comunque tra tutte queste esperienze la migliore è quella legata alla formula cadetta. È molto diversa dalla formula 2. Ha maggior potenza, il Cosworth è un motore eccezionale e i telai, scomparso l'effetto suolo, ricordano come tecnica di guida quelli dei vecchi tempi. Quando qualcuno sostiene che i vari propulsori presenti quest'anno, erano molto diversi tra loro, sbaglia di grosso. D'accordo qualche pilota può avere utilizzato dei Cosworth speciali, con una decina di cavalli in più, ma la differenza pratica è stata irrilevante. In Formula 3000 a contare è soprattutto la capacità di messa a punto del telaio. Il discorso gomme, infine, rappresenta la seconda selezione della categoria. Senza le radiali della Bridgestone nel 1985 si è potuto combinare ben poco».**

DACCÒ, ovvero un privato a contatto con le future leve della Formula 1; una situazione che avrebbe spaventato chiunque ma non lui, abituato da tempo a vivere accanto ai potenziali campioni del mondo. **«Quest'anno** — dice il pilota della March — **il livello medio della formula era elevato. Ma nessuno tra i partecipanti mi ha impressionato più di tanto. Forse le uniche due rivelazioni sono stati Ivan Capelli e Claudio Langes. Il primo a Zeltweg e a Donington è stato magnifico ed il secondo a Curaçao, senza allenamento e per la prima volta al volante di una monoposto competitiva ha compiuto un'impresa eccezionale, non sbagliando nulla. Se devo spendere due parole lo faccio volentieri per loro. Gli altri sono bravi, veloci e faranno strada ma... ad impressionarmi per bravura superiore alla media sono stati solo Capelli e Langes. Io, almeno, la penso così».**

— E di Christian Danner cosa dici?

«Invidio il suo team, il migliore del campionato. Sarebbe un magnifico sogno potere salire sulla sua March».

— Saresti disposto a trasferirti in Gran Bretagna per cercare di guidare una monoposto di un top team?

«Perché no? D'altronde ho accettato una filosofia di vita ben precisa. Ora che sono in ballo sono disposto a tutto e non avrei problemi a cambiare residenza. Tanto è vero che spero di poter approdare un giorno in Usa per correre in Formula Cart».

— Perché proprio laggiù?

«La mia età non mi concede speranze ulteriori, almeno in monoposto. Negli Usa, invece, sarei... quasi un giovane».

— Quando si inizia a correre si pensa alla Formula 1. Lo hai mai fatto?

«Non me lo posso permettere. A trentotto anni la porta del campionato mondiale è sbarrata per chiunque voglia entrarvi per la prima volta. Piuttosto sarei felice di poter collaudare qualche vettura della massima formula. Ecco se qualcuno avesse bisogno di uno specialista in messa a punto e sviluppo si segni il mio nominativo. Non mi pare di chiedere la luna. O no?». Umile, modesto, Daccò prosegue per la sua strada. Ha gratitudine verso questo sport, al quale ha sacrificato tutto. Ed è un piacere sapere che ogni tanto, tra il freddo distacco dei box e delle piste, ci sia ancora qualcuno disposto a rimetterci del suo per la bandiera della passione. Una grande, meravigliosa prova d'amore. □

Una vita in pista

GUIDO DACCÒ è nato il 10 settembre 1947 a Limbiate (Milano). Ha iniziato a correre in Formula 850 nel 1969 e nel 1972 è giunto terzo in campionato. Nel 1973 si classifica al secondo posto nell'italiano di Formula Ford, passando l'anno successivo in Formula 3, dove resta fino al 1980. Nella categoria Daccò non ha mai potuto mettersi in mostra vuoi per carenza di mezzi economici vuoi per mancanza di vetture competitive. Nel 1980 esordisce nell'europeo di Formula 2 con una March mentre nel biennio seguente prosegue nella formula cadetta su una Minardi privata. Inizia il 1983 al volante di una Merzario ma a metà stagione passa al team Sanremo su una Toleman e poi su una March, conquistando un quarto posto a Misano e un sesto a Vallelunga. Nel 1984 prosegue l'attività nella seconda formula, ottenendo un quinto posto a Misano. Quest'anno con la March 85B di Formula 3000 ha partecipato a sei corse dell'europeo giungendo 13. nel campionato con sei punti all'attivo. Ha anche una buona esperienza nel mondiale endurance, dove ha guidato una Lancia privata nel 1981 e l'Alba-Carma negli anni seguenti. Con questa vettura è giunto terzo assoluto a Mosport '84. □

SELF SERVICE

I quesiti, le idee, i disegni, le foto, i suggerimenti: queste pagine sono a vostra disposizione

Scrivere a: AUTOSPRINT CP AD1734 - 40100 BOLOGNA

Ritiri anonimi

LEGGENDO la cronaca del Rally di Mestre sono rimasto un po' deluso da un paio di fatti a mio avviso importanti che hanno vivacizzato la gara e di cui il vostro Maurizio Ravaglia nemmeno ha fatto un cenno, (forse è un grande amico di Piacentini). Nel suo pezzo non ha parlato di Vicario (Fiat Ritmo 130) sparito di scena dopo qualche prova ma leader di gruppo fino a quando è rimasto in gara. Sono rimasto sorpreso, poi, di non vedere spesa nemmeno una riga sulla lotta in gruppo A fra Basso e Pelizzari che erano sesto e settimo assoluti dopo la nona speciale. Pelizzari è uscito di strada alla 10 p.s. mentre Basso dava l'addio ai sogni di gloria proprio nell'ultima prova cronometrata per la guarnizione della testa bruciata. È andata bene anche a Buiatti ma è stato molto fortunato grazie ai ritiri degli altri. Riguardo a Piacentini non voglio assolutamente sminuire il suo merito dopo tante corse in ombra.

Gianfranco Carlesso
Isola Vicentina (Vicenza)

RISPONDE il nostro collaboratore Maurizio Ravaglia: Caro signor Carlesso come mai nella sua lettera non mi accusa di aver menzionato Pianezzola, Frasson, «Barbas» o Bolgan? In una corsa affollata di concorrenti, tali sono gli avvenimenti che si accavallano che diventa difficile, per ragioni di spazio, citare tutti i protagonisti. Il dovere di cronaca impone di dare maggiore risalto a chi riesce a concludere, specie se vincitore, piuttosto che ai piloti costretti al ritiro dopo «qualche» prova. Nessuna simpatia, o amicizia, quindi, per Piacentini o Buiatti, ma solo cronaca.

Tyrrell «nuda»

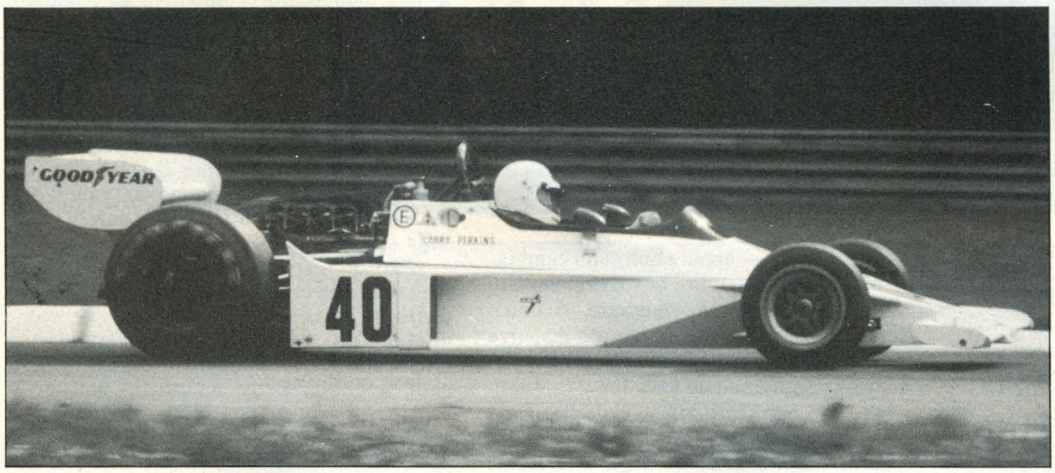
HO 20 ANNI, acquisto As da sempre perché sono un grande appassionato di F. 1. Durante le riprese televisive dei Gp ho notato che le monoposto di Ken Tyrrell corrono praticamente senza sponsor, mentre la Ram, abbandonata dal suo patrocinatore, non è riuscita nemmeno a concludere la stagione. Mi domando come faccia il boscaiolo a rimanere nel giro e riesca anche a costruire una nuova vettura.

Giuseppe Ravegnini
Ravenna

KEN TYRRELL non ha problemi finanziari, il suo team è da sempre uno dei più ricchi del circus per cui si può permettere il lusso di far correre le sue macchine senza scritte pubblicitarie. Il boscaiolo sostiene che sia meglio avere la vettura «nuda» piuttosto che tappezzata da mille strisce adesive in un festival di sponsor insignificanti. Comunque l'inglese riesce a contenere le spese facendo contratti capestro ai suoi piloti che spesso e volentieri gli portano anche dei finanziamenti. Non dimentichiamo, poi, che di tanto in tanto si vedono apparire sulle fiancate delle monoposto logotipi diversi di gara in gara.

LA FOTO

Canguro con gli occhiali



IN OCCASIONE del Gp d'Australia non si fa altro che parlare dell'Oceania, terra che all'automobilismo ha regalato i molti nomi famosi, ultimo della serie Alan Jones, campione del mondo nel 1980. Nella rubrica «La Foto» vorrei vedere pubblicata un'immagine di Larry Perkins, un giovane che negli anni '70 sembrava dovesse fare sfracelli e che poi, invece si è perso nel nulla.

Ernesto Buriani - Latina

OCCHIALINI tondi e sguardo arguto sono sicuramente le caratteristiche che hanno colpito i personaggi del circus della F. 1 quando per la prima volta si è presentato al volante di una monoposto da Gp nel 1976. Australiano, nato il 18 marzo 1950 a Cowangie, Larry Perkins ha iniziato a correre nel '70 vincendo 11 corse della Formula Volks. Nei due anni successivi si aggiudica con il piglio del dominatore i campionati nazionali di F. Ford e Formula 2. Nel 1973 decide di trasferirsi in Europa e sbarca in Gran Bretagna per partecipare al campionato inglese di F. 3. Nel '74 oltre a partecipare alle gare della terza formula con una March preparata da Trivellato, lavora nel team di Chris Amon alla realizzazione della Dalton, monoposto che cerca di portare al debutto in Germania senza successo. Nel 75 grazie ai successi al Gp Lotteria e a Croix-en-Ternois Larry vince la «Coppa Europa» di F. 3 e balza alla ribalta internazionale come un pilota molto incisivo e combattivo che abbina eccellenti doti agonistiche a buone qualità di collaudatore. Nel '76 debutta in F. 1 con l'Ensign-Boro Mn 01: partecipa a 8 Gran Premi senza ottenere risultati brillanti: il suo migliore piazzamento è, infatti, un ottavo posto in Spagna. Ma, con un colpo di fortuna a sorpresa viene chiamato da Bernie Ecclestone per sostituire Carlos Reutemann sulla Brabham negli ultimi tre appuntamenti di campionato. L'australiano, però, con la monoposto spinta dal 12 cilindri Alfa Romeo non combina niente di buono, tant'è che viene lasciato libero a stagione conclusa. Passa allora alla Brm ormai in via di smobilitazione: fallisce la qualificazione in Svezia e Francia, si ritira in Brasile ed è solo 15. in Sudafrica. Esce di scena dal mondo dei GP dopo aver collezionato 13 apparizioni e torna in Australia dove è tutt'ora uno dei personaggi di spicco del campionato turismo locale.

Nella foto Larry Perkins sulla Ensign nel 1976 (FotoAmaduzzi)

Dov'è Misano

SONO un appassionato di automobilismo assiduo lettore del vostro settimanale. Vi scrivo per porvi una domanda a cui sicuramente saprete rispondere dettagliatamente: gradirei sapere a quale stazione ferroviaria bisogna scendere arrivando da Reggio Calabria per andare all'autodromo Santamonica. Il circuito quanto dista dallo scalo ferroviario? Che linea di autobus bisogna prendere per arrivare ai cancelli della pista? Per concludere vorrei conoscere alcuni dettagli sull'inedito campionato del mondo turismo.

Antonino Violante
Reggio Calabria

A MISANO c'è la stazione ferroviaria che dista pochi chilometri dall'autodromo. Purtroppo non sempre in occasione delle corse al Santamonica è assicurato un collegamento di bus, che viene invece garantito per le manifestazioni di grossa levatura. Comunque, quando il servizio esiste il capolinea si trova proprio nei pressi della stazione. Per quanto riguarda il campionato di turismo, che non sarà mondiale ma intercontinentale, troverà proprio su questo numero un servizio esauriente.

Club Stratos a Hong Kong

VI SCRIVIAMO per informarvi che a Hong Kong è sorto un sodalizio denominato «Lancia Stratos Club» a cui hanno già aderito oltre 270 soci iscritti da ogni parte del mondo. Chi è interessato può mettersi in contatto con Thomas Popper, G.P.O. Box 9783, Hong Kong. Vi disturbiamo per chiedere a chi possiede foto, poster relativi alla Fiat, all'Abarth e agli stabilimenti Bertone se è disposto a fornirci questo materiale. Per concludere vorremmo sapere se esistono altri club Stratos anche in Italia.

Thomas Popper
Hon Kong

ABBIAMO pubblicato per intero l'indirizzo degli amici di Hong Kong onde favorire possibili contatti con il «Club Lancia Stratos». In Italia non ci risulta che esistano iniziative analoghe.

Mansell, sul podio di Kyalami festeggia alla sua seconda vittoria consecutiva in F. 1: questa immagine la Rai l'ha negata, come ha negato agli appassionati la diretta del Gp scatenando le vive proteste dei lettori (FotoDppi)

Niente prove solo indizi

ESSENDO incorso nelle mire del famigerato «Multanova» mi vedo costretto a importunarvi richiedendo un vostro consiglio circa la migliore condotta da tenere quando riceverò al mio domicilio la contestazione dell'eccesso di velocità. Le uniche informazioni di cui dispongo attualmente sono che viaggiavo a 74 kmh mentre il limite era di 50. Certo di un vostro consiglio vincente vi saluto.

Massimo Rosone - Milano

LA CORTE di Cassazione considera nelle sue sentenze che gli strumenti di controllo automatico della velocità non sono altro che semplici mezzi di prova, visto che il giudice deve prendere in considerazione ogni altra circostanza atta alla valutazione dell'esattezza del rilevamento. La Corte Suprema, inoltre, ha sostenuto che il puro e semplice accertamento con apparecchio meccanico dell'eccesso di velocità non costituisce elemento sufficiente per ritenere la responsabilità del proprietario, avendo solo natura di indizio. Pertanto se riuscirà a verificare con altre prove l'inesattezza dei rilevamenti potrà insistere nel non pagare (si può chiedere una verifica della taratura degli strumenti) altrimenti è meglio pagare evitando inutili perdite di tempo. Se non si è certi, infatti, di riuscire a dimostrare con prove chiare e inconfutabili si rischia solo di dare il via a un lungo procedimento preturile che non servirà proprio a nulla, se non ad aumentare le già salate spese della multa.

IL DITO SULLA PIAGA

Rai-Formula 1: è apartheid

CON LA SOPPRESSIONE della telecronaca da Kyalami del Gp del Sudafrica la Rai ha manifestato un comportamento razzistico. Con tutto il rispetto per la causa dei negri sudafricani e per la morte di Moloise (ma non per l'assassinio del poliziotto) il vero razzismo è fra di noi. La Rai non ha trasmesso il Gp, ma allora doveva comportarsi allo stesso modo nel 1978 in occasione dei mondiali di calcio in Argentina dove si viveva in pieno clima di terrore per i «desaparecidos», doveva comportarsi ugualmente quando vi fu la Coppa Davis in Cile, in un paese dove la soppressione di persone innocenti è all'ordine del giorno, e avanti di questo passo. Morale della favola la Rai ha dimostrato la sua insensibilità, volendo mischiare a tutti i costi politica e sport. Mi auguro che Autosprint intervenga senza peli sulla lingua perché fatti del genere non si debbano ripetere ancora, perché lo sport deve rimanere estraneo alla politica, incontaminato da personaggi che con la sola presenza rischiano di macchiare un ambiente pulito.

Francesco Donnamura - Nocera Inferiore

●

HO ASSISTITO al Gp del Sudafrica su Tele Montecarlo. Scrivo non per ringraziare l'emittente del Principato, ma per esprimere una nota di biasimo. È inamissibile che un Gp venga continuamente interrotto da spot pubblicitari, anche se nessuna televisione privata si sottrae più a questa abitudine. Quello che veramente ci ha mandati in bestia è stato il gran finale: ultimo giro, Prost rallenta vistosamente, mentre si intravvede la possibilità per Johansson di acciuffare un terzo posto con la Ferrari, e invece è arrivata «din don dan» la pubblicità a rovinare tutto. Potere ben immaginare cosa si è detto in una casa di grandi appassionati. Riguardo poi la decisione della Rai di non trasmettere la corsa mi limito a una considerazione: quando si disputerà il Gp d'Ungheria, il prossimo anno, sarebbe meglio non trasmettere l'avvenimento in diretta perché anche in quel paese si calpestano i diritti umani.

Carmelo Fontana - Roma

●

LA RAI è tornata a colpire. Ancora una volta come spesso accadeva non troppi anni fa ci è stato negato un Gp alla televisione. Questa volta il motivo dell'annullamento della diretta poteva essere accettabile. Dico potrebbe, ma non ne sono convinto. La situazione esistente in Sudafrica era ben chiara da tempo e la decisione se diffondere o meno la trasmissione doveva essere presa da tempo. Inoltre non vedo a chi avrebbe potuto giovare l'oscuramento: se realmente si voleva protestare bisognava agire perché il Gp non fosse disputato. Non sopporto nemmeno che questa gara sia stata considerata senza particolari interessi: è vero che il titolo è già asseganto a Prost, ma proprio per questo abbiamo avuto la possibilità di vedere correre tutti all'attacco senza tattiche al risparmio.

Michele Gabrielli - Cingoli (Macerata)

L'OSCURAMENTO del Gp del Sudafrica da parte della Rai ha provocato la risentita reazione dei nostri lettori che hanno scritto in massa per protestare contro l'atteggiamento discriminatorio dell'Ente televisivo di Stato. In effetti l'annullamento della diretta, prevista fino all'ultimo nel palinsesto dei programmi, quando, cioè i disordini era già ben noti ai responsabili della commissione di vigilanza, non ha sortito alcunché di positivo, scatenando anzi solo il vivace risentimento degli appassionati di F.1 che accendendo il televisore volevano solo assistere a un fatto di sport e non certo di politica. Qualcuno nella sua critica è anche andato oltre, prendendosela anche con i tecnici di Tele Montecarlo, l'emittente del Principato, è stata l'unica a trasmettere il Gran Premio: certo l'inserimento della pubblicità proprio sul finire della corsa non è stato un intervento molto azzeccato, ma non è proprio il caso di gettare la croce su chi bene o male ha difeso la causa dello sport. Ringraziamo inoltre Giovanni Di Tommaso, Guido Belluno, Giorgio Battio, Dario Lucchese, Franco Turini, Monica Pescioli e Michele Gabrielli per i loro interessanti interventi e gli altri che hanno scritto sull'argomento.

fermoposta

STEFANO DI BELLO — Padova - Per ricevere gli adesivi che ci ha richiesto deve inviarci un francobollo da 450 lire. Grazie per i complimenti, facciamo sempre il possibile per accontentarvi.

RAFFAELE — L'Aquila - Se le tue intenzioni sono diventare un motorista ti conviene iscriverti alla facoltà di ingegneria meccanica. Se gli interessi, invece, sono volti all'aerodinamica, allora conviene iscriversi a ingegneria aeronautica.

NICOLETTA POLESE — Padova - Andrea De Cesaris non è sposato, dopo aver abbandonato la Ligier si sta guardando intorno ma non ha ancora trovato un team che fa la caso suo. Non abbiamo il poster che ci chiede.

GIUSEPPE SANGIORGIO — Carlentini (Siracusa) - Una rubrica televisiva non è nei nostri programmi. Abbiamo già pubblicato molti servizi sulle corse americane e altri sono in cantiere per accontentare altre richieste come le sue. Non parliamo di motonautica perché ci chiamiamo... Autosprint.

MICHELE FORTE — Monfalcone (Gorizia) - Ecco l'indirizzo: Renault Sport; 24 quai du Point-du-jour, 92109 Boulogne-Billancourt, Francia.

CARMELO CAVALLO — Ragusa - Si rivolga all'ufficio Aci più vicino per avere tutte le informazioni; oppure telefoni direttamente alla Federazione Italiana Karting, via allo 06/ 47.55.857.

LUIGI DAL MASSO — Livorno - John Watson ha corso solo un Gp quest'anno: ha sostituito l'infortunato Niki Lauda sulla McLaren n. 1 nel Gp d'Europa a Brands Hatch e si è classificato al settimo posto.

MARCO MARTINA — Cremona - È la Gran Bretagna che ha ottenuto più titoli mondiali dal 1950 a oggi con 10 affermazioni iridate; dietro agli inglesi ci sono gli argentini con 5; seguono Australia, Austria e Brasile con 4 corone mondiali, mentre l'Italia è ferma sempre a 3.

LUCIANO MERINDO — Campobasso - Ogni anno si riparla del possibile rientro di Carlos Reutemann nel giro del circus, ma si tratta di voci senza fondamento. Questa volta ad alimentare i si dice è stata la richiesta che «Lole» ha avanzato a Frank Williams, suo ex team manager, di provare una sua monoposto al Paul Ricard a stagione conclusa.

R & A — Località imprecisata - Se volete avere una risposta dovete firmarvi per intero, le lettere di anonimi vengono cestinate.

MAURO MANDOLINI — S. Benedetto del Tronto (Ascoli Piceno) - Abbiamo passato la sua richiesta all'ufficio abbonamenti per ricevere le prime quattro dispense sullo Zoom dei Gp. Arriveranno quanto prima.

FRANCESCO PRESUTTI — Bolzano - Ultimamente le Autostoriche hanno trovato molto spazio sul nostro giornale, vedremo cosa si potrà fare per il modellismo.

PAOLA MARASCIULO — Taranto - Abbiamo riportato le piste che ci sono state segnalate dalla Federazione. In realtà la pista dei Due Mari è proprio in disuso da tempo.

STEFANO DONINI — Milano - Stia tranquillo: non appena avremo l'occasione di provare quella vettura, pubblicheremo un ampio servizio per la gioia degli appassionati.

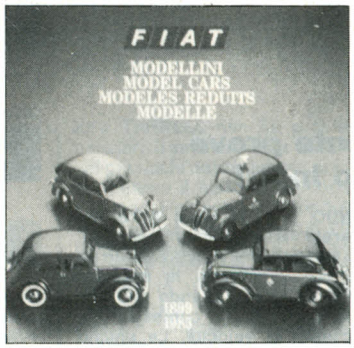
PIERANTONIO GIROLIMETTI — Arma (Imperia) - Il servizio sul rally della Valli Imperiesi è già stato pubblicato in occasione dello svolgimento della gara per cui non è il caso tornarci sopra, specie con delle fotografie che non sono sufficientemente chiare per essere pubblicate sul giornale, e sono ormai al di fuori di ogni motivo di cronaca.

LEGGIAMO PER VOI

Alla scoperta del mito Alfa Romeo Giulietta

GLI APPASSIONATI dell'Alfa Romeo, e in particolare quelli della Giulietta «old style», troveranno veramente pane per i loro denti nella lettura dell'ultimo volume della collana «Le Auto Classiche» curata e diretta da Angelo Tito Anselmi. Con una serie di foto inedite, di particolari veramente interessanti, di nozioni che oramai sembravano dimenticate nel tempo, Lorenzo Boscarelli, ingegnere meccanico, studioso dell'automobile, ha saputo dare in questo volume l'esatta dimensione di una vettura che ha decretato un'epoca. Tutto il fascino della Giulietta viene riproposto nelle 193 pagine del libro che nella sua appendice riporta la documentazione sportiva delle imprese e dei modelli che si sono imposti nel mondo delle corse, completata dal registro di identificazone delle Giuliette sportive.

Alfa Romeo Giulietta di Angelo Tito Anselmi, edito dalla Libreria dell'Automobile per la collana «Le auto classiche». 193 pagine con foto a colori. Prezzo non comunicato.



L'evoluzione Fiat vista dai modellini

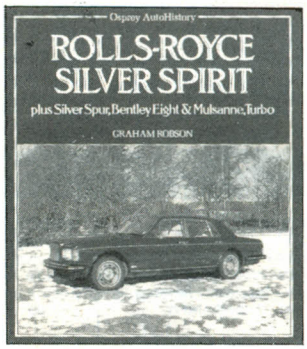
I MODELLINI sono spesso considerati soltanto dei giocattoli per i nostri figli, ma questo concetto è sicuramente molto limitante. Edoardo Massucci con «Fiat modellini», una pubblicazione interamente dedicata alle piccole riproduzioni delle vetture della Casa torinese, dimostrando che costruire e raccogliere modellini è arte e fa cultura. Nell'opera si trova una ricca documentazione delle prime macchinine datate 1899. Non c'è solo la storia del modellismo automobilistico, che peraltro è trattato con dovizia, analizzando le varie tecniche di costruzione e la scelta dei materiali, ma si percorre anche un lungo cammino «parallelo» nell'evoluzione della produzione Fiat: dalle repliche più o meno numerose di un modello si può capire il successo che questo ha riscosso nel pubblico. Molto dettagliato il catalogo che raccoglie tutti i modellini riguardanti la Fiat.

Fiat modellini di Edoardo Massucci edito dall'Automobilia. 223 pagine con foto a colori. Prezzo non comunicato.

Oltre la storia del Rally di Sanremo

CON «Rally story - Sanremo prova del campionato del mondo marche e piloti» Renata Freccero ha offerto agli appassionati di corse su strada non solo un'interessantissima retrospettiva della gara iridata italiana, ma ha fornito anche una chiave di lettura che permette al lettore di andare ben oltre il fatto agonistico, che è comunque molto documentato, scoprendo così in uno spaccato veritiero quale è stata l'evoluzione in un mondo sempre in crescita come quello dei rally. Oltre a cartine, classifiche e albi d'oro che sono di prammatica in un'opera di questo tipo, si trovano anche vecchi ritagli di giornali delle varie epoche e interviste ai personaggi che con le loro imprese hanno fatto del Rally di Sanremo uno degli appuntamenti più attesi ogni anno.

«Rally Story - Sanremo prova del campionato del mondo marche e piloti» di Renata Freccero. Edito da Graziano, via Vagnone 1, Torino. 156 pagine con molte foto in bianco-nero. Costa 22mila lire.



La Rolls Royce auto status-symbol

LA OSPERY nella sua prestigiosa serie di «AutoHistory» certo non poteva dimenticare una marca importante come la Rolls-Royce. Graham Robson che ha scritto «Rolls Royce Silver Spirit» ha sicuramente fatto un grosso regalo a quegli appassionati che mai potranno disporre della cifra per acquistare una Mulsanne Turbo. Nella sua pubblicazione il giornalista inglese accompagna il lettore in un'attenta analisi oltreché dei modelli sognati dai comuni mortali anche nella ricerca della filosofia che ha ispirato la Casa inglese, raffinata ed esclusivista. Nel libro si ripercorre l'evoluzione della Rolls Royce dal 1950 a oggi, dalla Silver Shadow d'allora alla Mulsanne con cui la Rolls ha aperto le porte alla generazione del turbo.

Rolls Royce Silver Spirit di Graham Robson, edito dalla Osperey per la collezione AutoHistory. Molte foto a colori. Prezzo 7.95 sterline inglesi.

Tecnica di un'emozione.

RENAULT ALPINE V6 TURBO

La passione di Renault per l'alta tecnologia si esprime nella Alpine V6 Turbo, la granturismo che continua la tradizione delle berlinette di Dieppe. E' una passione che diventa emozione quando i suoi 200 cavalli raggiungono i 100 orari in soli 7 secondi o la spingono a 250 km/h. Intorno al pilota, il telaio in acciaio che sostiene gli organi meccanici e una scocca in fibra di vetro e resine di poliestere che unisce alla preziosa leggerezza la rigidità di cui un purosangue ha bisogno per esprimere totalmente la sua potenza. Il motore è il nuovo Z7U-730, di 2458 cc, 6 cilindri a V in lega leggera, ad iniezione elettronica computerizzata, sovralimentato con turbocompressore Garrett T3. Lo stesso che nelle gare dell'Europa Cup, sulle piste della Formula 1, ha dimostrato di essere allo stesso tempo potente e robusto, nervoso ed elastico. Renault è un grande costruttore, ma non dimentica che l'automobile è sempre, comunque, anche passione. Per questo nell'atelier di Dieppe, all'Alpine, da anni si lavora pensando a coloro che l'auto, prima di tutto, la amano.

Renault sceglie **elf**

Renault sfida l'immaginazione


campsa
Ringshausen
RENNSPORT
ABR
ABR
GOODYEAR
PIRELLI

TURISMO/Un campionato di gr. A a cavallo tra due oceani

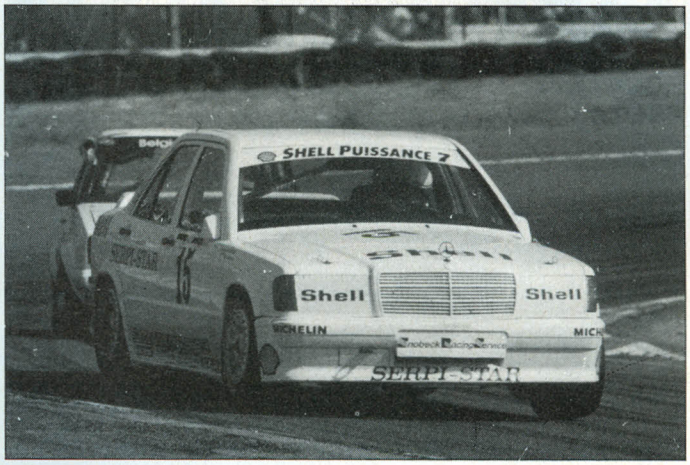
Nasce il mondiale

Dal prossimo anno a fianco dell'europeo sarà costituito uno challenge intercontinentale preludio di una vera e propria Coppa del Mondo. A questo proposito nel gruppo stanno entrando grosse Case come la Ford, la General Motors e la Mercedes. Vediamo cosa succederà

L'EVENTO potrebbe rivelarsi davvero stimolante: la categoria delle vetture Turismo gruppo A sembra avviarsi verso una titolazione internazionale con la costituzione di un campionato del mondo della specialità. È infatti da metà stagione che questo «progetto» sta raccogliendo sempre maggiore consistenza nel giro delle corse internazionali del gruppo A. Già nella riunione del Comitato Esecutivo della Fisa del 27 giugno scorso, a Parigi, è stata istituita una commissione permanente per il campionato europeo Turismo, e sono state gettate le basi per la creazione di un «Challenge Intercontinentale» riservato alle vetture di gruppo A. Recentemente alla presidenza della «commissione Turismo» è stato chiamato il belga Deckens, organizzatore della 24 Ore di Spa-Francorchamps e profondo conoscitore del settore. Una decisione finale riguardo al «Challenge Intercontinentale» o Coppa Fia, verrà presa solamente prima della fine dell'anno. Inizialmente, quindi già nell'86, il campionato mondiale del Turismo Speciale (questa infatti è la denominazione che il gruppo A assumerà dall'anno venturo) potrebbe disputarsi su cinque-sei prove in sei differenti zone geografiche: Europa, Australia, Nuova Zelanda, Giappone, Sud Africa e Macao.

IL TEMA tecnico affrontato dal regolamento del gruppo A pare trovare parecchi consensi: nel «Vecchio Continente» la serie dell'Euroturismo sta ricevendo i favori delle grandi Case che sempre più assiduamente fanno la loro comparsa, seppure spesso sotto le spoglie di team «privati». In Australia le competizioni che vedono protagoniste le grosse berline gruppo A rappresentano l'avvenimento motoristico più seguito. Il Gran Premio di Macao per le vetture Produzione, in concomitanza con la corsa internazionale di F.3, vede ogni anno la partecipazione dei migliori equipaggi europei e asiatici. Il Giappone ha una presenza importante nell'Euroturismo, con le Toyota Corolla 1.6, mentre in Australia, ma anche in Inghilterra, sono assai diffuse le Toyota Supra. A suffragare la nascita di una serie internazionale per le spettacolari berline Turismo gruppo A è l'arrivo in Europa, e precisamente a Silverstone in Inghilterra, del team Australiano della General Motors che ha intenzione di disputare alcune gare dell'Euroturismo '86, e le probabili corse del «Challenge», con una supersquadra di Holden Commodore V8 ufficiali, tra i cui piloti figurano anche Alan Jones

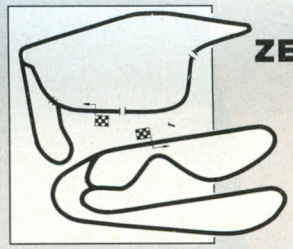
segue a pagina 50



Due tra le grandi novità che si dovrebbero vedere nel prossimo challenge mondiale di gruppo A. Nell'altra pagina, la Ford Sierra Xr4, impegnata al Jarama nelle mani di Klaus Ludwig. A sinistra, la Mercedes 190 2.3 spauracchio delle Alfa in seconda divisione (FotoRempath)

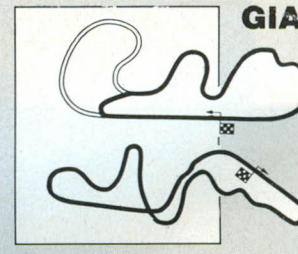
Viaggio tra i continenti

IN TOTALE le gare dello challenge intercontinentale di gruppo A saranno sette. Al momento faranno parte di questo mini-campionato solo le corse di Spa, Nürburgring, Macao e Bathurst, mentre ancora non è dato di sapere dove si svolgeranno quelle giapponesi e neozelandesi. Per quanto riguarda il Giappone c'è da rilevare che il Fuji difficilmente continuerà ad ospitare corse automobilistiche nei prossimi anni.



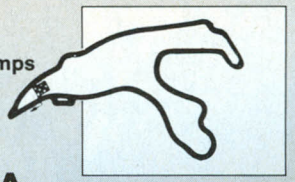
NUOVA ZELANDA

Manfeild o Pukekohe



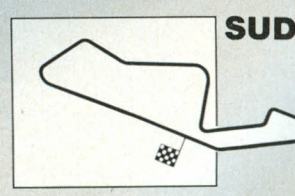
GIAPPONE

Fuji o Suzuka



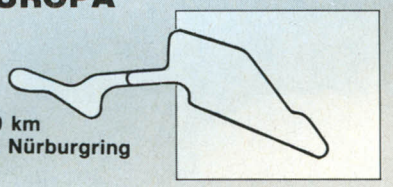
24 Ore di Spa-Francorchamps

EUROPA

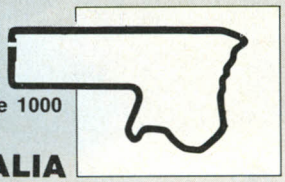


SUDAFRICA

1000 km di Kyalami

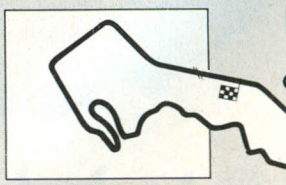


500 km del Nürburgring



James Hardie 1000 Bathurst

AUSTRALIA



MACAO

Gran Premio di Macao

Nasce il mondiale

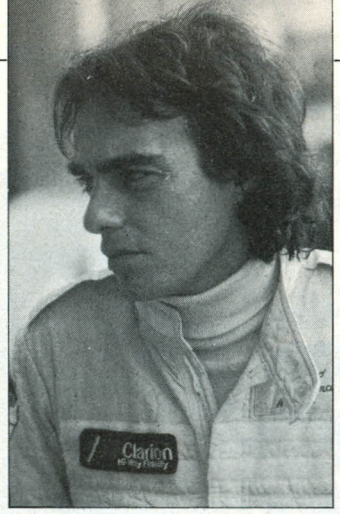
segue da pagina 47

e Vern Schuppan. Il team è appoggiato dalla Casa giapponese di pneumatici Yokohama. Uno scontro Europa-America-Estremo Oriente è quanto potrebbe proporre il «Challenge Intercontinentale». Anche perché nell'86 le griglie di partenza del gruppo A si arricchiranno di nuovi protagonisti. Alle Volvo, Rover, Bmw si aggiungeranno le Ford Sierra Turbo, che già sul finire della stagione '85 dell'Euroturismo hanno dimostrato un elevato potenziale. Vi saranno poi le compatte Mercedes 190-2.3 16 valvole che, sebbene la Casa della stella a tre punte smentisca qualsiasi coinvolgimento diretto, vengono seguito da Stoccarda con un «occhio di riguardo». E per l'87 dovrebbe vedersi la Lancia con la Thema. Queste case sono certamente interessate a un'attività internazionale, specie in funzione dei loro mercati commerciali. E la massiccia presenza che si annuncia per l'Euroturismo '86 lascia trasparire una partecipazione all'ancora embrionale «Challenge» internazionale. Ai primi d'ottobre si è disputata in Australia la «James Hardie 1000». Sul circuito collinare di Bathurst la presenza europea è stata garantita dal Team Twr, con le Jaguar XJ-5 versione 84, e dalla Bmw con il coupé 635Csi: un impegno dal sapore quasi «esplorativo», proprio in vista della serie mondiale. E a Macao, a fine novembre, ci sarà anche la Volvo. Con costi decisamente inferiori, il «Challange Intercontinentale» diventerebbe realmente il campionato delle grandi Marche.

Maurizio Ravaglia

Nessun vincolo al consumo

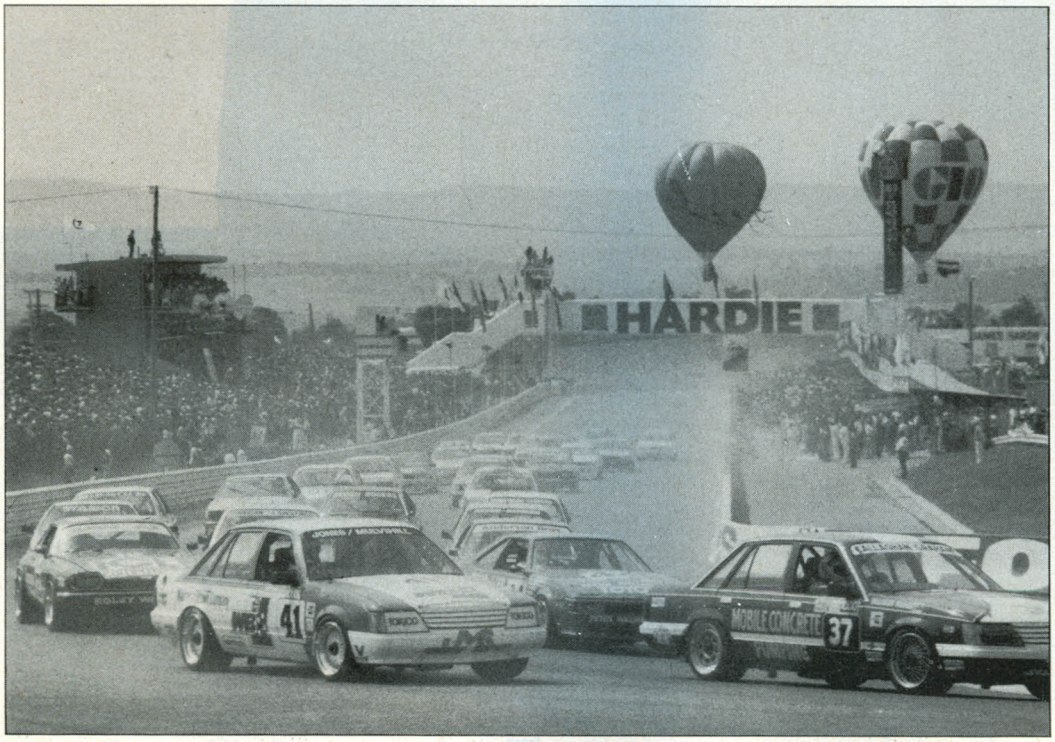
IL REGOLAMENTO tecnico internazionale del gruppo A comprende le vetture turismo derivate dalla normale produzione di serie e costruite in almeno 5000 esemplari nell'arco di 12 mesi consecutivi. Le vetture devono avere, inoltre, un'abitabilità di almeno quattro posti. Le parti meccaniche (motore, sospensioni, sterzo, impianto frenante, carrozzeria) possono subire modifiche, senza però ricorrere all'aggiunta di materiali. A seconda della cilindrata viene imposto un peso minimo: 800 kg per le vetture fino a 1600 cmc, 960 kg per quelle fino a 2500 cmc, 1035 kg per le vetture oltre i 2500 cmc. Vengono ammessi rinforzi ai punti di sospensione, che però devono essere adattati alla struttura originale. Una caratteristica di quasi tutte le Turismo gruppo A è il roll-bar, realizzato in grossi tubi d'alluminio che s'intrecciano per tutto l'abitacolo, allo scopo di irrigidire la scocca. La larghezza dei pneumatici, infine, è strettamente dipendente alla cilindrata. Nel gruppo A non vi sono limitazioni nella quantità di benzina a disposizione per una corsa. (Sopra, FotoStudio 83, un rifornimento).



Parla Brancatelli

Finalmente un'idea intelligente

GIANFRANCO Brancatelli è il campione '85 dell'Euroturismo, vinto con la Volvo 240 Turbo ufficiale. Sulla possibile creazione di un Challenge Intercontinentale per vetture gruppo A, il pilota romano si esprime in termini entusiastici: **«Di questo Challenge, o Coppa Fia, è da qualche mese che ne sento parlare e ora pare quasi certo. L'idea di costituire una serie con prove in diversi continenti è decisamente interessante e intelligente e senza dubbio vedrà il favorevole consenso delle grandi squadre della specialità. Oggi le competizioni titolate riservate alle vetture Turismo sono ritornate ad essere una realtà dell'automobilismo internazionale. La dimostrazione viene proprio dalla serie europea dove Volvo, Rover, Bmw, Ford, Mercedes, Toyota, Alfa Romeo sono presenti con squadre ufficiali o semi-ufficiali. Anche il livello del parco-vetture è elevato, specie nella divisione maggiore (oltre 2500 cmc), dove queste grosse e potenti berline sono capaci di prestazioni assolute davvero interessanti. Le corse per Turismo, e la Coppa internazionale costituirebbe la naturale evoluzione dell'Euroturismo, sono sicuramente agonisticamente più vivaci e spettacolari dell'endurance. Infatti, rispetto alle berlinette gruppo C, il gruppo A non è vincolato all'assurdo limite del consumo carburante: noi possiamo "tirare" dall'inizio alla fine di una corsa».** □



La corsa di Bathurst disputata quest'anno ha posto in diretto confronto le vetture europee e le Holden Commodore australiane (nella foto Ruting) **che saranno nell'europeo gr. A nel 1986**


Marlboro
RENÉ ARNOUX
Marlbo
René Arnoux
GPD
FLYING

IL PERSONAGGIO/René di nuovo in pista

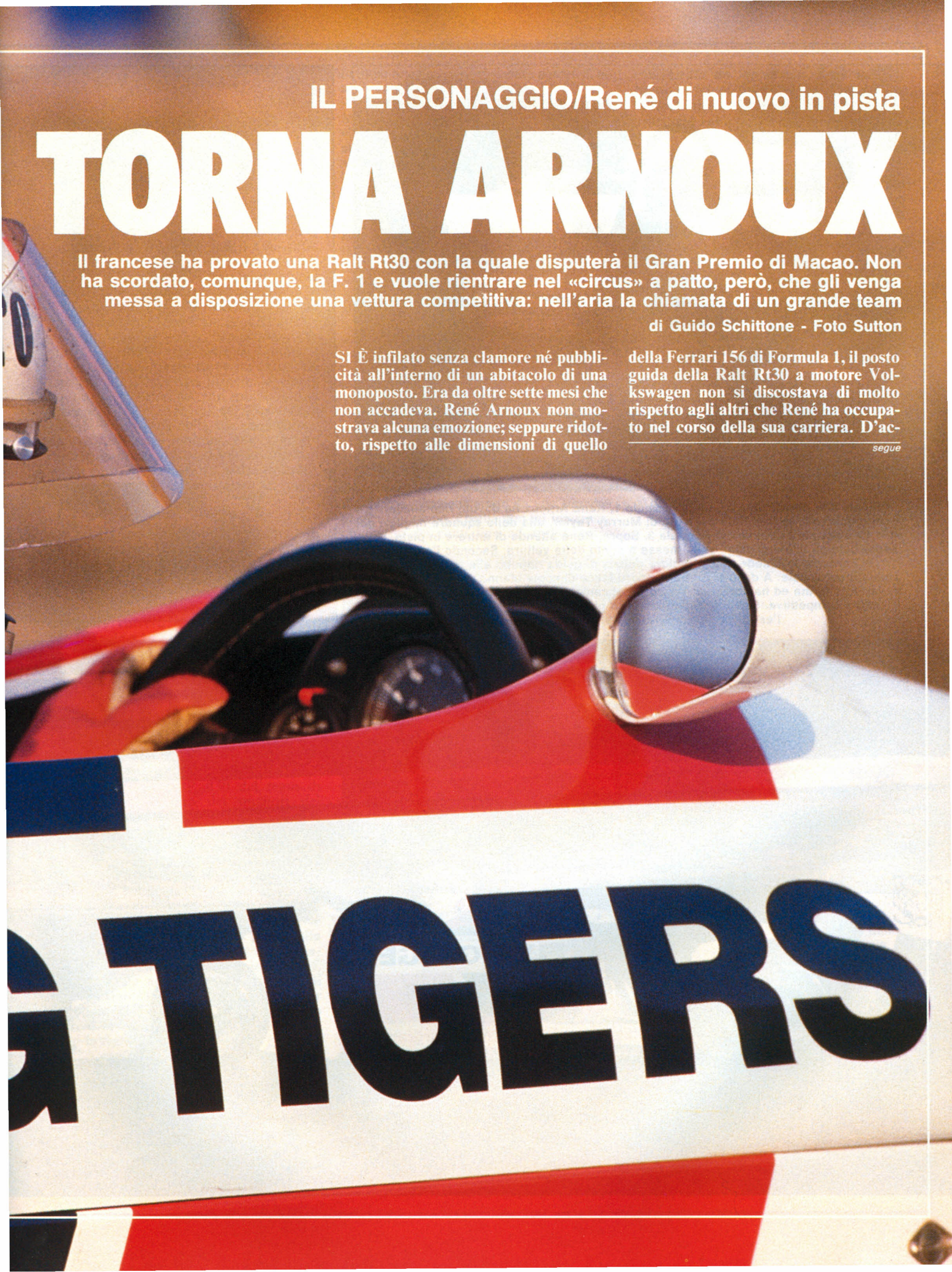
TORNA ARNOUX

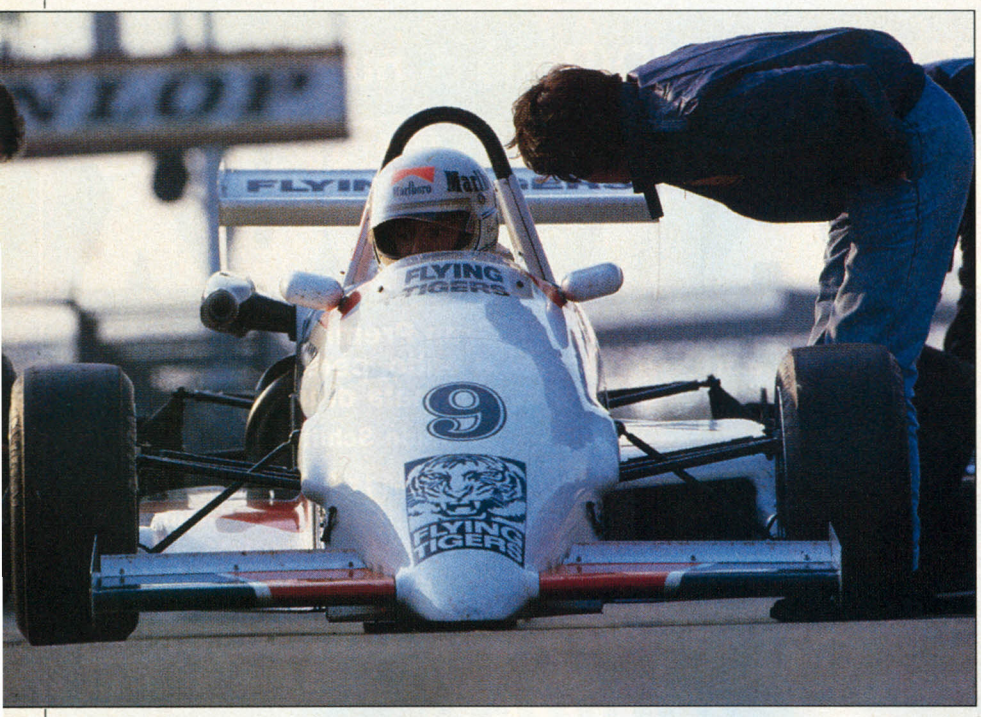
Il francese ha provato una Ralt Rt30 con la quale disputerà il Gran Premio di Macao. Non ha scordato, comunque, la F. 1 e vuole rientrare nel «circus» a patto, però, che gli venga messa a disposizione una vettura competitiva: nell'aria la chiamata di un grande team

di Guido Schittone - Foto Sutton

SI È infilato senza clamore né pubblicità all'interno di un abitacolo di una monoposto. Era da oltre sette mesi che non accadeva. René Arnoux non mostrava alcuna emozione; seppure ridotto, rispetto alle dimensioni di quello della Ferrari 156 di Formula 1, il posto guida della Ralt Rt30 a motore Volkswagen non si discostava di molto rispetto agli altri che René ha occupato nel corso della sua carriera. D'ac-

segue


TIGERS



Abituato alle grandi potenze della Formula 1, René Arnoux ha dovuto ricominciare da capo guidando la Ralt Rt30 del team di Murray Taylor, una delle squadre migliori del campionato britannico di Formula 3. Sopra, René attende di entrare in pista, dopo avere dato gli ultimi consigli sulla messa a punto della vettura. Secondo l'ex ferrarista la Formula 3 richiede una maggiore pulizia di guida rispetto alle monoposto da lui abitualmente usate. A destra, Arnoux appare felice di come stanno andando le cose: è in perfettta forma ed ha voglia di rientrare nel campionato del mondo al volante di una vettura competitiva. Sotto, Arnoux ripreso in piena velocità a Silverstone: con la Ralt l'ex pilota della Ferrari e della Renault ha ottenuto un ottimo 1'27"4

Torna Arnoux

segue

cordo mancava il regolatore della pressione di sovralimentazione e il cruscotto, senza indicatore del turbo e privo di display, appariva scarno, quasi povero. Ma una volta premuto il tasto dell'accensione Arnoux si è lanciato nel paesaggio lunare di un Silverstone gelido e freddo nel quale, a fatica, il sole sputava stancamente esili raggi colorati. Che differenza dai giorni del Gran Premio, quando, con box affollati e urla di gente sciamante nelle tribune Arnoux partiva alla caccia di una pole position o di una vittoria. Un merito, comunque, il francese l'ha avuto: è riuscito a ricominciare, ben sapendo che anche chi cade può risorgere. Si è stancato di apparire alla gente come un ex pilota, uno entrato dalla porta principale, uscito da quella di servizio per motivi strani misteriosi alla gran massa dei tifosi e degli estimatori. Vittima della sua professione: ecco cosa è stato Arnoux. Ma sconfitto no. Ha assunto un atteggiamento dignitoso nei giorni della disfatta, senza polemizzare, mostrando di se stesso un volto sereno, fiero.

IN APRILE il campione protagonista di tanti duelli era diventato un semplice ...uomo. Ora l'uomo Arnoux cerca disperatamente, nel proprio destino un motivo per ridiventare campione. Non vuole rivincite, non le chiede. **«Quando il 24 novembre correrò a Macao** — dice — **penserò solo a me stesso. Mi sento in forma e avevo voglia di provare anche questa esperienza. D'altronde a Macao c'è quanto di meglio offre l'automobilismo a livello mondiale, soprattutto nel settore delle giovani speranze. Eppoi non ho mai pilotato una Formula 3 in vita mia. Dalla Formula Renault ero passato direttamente in Formula 2, saltando la categoria che tutti dicono sia la più formativa del mondo».** A Macao Arnoux guiderà la Ralt30 del team di Murray Taylor, uno dei migliori del campionato Marlboro inglese, squadra con la quale Arnoux ha già svolto, le settimane passate, un lungo e proficuo test. **«Dovevo prendere confidenza con questo tipo di monoposto, così diversa da quelle che ho pilotato fino ad aprile. In formula 3 cambiano molte cose: manca la potenza, i telai sono meno raffinati e le gomme molto strette. Tutto si gioca sulla pulizia nell'affrontare le curve, sulle staccate e l'impostazione della traiettoria. È divertente ma necessita di un periodo di apprendistato. Insomma chi crede che per un pilota di Formula 1 sia uno scherzo correre in Formula 3 si sbaglia di grosso. Vuoi la riprova? A Silverstone ho girato in 1'27"3 contro l'1'26"3 di uno specialista della categoria».** Arnoux non è comunque deluso della sua prestazione: **«Si trattava di una semplice sessione di collaudo. Pensa che il tempo l'ho ottenuto durante gli ultimi giri. Adesso vedremo come andrà a Macao. M'hanno riferito che il circuito è molto bello ma non perdona il minimo errore. Non lo conosco affatto. Insomma per me la data del 24 di novembre rappresenterà la scoperta di un mondo completamente nuovo. E ne sono entusiasta».**

— Come è giunta l'offerta per correre a Macao?

«Murray Taylor ha telefonato al mio manager e dopo una consultazione ci siamo accordati. La squadra conosce molto bene la Formula 3; a Silverstone ho lavorato con veri professionisti a livello di categorie maggiori. Arriveremo in Asia con tre motori e due telai, uno da gara e un altro di riserva». Lo dice con il sorriso sulle labbra. Nemmeno lui avrebbe pensato che proprio dalla Gran Bretagna gli sarebbe arrivato un invito del genere. Possibile che nessuno, tra i team manager della massima formula, lo abbia cercato in questo lunghissimo periodo? **«Chi dice questo sbaglia di grosso. Potevo rientrare nel campionato del mondo già due gare dopo l'appiedamento. In realtà sono stato io e solo io a non volere proseguire la stagione 1985. Avevo detto a tutti che sarei rientrato l'anno seguente. Ed ora sono pronto; mantengo la promessa».**

— D'accordo ma chi ti vuole in Formula 1. Facciamo dei nomi.

«Non posso, anche per correttezza nei riguardi delle parti in causa. Sono in attesa di una convocazione e non da una squadra di secondo piano. Quelle non mi interessano. In fin dei conti fino ad aprile venivo considerato un top driver. Sette mesi di riposo mi hanno rigenerato. Sono in perfetta forma fisica, con la voglia di combattere come una volta. Ho ancora molte cose da dire in Formula 1».

— Come hai passato il tuo tempo negli ultimi mesi?

«Ho trascorso qualche giorno a Londra, poi sono andato a Nizza ed infine mi sono recato a Silverstone. Niente di particolare, dunque».

— Ti sono mancate le corse?

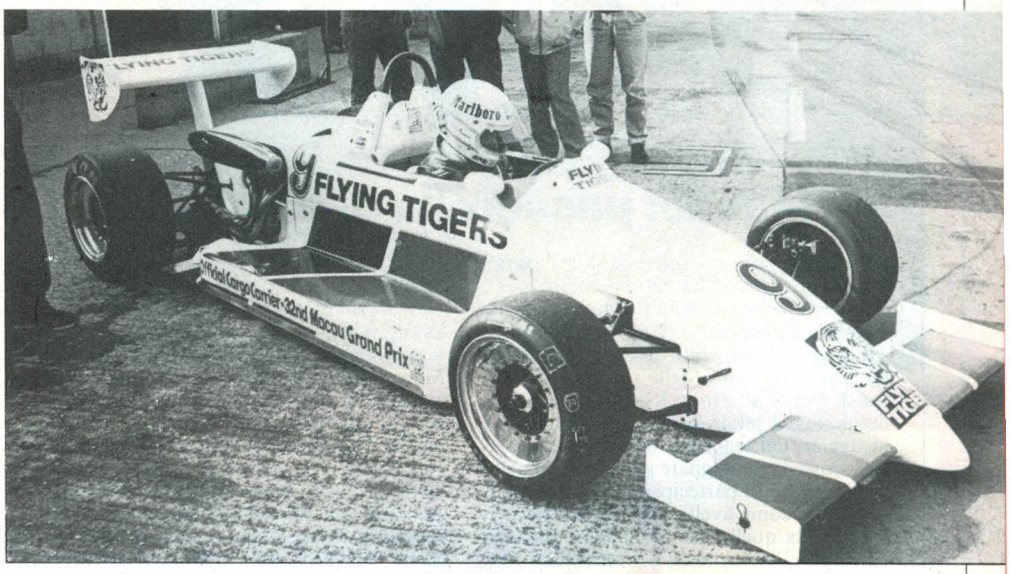
«Certo; vivo per gareggiare, è il mio lavoro ma credo che un periodo di riposo, ogni tanto, qualcuno se lo debba prendere. Serve a molto: mediti, sfogli la margherita, ti volti indietro per capire quali errori hai commesso. E allo stesso tempo ti proietti nel futuro, prendi contatti, stai alla finestra ma non passivamente».

— Hai provato rabbia guardando i tuoi colleghi correre nel mondiale?

«No. Sono sempre stato molto vicino a loro. Se vuoi sapere proprio tutto, ti dirò che mi è dispiaciuto per come sono andate le cose alla Ferrari. Hanno avuto un calo sul finire della stagione. Cose che succedono, soprattutto se come avversari ci sono McLaren e Williams».

— Non vorrai farci credere che un po' di

segue



Sopra, Arnoux nell'abitacolo della Ralt con la quale correrà al Gran Premio di Macao, la corsa più prestigiosa dell'anno per la Formula 3, alla quale sono iscritti molti piloti. A sinistra, il francese non sembra avere perduto il proverbiale buonumore

Torna Arnoux

segue

piacere per l'annata Ferrari non l'hai provato...

«Assolutamente. Non devo prendere rivincite su nessuno, né tantomeno sulla squadra con la quale ho vissuto giornate memorabili. È una questione di correttezza. Ho voltato pagina. Spiacente».

— Ti attendevi l'esplosione delle Williams-Honda?

«Sì. Hanno lavorato benissimo sia sul fronte motoristico che su quello del telaio. Ho sempre stimato molto i tecnici giapponesi e quindi non mi sono sorpreso più di tanto delle prestazioni di Mansell e Rosberg. Se avessero messo a punto tutte le componenti almeno tre gare prima, sarebbero stati in lizza per il mondiale. L'anno prossimo so che Patrick Head, il loro progettista, presenterà un telaio inedito. Partono con i favori del pronostico, così come la McLaren. Il team di Lauda e Prost, è forse il migliore al mondo. È tremendamente organizzato. Quest'anno ha sofferto nella prima parte del campionato ma poi è corso ai ripari e agli altri ha lasciato le briciole».

— Veniamo alle squadre che hanno usato i motori Renault, che tu conosci molto bene per averci corso e vinto. Hai mai creduto alla Lotus?

«Solo come outsider. Senna è un grandissimo campione e Gerard Ducarouge uno dei migliori progettisti del mondo. Ma il motore ha causato qualche problema di troppo. È capitato sempre così con questo propulsore. Sia ben chiaro non per colpa dei realizzatori del sei cilindri o della gente della Renault. Il fatto vero è che la Formula 1 attuale non concede attimi di sosta; se non si programma a lunga scadenza un lavoro preciso è diffile ottenere il titolo. Ai team che usavano il Renault è mancata prima di tutto l'affidabilità; poi sono saltati fuori i problemi di consumo; risolti anche questi è stato necessario ridurre la potenza e i risultati sono arrivati. Si tratta quindi di un problema di programmazione, forse troppo pesante per una Casa come la Renault che aveva deciso di ritirarsi. Non è escluso però che le cose possano migliorare l'anno prossimo. Ma per il futuro della Formula 1 nutro molte apprensioni».

— Spiega i motivi della tua preoccupazione.

«Il regolamento è sbagliato. Balestre ha proibito le minigonne ed oggi le monoposto vanno più forte di quelle che avevano a disposizione questi marchingegni aerodinamici. I motori sono potentissimi e costosi. È necessario avere un tipo di propulsore da qualifica e uno da gara. A rimetterci sono le squadre minori. Prendi la Minardi, per esempio. Secondo te, può permettersi un onere del genere? Naturale che molti decidano di ritirarsi dall'attività. E la Formula 1 con solo venti macchine al via, come probabilmente accadrà l'anno venturo, diventerà meno spettacolare e poco stimolante».

— La gente, però, la segue.

«D'accordissimo. Ma è sull'orlo del tracollo. Se non cambiano i regolamenti la Formula 1 è destinata a morire. È impensabile vedere schieramenti nei quali tra la prima vettura e l'ultima ci sono nove secondi di differenza. È una follia, che potrebbe allontanare gli sponsor. Pensa se la Marlboro mollasse il carrozzone! Non voglio immaginare il bordello che ne seguirebbe».

— Hai proposte da fare?

«Eliminare le prove libere, i motori da qualifica e adottare un regolatore di booster, come fanno nella Formula Cart americana. Bisogna recuperare i piccoli team, le squadre minori. In settembre si era parlato tanto di questo ma alla fine Balestre e la Fisa hanno lasciato inalterato il tutto. È sbagliato, temo per il futuro del campionato».

— Ma allo stesso tempo vuoi rientrare.

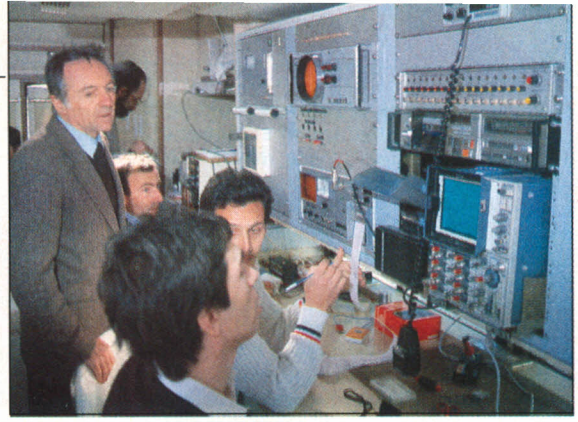
«Rientro. Stai tranquillo. La Formula 1 non ha perduto Arnoux. Non sto sognando. Questo sarà un inverno importante. Spero che il telefono squilli presto. Arnoux, se permetti, è ancora un pilota ed è pronto a ricominciare. Ha voglia di vincere». □

Arnoux scherza con Murray Taylor, proprietario del team di Formula 3 con il quale il francese sarà uno dei favoriti del Gp di Macao. Taylor nel campionato Marlboro inglese ha fatto correre piloti che poi sono esplosi nelle categorie maggiori, come Martin Brudle, pure lui presente a Macao

Macao: passerella di campioni

DA QUANDO è stato istituito il Gran Premio di Macao ha rappresentato per i piloti professionisti della Formula 1 e della Formula 2 l'occasione di un vero e proprio saccheggio. Raramente, infatti, l'elenco degli iscritti alla corsa della piccola isola che sta di fronte ad Hong Kong ha lasciato a desiderare. I piloti di spicco, regolarmente ingaggiati dai team più importanti, hanno occasione di guadagnare grosse cifre e nello stesso tempo di partecipare a una competizione che, come livello tecnico, ben poco si discosta da quelle alle quali sono abituati. Per capire l'importanza del fenomeno Macao basta dare uno sguardo agli sponsor presenti alla manifestazione. Addirittura due Case rivali sul fronte dei tabacchi, la Marlboro e la Viceroy, schierano, ciascuna, tre monoposto affidate a nomi di sicuro effetto. Col team Marlboro-Theodore, di proprietà di Teddy Yip l'ex finanziatore della Ensign di Formula 1 e padrone assoluto della città di Macao, correranno quest'anno Mike Thackwell, Emanuele Pirro e il vincitore del campionato inglese di Formula 3, il brasiliano Mauricio Gugelmin che ovviamente tenterà di succedere all'amico Ayrton Senna, vincitore della gara nel 1983. La squadra, diretta da Eddie Jordan, utilizzerà vetture Ralt del modello Rt30 dotate del motore Volkswagen, preparato da John Judd. Come risposta il team Viceroy propone sul piatto delle stelle presenti in terra asiatica Martin Brundle, Johnny Dumfries e il colombiano Roberto Guerrero. Questi tre useranno delle rinnovate Reynard 853, sempre a motore Volkswagen. Comunque le presenze importanti non si esauriscono qui; oltre ad Arnoux a Macao saranno della partita il campione europeo di Formula 3000 Christian Danner, il danese John Nielsen, vincitore nell'84, l'olandese Jan Lammers, l'austriaco Jo Gartner, l'ex campione europeo di Formula 2 Geoff Lees, l'irlandese Kenneth Acheson più un nutrito numero di piloti specialisti della categoria come il neo campione europeo Alex Caffi, il campione italiano Franco Forini, Fabrizio Barbazza, Marco Apicella, Russell Spence, Didier Theys, Adrian Campos, Andy Wallace, Pierre Petit, Yannik Dalmas la rivelazione svedese Thomas Danielsson, il tedesco Volker Weidler. Insomma c'è da stare allegri. Il compito di Arnoux a Macao non sarà per niente facile.

IL CIRCUITO d'altronde è difficilissimo. È veloce, costellato da muri, non concede il minimo errore. Anche la corsa sarà parecchio dura. Infatti la manifestazione di articolerà su due gare ben distinte e la classifica finale verrà stabilita in base alla somma dei tempi. Per dare un'idea dei distacchi abituali tra pilota e pilota al termine della corsa, basta dare un'occhiata all'edizione dello scorso anno quando John Nielsen vinse per solo 2" su Stefan Johansson. Terzo arrivò Mike Thackwell. □



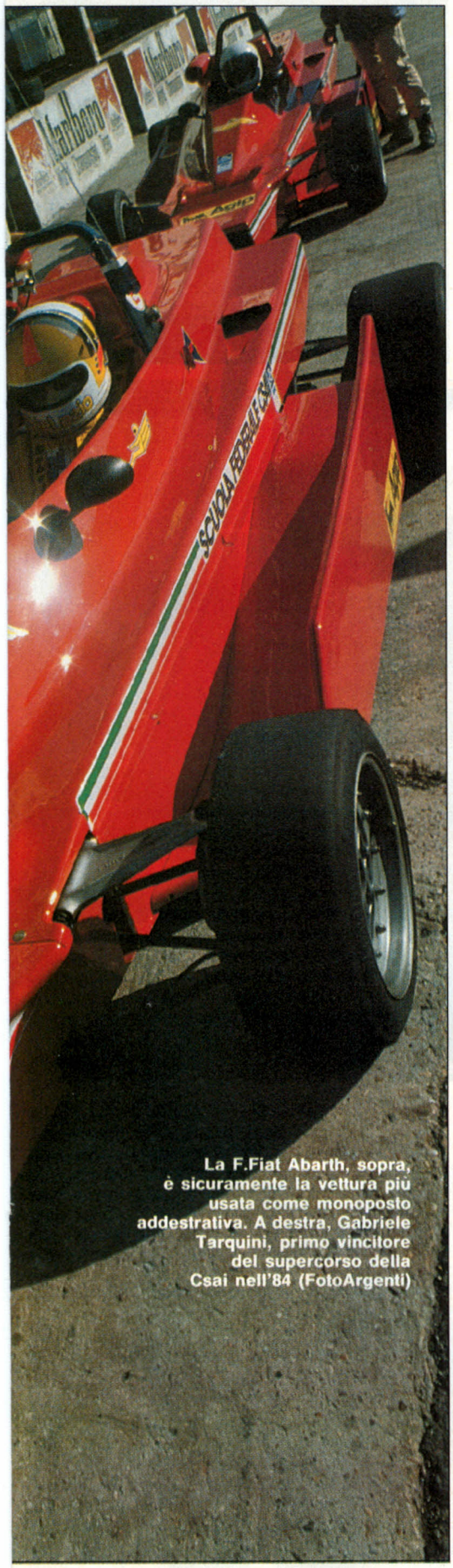
NELL'ULTIMO decennio l'automobilismo da corsa si è evoluto molto rapidamente, diventando più professionale ad ogni livello, sapendo catturare una platea sempre maggiore di appassionati. Ma, soprattutto, è cambiato il modo di accostarsi alle corse d'automobili. Oggi i giovani che si avvicinano alle competizioni hanno le idee già chiare e nella maggior parte delle situazioni mirano a una carriera professionistica. Parallelamente al diffondersi di questa nuova mentalità, si sono sviluppate le scuole di pilotaggio. All'insegna del «campioni si diventa» le scuole hanno saputo creare presupposti tali che oggi è possibile verificare realmente le proprie capacità di guida. E se queste attitudini si rivelano spiccate, la scuola le affina, le plasma sino a portare l'aspirante pilota a un buon livello di preparazione, accelerando così i tempi di apprendimento. E i casi di giovani usciti dalle scuole di guida agonistica, arrivati poi ai vertici dell'automobilismo di classe internazionale, sono frequenti, soprattutto tra i piloti italiani. Non a caso l'ultimo arrivato in F. 1 degli «azzurri» da corsa è quell'Ivan Capelli, brillante ex-allievo della Scuola Federale della Csai, considerata ormai l'università da corsa. Diffuse da oltre un ventennio all'estero, basta ricordare gli oltre 28 anni di attività della «Racing driver school» di Jim Russell, la pratica di diventare piloti d'auto è approdata in Italia verso la fine degli anni '70, quando un irlandese, Henry Morrogh, ha aperto a Vallelunga la prima scuola piloti nel nostro Paese, anche se in precedenza era stata molto attiva per qualche anno la scuola della scuderia Centro Sud di Mimmo Dei. Inizialmente destinate alla conoscenza delle nozioni sulla guida veloce in circuito, oggi le scuole in attività si sono rivolte anche al settore specifico dei rally. È il caso, ad esempio, della scuola Csai che di fronte a un sempre maggiore interesse verso questa disciplina ha varato un sezione-rally dei suoi corsi. Accanto alle scuole destinate a chi vuole imparare la pratica agonistica, ne sono sorte alcune il cui indirizzo scolastico è rivolto al conducente normale: servono per imparare a utilizzare meglio la propria vettura, ma soprattutto ad affrontare situazioni di particolare difficoltà. Il panorama delle scuole-corsa in Italia appare sufficientemente vario: da quella per esordienti, a quella riservata a chi ha già maturato precedenti esperienze agonistiche, dalle scuole per la guida su ghiaccio e neve, alle scuole per i veicoli fuoristrada. E i costi? Sono decisamente interessanti, specie se rapportati all'eccellente livello d'insegnamento che hanno raggiunto. Generalmente tutte le scuole prevedono lezioni teoriche e pratiche, con una maggiore frequenza per quest'ultime. Comunque, sui «banchi» si imparano nozioni di tecnica automobilistica indispensabili al bagaglio di un pilota completo, la condotta in gara e la parte riguardante i regolamenti sportivi. Le lezioni pratiche, invece, vengono svolte con le vetture di proprietà della scuola. Gli insegnanti normalmente sono ex-piloti: tra essi figurano autentici campioni di un passato neppure tanto lontano. La durata dei corsi varia da due-tre giorni a una settimana: un periodo sufficiente per comprendere quale sia il reale valore dell'aspirante pilota. A differenza delle scuole vere, quelle per piloti da corsa non rilasciano diplomi o lauree che attestino l'avvenuta formazione agonistica tutt'al più un attestato di frequenze, ma niente altro. Rappresentano tuttavia un buon biglietto da visita per chi si accinge a muovere i primi passi nel difficile, ma affascinante, mondo delle quattro ruote da corsa. □

Le scuole di pilotaggio sono sempre più professionali: sopra, gli allievi sono seguiti con sofisticate apparecchiature elettroniche che evidenziano gli errori di impostazione nella guida. A lato, una lezione teorica prima di infilarsi nell'abitacolo (Foto Argenti)

VELOCITÀ/Scuola Csai a Vallelunga

Tesi di laurea

Sono ammessi al corso piloti che hanno già maturato qualche esperienza agonistica e sono intenzionati a migliorarsi



La F.Fiat Abarth, sopra, è sicuramente la vettura più usata come monoposto addestrativa. A destra, Gabriele Tarquini, primo vincitore del supercorso della Csai nell'84 (FotoArgenti)

PROFESSIONALITÀ, *metodi moderni, istruttori qualificati e un parco-vetture altamente formativo costituiscono la base del successo incontrato dalla scuola Csai, che in poco meno di tre anni ha formato oltre 120 aspiranti piloti. Rivolta a chi desidera intraprendere le nozioni elementari di guida agonistica, la scuola federale prevede anche super corsi di specializzazione, destinati a quei piloti con già un'esperienza sportiva. La scuola prevede inoltre una specifica preparazione atletica, elemento fondamentale per la pratica dello sport automobilistico.*

SCUOLA FEDERALE CSAI

Sede: Autodromo di Vallelunga
00063 Campagnano di Roma (Roma) - Tel. (06) 9041009 - 9041027

LA SCUOLA — Considerata l'«università» delle scuole di pilotaggio in Italia, la Scuola Federale ha iniziato la sua attività didattica agli inizi del 1982, e da allora i suoi allievi sono stati oltre 120. Lo scopo della Scuola Federale è quello di addestrare, secondo un rigoroso e funzionale metodo d'insegnamento, le nuove leve dell'automobilismo sportivo, abbreviando così i tempi di apprendimento. Si tratta di una scuola, quindi, rivolta essenzialmente a ragazzi con già un minimo di esperienza motoristica, per lo più piloti provenienti dal karting. Sono previsti anche corsi di specializzazione superiori, riservati a quei conduttori che abbiano già disputato competizioni. Nei programmi della Scuola Federale sono compresi «stages» per coloro che, pur non avendo mai svolto attività agonistica con l'automobile, intendono intraprendere la pratica di queta disciplina. L'organizzazione e la gestione della Scuola Csai è affidata alla Vallelunga Aci Sport Spa, sotto la direzione del dottor Luciano De Luca.

IL CORSO — Per ogni corso sono previste 12 ore di lezioni teoriche in aula, mentre le lezioni pratiche vengono tenute in pista in 25 ore circa. Ad ogni corso sono ammessi 8 piloti con priorità per i giovani di età compresa tra i 18 e i 25 anni e in possesso della licenza sportiva di conduttore Csai. Durante le lezioni teoriche vengono trattati argomenti inerenti alla guida, come l'impostazione delle traiettorie in curva, i coefficienti di aderenza, gli spazi di frenata, il sottosterzo e il sovrasterzo. Vengono inoltre affrontati temi tecnici riguardanti la messa a punto della macchina da corsa, quali l'assetto, l'aerodinamica. Molto risalto viene dato al comportamento da mantenere in gara: sorpassi, partenze, segnalazioni, tattica di corsa. Le lezioni teoriche comprendono anche l'approfondimento dei regolamenti sportivi e degli aspetti legali legati alle competizioni. Le lezioni pratiche si tengono con le vetture in dotazione alla scuola, sviluppano la capacità e la sensibilità di guida dei giovani partecipanti. Gli allievi devono dimostrare l'attitudine al pilotaggio, e sono tenuti a dimostrare la padronanza della vettura in sbandata. Le lezioni pratiche sono videoregistrate e commentate poi collegialmente. L'allievo, quindi, sotto il giudizio dell'istruttore può riscontrare i propri errori.

QUANTO COSTA — La quota di partecipazione è di lire 1.250.000, comprensiva dell'assicurazione Sportass del Coni.

LE VETTURE — Il parco-vetture della Scuola Federale comprende: 1 monoposto di F. 3 Dallara-Toyota (motore Toyota 2000 cmc, potenza 165 cv, velocità max 240 kmh); 2 monoposto di F. 3 Ralt Rt3-Toyota; 1 biposto Sport Osella Pa9 (motore Toyota 2000 cmc, potenza 195 cv, velocità max 240 kmh); 4 monoposto F. Fiat-Abarth (motore Fiat 2000 cmc, potenza 140 cv, velocità max oltre

200 kmh); 2 Alfa Romeo Gtv6 2.5 gruppo N (motore 2500 cmc, 6 cilindri, potenza 160 cv, velocità max 215 kmh).

LE OPPORTUNITÀ — Alla fine di ogni corso viene rilasciato un attestato di partecipazione. Ogni anno viene organizzato, in collaborazione con la Marlboro World Championship Team, un «Supercorso», al quale vengono invitati i migliori 8 allievi della stagione precedente: il vincitore di questo «esame» particolare diventa pilota Marlboro.

VELOCITÀ/Henry Morrogh insegna a Magione

Primo in Italia

L'inglese è stato il capostipite degli istruttori di guida veloce. Alle lezioni teoriche preferisce la pratica in pista

È LA PRIMA scuola piloti che abbia operato nel nostro Paese in maniera continuativa. Con una maggiore prevalenza delle parte pratica rispetto a quella puramente teorica, la scuola diretta da Henry Morrogh è frequentata non solo da aspiranti piloti, ma anche da normali automobilisti. Per l'insegnamento la scuola si avvale del sistema di videoregistrazione.

SCUOLA PILOTI HENRY MORROGH

Sede: Autodromo di Magione
06063 Magione (PG) - Tel. (075) 840303-843993

LA SCUOLA — In attività in Italia dal marzo 1968, la Scuola Piloti dell'irlandese Henry Morrogh è stata organizzata sulla falsariga delle iniziative analoghe che l'ex-pilota aveva intrapreso in Francia, Belgio, Olanda, e negli Usa. Inizialmente la scuola di Morrogh aveva la sua sede operativa a Vallelunga, dove è rimasta per molti anni, in seguito si è poi spostata a Misano, Casale e Monza. Dal 1982 la scuola tiene i suoi corsi all'autodromo umbro di Magione, ritenuto dallo stesso Morrogh ideale per sviluppare gli insegnamenti. Ogni anno nel periodo fra metà luglio e i primi di agosto, la Scuola Piloti Morrogh si trasferisce all'autodromo di Monza, dove si organizzano corsi intensivi di guida. Morrogh ha addestrato alcuni tra i più noti corridori italiani degli ultimi anni: De Angelis, Teo Fabi, Cheever, De Cesaris, Ghinzani. È anche l'uomo che ha introdotto nel nostro Paese le gare «club», diventate in breve tempo un modo economico per gareggiare.

IL CORSO — Articolato in 10 lezioni teoriche e pratiche, il corso completo permette all'allievo di impraticarsi con i diversi aspetti della guida veloce e agonistica, in un periodo di tempo di 4-5 giorni. La prima lezione è dedicata completamente alla teoria, mentre le successive nove impegnano l'allievo al volante. Ogni lezione viene preceduta da una ricognizione del circiuto allo scopo di studiarne le condizioni. L'allievo compie poi dieci giri del percorso con una monoposto della scuola. Tutti i giri di ogni allievo vengono registrati su nastro-video e poi analizzati. Per abituare gradualmente l'allievo all'uso di una vettura da corsa, il limite del contagiri viene tarato a 4000 giri/min. L'aumento è di 300 giri ad ogni lezione, sino a raggiungere il limite di 6800 giri. La Scuola di Morrogh consente anche di frequentare lezioni singole. Inoltre sono previste sedute di prove e corsi da collaudatore con vetture di F.3.

QUANTO COSTA — La quota del corso completo di 10 lezioni è di lire 2.000.000; una lezione singola costa lire 200.000; le lezioni singole di perfezionamento post-corso costano lire 200.000. Il corso con la F.3 (durata 4 giorni) costa lire 2.500.000, mentre per due sedute di prova vengono richieste lire 500.000.

LE VETTURE — A disposizione vi sono: monoposto F. Italia (motor Fiat 1600 cmc, potenza 135 cv, velocità max 210 kmh); monoposto March-Alfa Romeo (motore Alfa Romeo 2000 cmc, potenza 168 cv, velocità max 240 kmh); Alfa Romeo Gtv6 2.5 (motore 2500 cmc, 6 cilindri, potenza 160 cv, velocità max 215 kmh).

LE OPPORTUNITÀ — Al termine dei corsi viene data agli allievi la possibilità di gareggiare nelle Corse Club con vetture affittate a prezzi contenuti.

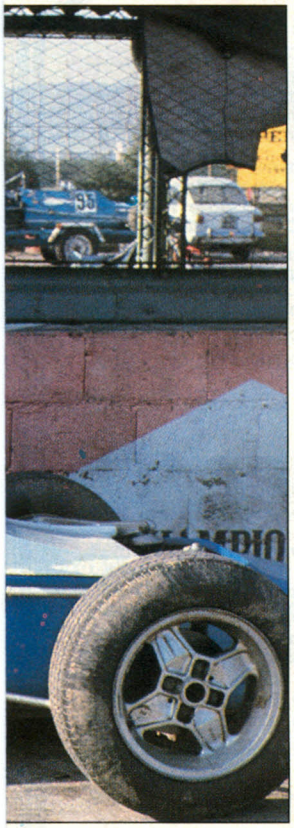
Morrogh, in alto, registra con il videotape tutti i passaggi dei suoi allievi per correggerne gli errori alla «moviola». Sopra, l'inglese fornisce le ultime informazioni a un apprendista campione che si appresta a scendere in pista con una F.Italia. Sotto la sede della scuola a Magione. Morrogh tiene lezioni anche a Monza (FotoMorandi)

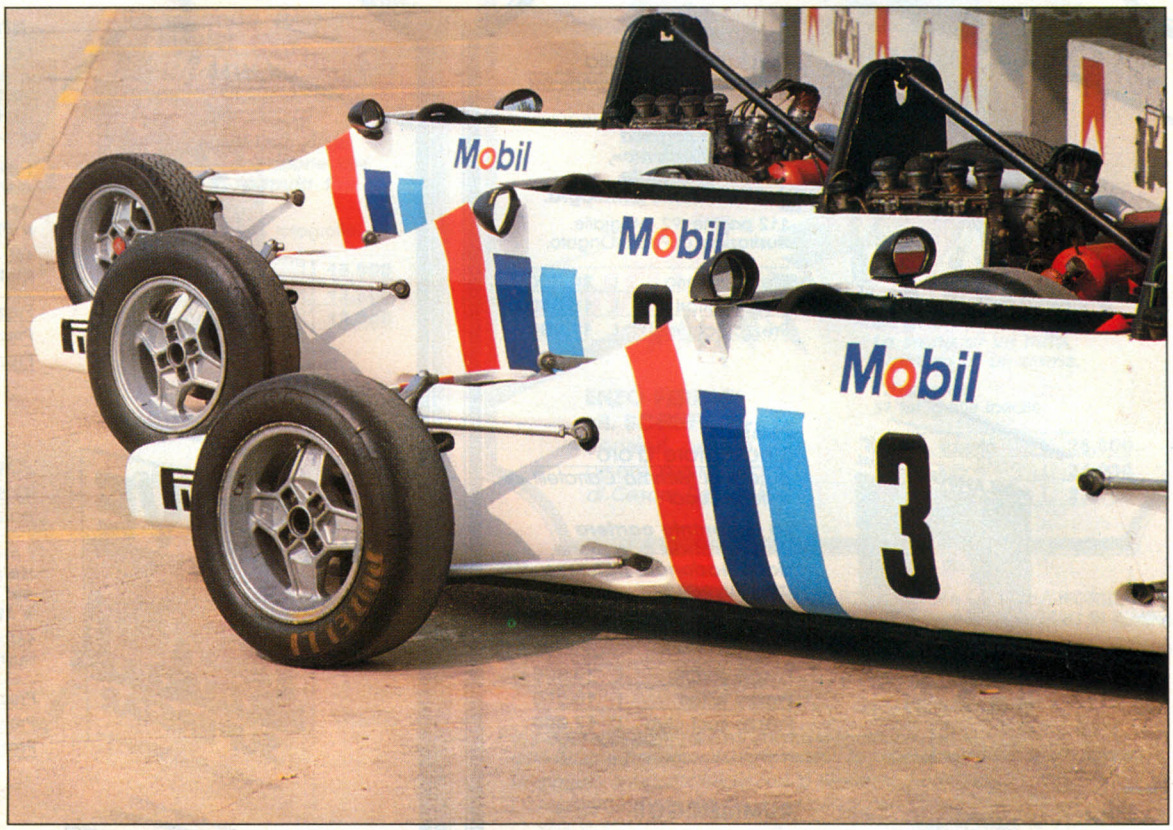
VELOCITÀ/Stohr, l'istruttore psicologo

Per guidare sicuri

Lasciata la F.1, ha dato vita a Misano a una serie di corsi in grado di soddisfare anche i guidatori di tutti i giorni

GUIDARE in sicurezza, questo il tema che la scuola di Stohr cerca di sviluppare attraverso i suoi «stages». È una scuola, la prima in Italia, che si rivolge essenzialmente al guidatore di tutti i giorni. Il corretto controllo della propria vettura in condizioni di particolare difficoltà e speciali lezioni antisbandamento rappresentano il programma principale dei corsi, che sono completati da quelli di guida prettamente agonistica.





Stohr, in alto, raccoglie le impressioni di un allievo. Al centro le monoposto di F.Italia a disposizione dei corsi. Sotto un momento dello stage di guida sicura

SCUOLA DI PILOTAGGIO DI SIEGFRIED STOHR

Sede: Autodromo Santamonica
47046 Misano Adriatico (FO) - Tel. (0541) 615159 - 770207

LA SCUOLA — Ex-pilota di F. 1, laureato in psicologia, Siegfried Stohr ha aperto la sua scuola di pilotaggio nel 1982. Attraverso i suoi corsi Stohr mette a disposizione del normale guidatore il bagaglio d'esperienza acquisito in anni di partecipazione alle coimpetizioni automobilistiche internazionali. La scuola riminese prevede diversi livelli di insegnamento: guida sicura, guida sportiva, guida agonistica. In collaborazione con Stohr operano la Bmw Italia, la Pirelli e la Mobil. La scuola organizza anche corsi speciali e individuali su richiesta: guida di

segue a pag. 64

segue da pag. 61

sicurezza con la vettura personale, tecnica dell'antisbandamento, corsi di pilotaggio antirapimento e difesa personale. Improntata secondo i più recenti criteri didattici, la scuola di Stohr personalizza, di volta in volta, metodi e sistemi a seconda delle esigenze del singolo.

IL CORSO — Per condurre in modo migliore la vettura di serie, è previsto il corso «guida sicura» che dura un giorno. Consiste nell'apprendimento teorico della corretta posizione di guida, della tecnica di pilotaggio con vetture a trazione anteriore e posteriore. La parte pratica prevede una serie di giri di pista, prove antisbandamento, di slalom, e come evitare ostacoli improvvisi. Il secondo tipo di corso è dedicato alla «guida sportiva» ed è indicato per chi vuole acquisire maggiore padronanza con vetture sportive. Ha una durata di due giorni e viene suddiviso in lezioni teoriche e pratiche. In sostanza si tratta di un perfezionamento del corso precedente. Per chi, invece, desidera prepararsi alle competizioni viene organizzato il corso di «guida agonistica». La durata è di tre giorni. Nella teoria si apprendono concetti di aderenza, traiettorie, comportamento dinamico della vettura, metodo di lavoro per la messa a punto di vetture da competizione, tattica di gara. Nella pratica l'allievo sta a fianco dell'istruttore su una vettura di produzione, poi si passa al volante della monoposto: l'allievo deve compiere una serie di giri, tutti cronometrati, e viene giudicato dagli istruttori, piazzati in diversi punti del tracciato. Gli istruttori sono collegati via radio con i box al fine di segnalare gli errori che vengono commessi.

QUANTO COSTA — Il corso «guida sicura», della durata di un giorno, costa lire 435.000. Il corso «guida sportiva», di due giorni, lire 1.080.000. Le lezioni di «guida agonistica» costano, per tre giorni, complessivamente lire 2.150.000. Tutti i prezzi sono IVA compresa e comprendono: l'affitto dell'autodromo, l'uso dei caschi e dell'abbigliamento ignifugo della scuola.

LE VETTURE — Il parco macchine è formato da: 4 Bmw 323i gruppo N (motore 2316 cmc, 6 cilindri, potenza 150 cv); 3 monoposto F. Italia (motore Fiat 1600 cmc, potenza 135 cv).

LE OPPORTUNITÀ — La scuola Siegfried Stohr è rivolta essenzialmente al perfezionamento della tecnica di guida con vetture di serie. Pertanto non sono previste iniziative agonistiche.

RALLY/La Csai promuove 4 corsi all'anno

Scoprire la terra

Durante le lezioni non si impara solo la particolare tecnica di guida, ma anche come ci si prepara a una gara molto lunga

COME si prepara un rally, come si guida in condizioni diverse di terreno, quali sono le difficoltà durante una corsa su strada; questi argomenti trattati dalla scuola Csai-sezione rally, l'unica iniziativa che con continuità in Italia si rivolge a questa specialità. Pur avendo base a Vallelunga, la scuola rally della Csai tiene corsi anche a Monza. I suoi istruttori provengono dalla pratica attiva e sono tutti «nomi» affermati nel settore dei rally, vantando una pluriennale esperienza e curriculum sportivi di primo ordine. Alla scuole rally Csai l'allievo ha la possibilità subito di guidare vetture impegnative, abbreviando così i tempi di apprendimento. Sono previsti speciali corsi indirizzati ai navigatori.

SCUOLA FEDERALE CSAI

Sede: Autodromo di Vallelunga
OO063 Campagnano di Roma (Roma) - Tel. (06) 9041009 - 9041027

LA SCUOLA — Il settore rally della Scuola Federale della Csai è stato attivato verso la fine del 1982. L'indirizzo rallistico della scuola è stato voluto per rispondere alla necessità, sempre maggiore, di dare ai giovani piloti desiderosi di apprendere i segreti di questa specialità una formazione appropriata. I corsi si tengono all'autodromo di Vallelunga, in un apposito percorso ricavato all'interno dell'impianto. Sono stati organizzati corsi-rally anche all'autodromo di Monza, al Centro Vacanze dell'Agip («sponsor» della scuola), di Pugnochiuso nel Gargano, all'Alpe del Nevegal in provincia di Belluno, a Volpiano, nelle vicinanze di Torino. Seppure la sezione-rally della Scuola Federale raccolga un numero di adesioni minore rispetto alla velocità, rappresenta certamente la più valida possibilità oggi in Italia per avvicinarsi in maniera professionale a questa disciplina. Ogni anno si tengono 4 corsi-rally.

A sinistra, Mannucci ex navigatore di Munari, insegna su un'Alfetta Gtv come si leggono le note al corso Csai. A destra, dopo la teoria si cercano le prime confidenze con la Fiat 131. Sotto Pregliasco, un istruttore, impartisce alcuni suggerimenti a un gruppo di giovani che aspirano a diventare rallisti (FotoTeso)

RALLY/Un'idea di Pittoni e della Lisfer

Vacanza studio

I seminari di una settimana si svolgono con la collaborazione di Peugeot e Citroën in dicembre a Pila e in gennaio a Bormio

IL CORSO — Impostato sulla falsariga del corso-velocità, lo «stage» riservato agli aspiranti rallisti, a chi semplicemente vuole perfezionare le proprie conoscenze in questa branca dello sport dell'auto, è suddiviso in lezioni teoriche e pratiche, quest'ultime effettuate con vetture dalle caratteristiche molto professionali, specie per un neofita. Si apprende non solo la guida sullo sterrato e in condizioni di particolare aderenza, ma anche la metodologia per preparare un rally, la stesura del «radar», l'allenamento fisico e la migliore alimentazione da tenere in corsa.

QUANTO COSTA — La partecipazione al corso-rally della Scuola Federale Csai comporta una spesa di lire 1.250.000, compresa l'assicurazione Sportass del Coni.

LE VETTURE — Per le lezioni del settore rally sono a disposizione: 1 Fiat-Abarth 131 Rally (motore 2000 cmc, potenza 230 cv a 8000 giri/min.; peso 970 kg, velocità max oltre 220 kmh); 2 Fiat Ritmo 125 Tc gruppo N (Motore 2000 cmc, potenza 125 cv a 6800 giri/min., peso 980 kg, velocità max 185 kmh); 1 Alfa Romeo Gtv 2000 gruppo N (motore 2000 cmc potenza 130 cv a 5500 giri/min, peso 1030 kg, velocità max 194 kmh).

LE OPPORTUNITÀ — Al momento la Scuola Csai-Rally non prevede iniziative promozionali sul tipo di quelle istituite per il settore velocità.

LA POSSIBILITÀ *a fine corso di effettuare un «mini-rally» mettendo subito in pratica gli insegnamenti ricevuti da piloti come Del Zoppo e Signori, è sicuramente uno dei motivi di maggiore richiamo di questa scuola che si effettua in un clima vacanziero aperta a tutti.*

CORSO DI AVVICINAMENTO AI RALLY

Organizzazione: Lisfer Viaggi, largo V Alpini 6, 20145 Milano - Tel. (02) 462697-4989505

LA SCUOLA — I corsi di «iniziazione» ai rally vengono inseriti nella singolare formula «Vacanza da rallista», ideata dall'ex-pilota Leo Pittoni. I corsi hanno una durata di una settimana e vengono divisi per piloti e navigatori. I prossimi appuntamenti della «vacanza da rallista» e dei corsi di avvicinamento ai rally si terranno da dicembre a febbraio a Pila (VC) con la scuola di guida su ghiaccio, in collaborazione con la Peugeot-Talbot, e nel mese di gennaio a Bormio (SO), sempre con una scuola su ghiaccio, con il supporto della Citroen. I corsi di avvicinamento veri e propri riprenderanno, invece, nel mese di luglio.

IL CORSO — Comprende lezioni teoriche e pratiche, con tecniche di guida agonistica. le lezioni teoriche affrontano argomenti specifici come la lettura del road-book, la stesura delle note, la preparazione dei piani assistenza, la preparazione atletica e l'alimentazione. La parte pratica consiste nel perfezionamento della guida su fondi in asfalto, sterrato e fuoristrada. Al termine del corso gli allievi disputano un mini-rally. Tra gli istruttori del corso figurano Gianni Del Zoppo e Daniele Signori.

QUANTO COSTA — I prezzi vanno riferiti ai corsi tenutisi nel luglio '85: la vacanza da rallista-corso piloti costa lire 680.000, compresa la pensione completa in albergo per 7 giorni, il corso per navigatori lire 390.000, alle stesse condizioni dei piloti.

LE VETTURE — Per la scuola su

segue

Corso Lisfer

segue

ghiaccio di Bormio saranno utilizzate le Citroen Visa Gti (motore 1600 cmc, potenza 105 cv a 6250 giri/min, peso 870 kg, velocità max 188 kmh) e le Visa 4x4 «Mille Pistes» a trazione integrale. Per i corsi in programma a Pila, le vetture saranno le Peugeot 205 Gti (motore 1600 cmc, potenza 105 cv a 6250 giri/min, peso 865 kg, velocità max 190 kmh).

LE OPPORTUNITÀ — Al vincitore del mini-rally, che si tiene a conclusione della settimana del corso, viene data la possibilità di partecipare a una competizione.

Foto di gruppo dei partecipanti alla «vacanza da rallista», la scuola ideata da Leo Pittoni per piloti e navigatori (FotoAs)

Tony Carello, sotto, mostra quali sono i rischi della guida su ghiaccio sulla pista del Sestriere dove ha sede la sua scuola invernale (FotoGremignani)

GUIDA SUL GHIACCIO/In pista al Sestriere

Derapate on ice

Tony Carello tiene ogni inverno dei corsi per migliorare la padronanza dei mezzi sui fondi scivolosi. Poi si può correre

USCIRE indenni da situazioni difficili che si possono presentare viaggiando su una strada completamente ghiacciata non è facile specie se non si hanno le conoscenze necessarie per tirarsi fuori dai guai senza farsi del male e causare dei danni. Sulla pista del Sestriere, alla scuola di Tony Carello, non solo si impara l'arte del derapage, ma si ha anche la possibilità di gareggiare sul ghiaccio nello speciale campionato.

SCUOLA DI GUIDA SU GHIACCIO SESTRIERE

Sede: Sestriere - Lago Losetta (TO) - tel. (0122) 7153
Organizzazione: Promo Show, via S. Francesco da Paola 15, 10123 Torino - Tel. (011) 870618-885960

LA SCUOLA — I corsi si svolgono sulla pista ghiacciata «Giulio Bisulli» del Sestriere, e sono in programma dal 15 dicembre 1985 al 15 marzo 1986. L'autodromo ha uno sviluppo di 1100 metri, è dotato di infrastrutture permanenti e di un impianto per l'illuminazione notturna. La scuola guida sul ghiaccio insegna a condurre la vettura in condizioni limite come appunto i fondi ghiacciati. La parte didattica, garantita da autentici campioni dei rally come Tony Carello e Alcide Paganelli, si rivela molto utile non solo per il normale conducente, ma anche per il pilota da rally. La frequenza alla scuola e l'apprendimento di questa spettacolare tecnica di guida consentono poi di partecipare alle corse di ghiaccio che vengono organizzate al Sestriere, sulla stessa pista.

IL CORSO — Attraverso lezioni teoriche e pratiche viene insegnata l'«arte» di guidare una vettura su percorsi montagnosi e innevati. Il corso completo è diviso in 6 lezioni, ma è possibile prendere lezioni singole, della durata di 25 minuti circa. Vengono utilizzate vetture a trazione tradizionale (anteriore o posteriore) e vetture a trazione integrale: in tal modo l'allievo si allena con auto dalle differenti impostazioni di guida. Alla scuola del Sestriere si prende confidenza, soprattutto, con la sbandata controllata, e ci si abitua al controllo della vettura in situazioni di minima aderenza.

segue

Tutte le altre scuole italiane

SCUOLA ITALIANA ANTI-SBANDAMENTO

Sede: Autodromo di Monza - Tel. (02) 203631

DIRETTA dal pilota endurance Almo Coppelli, la scuola antisbandamento di Monza prevede anche speciali lezioni sulla tecnica anti-sequestro e sul controllo della vettura alle alte velocità. La durata dei corsi varia da uno a quattro giorni.

SCUOLA PILOTI MILANO

Sede: Autodromo di Monza - Tel. (0331) 592395

LE LEZIONI si tengono tutti i giorni e comprendono sia il settore velocità sia il settore rally. Periodicamente si svolgono corsi intensivi.

SCUOLA PERFEZIONAMENTO GUIDA

Sede: Autodromo del Mugello - Tel. (055) 846354 - 672688

SI SVOLGONO corsi teorico-pratici della durata di un solo giorno, sia di velocità, sia di rally. I giorni in cui la scuola tiene lezioni sono sabato e domenica. È prevista anche una sezione per la guida veloce.

SCUOLA PERFEZIONAMENTO GUIDA SCARANI

Sede: Autodromo Dino Ferrari, Imola - Tel. (051) 472819 - 474435

I CORSI prevedono lezioni teorico-pratiche di guida sicura, antisbandamento, con vetture di serie.

CENTRO PERFEZIONAMENTO DI ADDESTRAMENTO GUIDA SICURA

Sede: 48100 Ravenna - Tel. (0544) 33530 - 430493 - 38250 - 3094

CORSI di perfezionamento alla guida in situazioni d'emergenza, insegnamento delle reazioni più opportune nella perdita del controllo del mezzo.

Carello, a lato, seduto sul tetto di una Ritmo spiega quale deve essere l'impostazione di guida su un terreno scivoloso come il ghiaccio, infido non solo per i rallisti (FotoGremignani)

Sotto, un passaggio spettacolare di un fuoristrada: ora per iniziativa della Fif esiste anche una scuola a Palagnano dove è possibile impratichirsi nella guida dei 4x4 (FotoBartolini)

Derapate on ice

segue

La scuola è aperta tutti i giorni, lunedì escluso.

QUANTO COSTA — Il prezzo del corso di 6 lezioni è di lire 200.000, mentre una singola lezione costa lire 40.000. Uno sconto del 25 per cento viene applicato ai soci dell'Alfa Club.

LE VETTURE — vengono impiegate vetture di serie: Alfa Romeo 33 1.5 4x4 (motore 1500 cmc, potenza 85 cv, trazione integrale, velocità max 165 kmh); Lancia Delta Gt (motore 1600 cmc, potenza 105 cv, trazione anteriore, velocità max 180 kmh); Pininfarina Spidereuropa (motore 2000 cmc, potenza 105 cv, peso 1060 kg, trazione posteriore, velocità max 180 kmh).

FUORISTRADA/A Palagano la scuola Fif

Non solo moda

Da quest'anno l'organismo federale ha istituito una serie di corsi per avvicinare gli appassionati al 4x4 in modo giusto

NEL PIENO «boom» del fuoristrada 4x4 la Federazione Italiana della specialità non si è voluta lasciare cogliere impreparata organizzando sull'appennino modenese una scuola che fornisce a chiunque gli insegnamenti basilari per diventare un buon conduttore di vetture a quattro ruote motrici.

SCUOLA NAZIONALE F.I.F. DI GUIDA FUORISTRADA 4x4

Sede: Federazione Italiana Fuoristrada 20131 Milano - via Capranica, 4 - Tel. (02) 230018

LA SCUOLA — È un'iniziativa intrapresa quest'anno per la prima volta. La scuola di guida per fuoristrada è stata organizzata dalla Federazione Italiana della specialità. I corsi si svolgono a Palagano, nell'Appennino modenese. Le lezioni sono tenute da istruttori della Fif, con furoristrada Land Rover 90 messo a disposizione dalla Land Rover.

IL CORSO — Consiste in prove pratiche e lezioni teoriche, quest'ultime contemplate nel Manuale Fif, utilizzato come libro testo. la durata è di una settimana.

QUANTO COSTA — la quota del corso è di lire 390.000 e comprende l'assicurazione, la pensione completa in un albergo del luogo.

LE VETTURE — Vengono utilizzate Land Rover 90 4x4 (motore 2495 cmc, potenza 67 cv a 4000 giri/min; peso 1650 kg, pendenza max superabile 100 per cento, velocità max 110 kmh).

Situazione in Europa

All'estero non manca la scelta

FRANCIA

ÉCOLE DE PILOTAGE ACO

Sede: Circuito di Le Mans - 72040 Le Mans (F)

FONDATA dall'Automobile Club di Francia nel 1965, la scuola di pilotaggio di Le Mans richiama ogni anno cira 200 aspiranti piloti. I suoi corsi, che costano l'equivalente di un milione di lire italiane, si tengono sul circuito Bugatti, il tracciato corto della pista di Le Mans. Le monoposto utilizzate sono le Martini F. Renault Turbo (1600 cmc, 138 cv). Per gli allievi dell'«Ècole de Pilotage dell'Automobile Club de l'Ouest» il limite è 3500 giri/minuto: chi non lo rispetta e rientra ai box con l'ago del contagiri oltre il vincolo imposto, viene escluso dal corso, perdendo anche i soldi dell'iscrizione. Le prove pratiche vedono in pista solo quattro allievi alla volta, mentre gli altri quattro — ad ogni corso partecipano 8 persone — restano ad ascoltare i giudizi e i commenti dell'istruttore. Le gomme di tipo slick vengono usate solo al secondo giorno. Ai corsi di perfezionamento si permette di utilizzare il motore a un regime maggiore: 4500 giri/min per il secondo corso e 6000 per il terzo. Al termine dei corsi annuali viene indetta una corsa-esame: ai primi dieci classificati viene corrisposto un premio in denaro pari al costo dei corsi sostenuti. Il vincitore, invece, riceve una F. Renault Turbo, con

segue

ISTRUTTORI/Chi sono i maestri?

Piloti ieri

Una volta appeso il casco al chiodo hanno deciso di allevare i campioni del domani

IL LIVELLO medio delle scuole italiane di pilotaggio si può considerare sicuramente buono: contribuiscono a mantenere elevato il valore gli istruttori che per lo più sono piloti dal grande passato agonistico che, una volta appeso il casco al chiodo, hanno deciso di tresferire il loro bagaglio di conoscenze ai futuri campioni. Ecco chi sono

SCUOLA FEDERALE CSAI-VELOCITÀ

ALBERTO COLOMBO — Nato il 3 febbraio 1946 a Varedo (MI). Inizia a correre con le piccole monoposto di F. Monza nel 1967. L'anno seguente si aggiudica il Trofeo Cadetti Agip. È terzo nel '69 nel campionato di F. 850. nel 1971 è tra i protagonisti della spettacolare F. Ford ed è secondo alla fine. Nel 1973 passa in F. 3, categoria nella quale due anni dopo diventerà campione italiano. La F.2 lo vede protagonista nel 1977, stagione in cui il «capellone» di Varedo ottiene una serie di brillanti piazzamenti. Nel 1978 debutta, senza fortuna, in F.1 al G.p del Belgio con una Ats. Nel 1979 ancora F.2 con una March-Bmw mentre l'anno successivo passa a guidare una Toleman Hart. Verso la fine della stagione lascia lo sport attivo e inizia l'attività di team-manager, organizzando una squadra propria. Il team Sanremo ha quest'anno disputato il campionato europeo di F. 3000 con Gabriele Tarquini.

CRISTIANO DEL BALZO — Meglio conosciuto con lo pseudonimo di «Gero», Cristiano Del Balzo è nato a Roma il 19 novembre del 1941. Debutta in auto nel 1964 con una F. 850. Passa poi alla guida di una Lancia Fulvia HF. Nel 1967 partecipa al campionato italiano di F.3 con una vettura costruita da Gino De Sanctis. Nel '69 è sempre in F.3 con una Tecno. Nello stesso periodo organizza l'Autoracing, una scuderia con le dimensioni di un centro assistenza per le vetture da corsa. Nel 1970 diventa costruttore: realizza una F.3, la Quasar, che però non ottiene successo. Più fortunata invece la serie di F. Ford, derivate dalla F.3. Gareggia poi con Gran Turismo con De Tomaso Pantera, e Stratos. Nel biennio '78-'79 con una sport Lola partecipa al campionato italiano e mondiale della categoria.

ROBERTO LIPPI — È l'istruttore della scuola Csai con maggiore esperienza, visto che ha iniziato a correre a metà degli Anni '50. Nato a Roma nel 1926, Roberto Lippi ha partecipato a gare prestigiose quali la 24 Ore di Le Mans, la Targa Florio, la Mille Miglia. Nel 1963 inizia la sua collaborazione con la Ferrari, scuderia della quale diventa collaudatore delle vetture gran turismo destinate alle competizioni. Una delle ultime vetture messe a punto da Lippi, prima di lasciare la Casa modenese, è stata il prototipo della Ferrari. Assume poi la direzione tecnica della Scuderia romana Bellancauto.

SCUOLA PILOTI HENRY MORROGH

HENRY MORROGH — Irlandese purosangue, è nato a Dublino nell'ottobre del 1931, Morrogh ha esordito nel '51 nel mondo dell'automobilismo da corsa al Rally West Cork, vincendolo. Per un breve periodo ha alternato le corse automobilistiche con quelle motociclistiche. Nel 1956 si è trasferito in Inghilterra dove ha corso a fianco di piloti come Surtees. Nel 1958 ha sfiorato la possibilità di entrare in un team di F.1 con Moss, Surtees e Tony Brooks. Trasferitosi in Francia, ha avuto l'incrarico da Winfield di sviluppare una scuola di pilotaggio agonistico a Magny Course. Continuò però a gareggiare e in un'edizione della 24 Ore di Le Mans ha vinto la classifica all'indice energetico. Nel 1965 «sbarcò» negli Usa, dove organizzò una scuola di pilotaggio. Nel 1968 Vallelunga apre la sua prima scuola piloti in Italia.

SCUOLA DI PILOTAGGIO DI SIEGFRIED STOHR

SIEGFRIED STOHR — Nonostante il nome sia decisamente germanico, Stohr è romagnolo a tutti gli effetti. È nato, infatti, a Rimini. Ha iniziato a gareggiare con i kart, partecipando anche ai campionati europei e mondiali. Passato all'automobilismo con una monoposto di F. Italia, è arrivato 2. nel campionato del 1976 e l'ha vinto l'anno successivo. Giunto in F.3 si è laureato subito campione italiano. Nel 1979 è arrivato in F.2, dove si è segnalato come il secondo migliore pilota italiano della stagione.

segue


ALBERTO COLOMBO


HENRY MORROGH


TONY CARELLO


LELE PINTO

Scuole all'estero

segue

meccanico e camion per la durata di una stagione.

ÉCOLE INTERNATIONAL RENAULT-ELF-WINFIELD

Sede: Autodromo Paul Ricard - 83330 Le Castellet (F)

ATTIVA da oltre 20 anni, la scuola fondata dal finanziere francese Winfield ha visto «uscire» dalle sue file ben 13 piloti di F.1, tra cui il campione del mondo '85 Alain Prost, vincitore del «Volante Shell» nel 1975. I corsi hanno durata di 4 giorni e le monoposto utilizzate sono le Martini di F. Renault Turbo.

ÉCOLE AVIA LA CHÂTRE

Sede: Autodromo di La Châtre - 36400 La Châtre (F)

UN SUO allievo, Pierre Petit, quest'anno ha segnato la pole position al G.P. di Montecarlo di F.3. I corsi della scuola Avia di La Châtre si svolgono con monoposto di F.3: al miglior allievo della stagione viene data la possibilità di disputare il campionato francese di F.3. Sono previsti corsi anche con le berlinette di produzione, Ford XR2. L'allievo migliore corre gratis in F. Ford.

ÉCOLE F. FORD

Sede: Autodromo di Montlhery - 91310 Montlhery (F)

LA SCUOLA del prestigioso autodromo parigino gode del patrocinio della Ford France. Le monoposto impiegate sono le F. Ford costruite a Le Mans da Jean Rondeau. Al vincitore del corso viene offerta una stagione in F. Ford per l'anno successivo.

GRAN BRETAGNA

IAN TAYLOR RACING DRIVERS SCHOOL

Sede: Kiln Meadow, Oare, Hermitage, Nr Newbury, Berks (GB)

I CORSI si svolgono con vetture F. Ford costruite dalla Tiga.

JIM RUSSELL RACING DRIVERS SCHOOL

Sede: Circuito di Snetterton - Norwich, Norfolk NR16 2JX (GB)

CERTAMENTE è la scuola di pilotaggio più prestigiosa e famosa del mondo. Vanta un'attività di 28 anni e ha «prodotto» centinaia di piloti, fra i quali il più significativo resta il due volte iridato Emerson Fittipaldi. Periodicamente la Jim Russell School tiene corsi anche in altre nazioni euro-

segue

Istruttori chi sono?

segue

Nel 1980 con una Toleman «privata» vince a sorpresa una velocissima edizione del Gp del Mediterraneo a Pergusa. Nel 1981 ha esordito in F.1 con un Arrows-Ford, monoposto con la quale ha ottenuto in 7. posto al Gp d'Olanda.

GABRIELE GORINI — Romagnolo come Stohr, Gorini per quasi un decennio è stato uno dei protagonisti delle corse internazionali di karting. Campione italiano nel '71, europeo a squadre nel '73-74'-'75, Gorini ha mancato più volte il titolo iridato per vera sfortuna. Passato «quasi per scherzo» alle monoposto, si è imposto nel 1982 nel campionato italiano di F. Fiat-Abarth.

HERIBERTH STOHR — Fratello di Siegfried, ne ha ripercorso in parte la carriera: karting e poi F. Italia. È stato uno dei primi campioni studenteschi nel karting, vincendo il titolo nel 1968.

SCUOLA FEDERALE CSAI-RALLY

MAURO PREGLIASCO — Nato a Millesimo (Sv) nel '44, Pregliasco agonisticamente si è formato nel rallycross, specialità nella quale ha conquistato il campionato italiano nel '72. Passato a difendere i colori della Lancia nei rally è rimasto vittima di un pauroso incidente nel 1976, durante il quale ha perso la vita il suo navigatore, Angelo Garzoglio. Nel '77 ha vinto il campionato italiano rally con la Stratos. Dal '78 all'80 è impegnato a sviluppare le Alfetta Gt: il bilancio di questi anni è un titolo italiano di gruppo 2, un 4. posto nell'europeo piloti e la vittoria al Rally del Danubio. Nel 1982 si è dedicato alla messa a punto delle Escort XR3 di gruppo N. Ora corre l'Europeo con la 037 del team West.

MARIO MANNUCCI — È stato a lungo il «maestro» dei navigatori italiani. Legato ai colori Lancia, Mannucci ha rappresentato con Sandro Munari una delle coppie più affiatate dei rally. Tra i suoi successi più prestigiosi, il Rally di Montecarlo del '72 (Fulvia Hf), il Sanremo del '74 (Stratos), il Montecarlo del '75 (Stratos), tutti al fianco di Munari, con il quale ha vinto l'europeo nel '73 e la Mitrops Cup nel '71.

RAFFAELE PINTO — Nato a Casnate (Co) nel 1945, Pinto ha iniziato a gareggiare nel '65 in corse in salita e in pista, per passare poi ai rally nel '68, debuttando al Rally di Montecarlo con una Fulvia Hf ufficiale. Fino al 1970 alterna l'attività velocistica con quella rallistica, ottenendo in quest'ultima i risultati più brillanti. Tra cui il 4. posto al Rally di Spagna. Nel biennio '71-72 è pilota della Fiat e con la 124 Spider vince il campionato europeo conduttori. Nel 1974 vince il Rally Tap. Nel 1976 è pilota Lancia.

CORSI DI AVVICINAMENTO AI RALLY

DANIELE SIGNORI — Ha conquistato il titolo delle A112 Abarth nel 1982. Signori è nato a Treviso nel 1958 e si è dedicato fin dall'inizio della sua attività ai rally. Ha vinto la speciale classifica riservata agli under 23 del trofeo A112 nel 1981. Attualmente è pilota della Citroën Italia e gareggia con la Visa «Mille Pistes».

SCUOLA GUIDA SU GHIACCIO SESTRIERE

TONY CARELLO — Campione europeo rally 1978, Tony Carello ha rappresentato una delle più belle speranze del rallismo italiano della fine degli Anni '70. Nato a Torino, nel marzo del '51, Carello ha incominciato a correre nel '72 con una Fiat 125 Special. Nel '78, anno del titolo europeo si è aggiudicato ben sette gare continentali.

Maggiorelli, sopra, al volante della March di F. 3000 è il pilota che quest'anno ha vinto il «Supercorso» della Csai. Il pilota, sotto, ha fatto tutta la stagione di F.3 (FotoTeso)

Scuole all'estero

segue

pee e negli Usa. Nella sede operativa di Snetterton si tengono speciali «stage» per allievi stranieri.

SILVERSTONE RACING SCHOOL

Sede: Circuito di Silverstone - Unit 22, Northans, NN12 TL (GB)

LA SCUOLA di guida agonistica del velocissimo circuito di Silverstone utilizza monoposto di F. Ford e le berlinette Maestro Mg.

GERMANIA

CORSI GUIDA SPECIALI BMW MOTORSPORT

Sede: Bmw Motorsport GmbH - Triebstrasse 32-8 Monaco (50) (D)

SI TRATTA di corsi di guida organizzati direttamente dalla Motorsport, il reparto corse della Casa di Monaco di Baviera. Si tengono sulla pista di una base aeronautica nei pressi di Ingolstad, in Germania. Il corso ha una durata di tre giorni e vengono impiegate le Bmw 323i. Ci si può rivolgere anche alla Bmw Italia, 370100 Palazzolo (VR), telelefono (045) 7180166.

Le scuole di pilotaggio continuano a sfornare giovani promesse

Capelli l'ultimo degli «arrivati»

***NEGLI ULTIMI** anni le scuole di pilotaggio in Italia hanno sfornato un numero davvero elevato di giovani piloti interessanti e in grado di diventare piloti di classe internazionale. Alcuni sono già brillantemente avviati a una carriera professionistica, altri hanno appena iniziato la difficile scalata ai vertici dello sport automobilistico. Vediamo nelle tabelle riportate a lato chi sono i piloti emersi recentemente dalle scuole di pilotaggio italiane.*

Alessandro Nannini (Endurance)	Scuola piloti Morrogh
Ivan Capelli (F.1)	Scuola Federale Csai
Emanuele Pirro (F.3000)	Scuola piloti Morrogh
Gabriele Tarquini (F.3000)	Scuola Federale Csai
Franco Forini (F.3)	Scuola piloti Morrogh
Alex Caffi (F.3)	Scuola piloti Morrogh Scuola Federale Csai
Alessandro Santin (F.3000)	Scuola piloti Morrogh
Fabrizio Barbazza (F.3)	Scuola piloti Morrogh
Luca Maggiorelli (F.3)	Scuola Federale Csai
Marco Apicella (F.3)	Scuola Federale Csai
Nicola Larini (F.3)	Scuola Federale Csai Scuola piloti Morrogh
Eugenio Visco (F.3)	Scuola Federale Csai
Giorgio Montaldo (F.3)	Scuola piloti Morrogh
Nicola Tesini (F.3)	Scuola piloti Morrogh
Giovanna Amati (F.3)	Scuola piloti Morrogh
Claudio Antonioli (F.3)	Scuola piloti Morrogh
Andrea Chiesa (F.3)	Scuola piloti Morrogh Scuola Federale Csai
Nicola Marozzo (F.3)	Scuola Federale Csai
Giovanni Lavaggi (F.3)	Scuola piloti Morrogh
Fabio Giombini (F. Abarth)	Scuola piloti Morrogh
Enrico Bertaggia (F.3)	Scuola Federale Csai
Sandro Montani (F.Abarth)	Scuola Federale Csai
Antonio Arienti (F.Abarth)	Scuola Federale Csai
Gian Paolo Pace (Mg Metro)	Scuola Federale Csai
Roberto Calcinari (karting)	Scuola Federale Csai

SPECIALE CAMPIONI SI DIVENTA/FINE

NOTIZIARIO CSAI

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

Le gare italiane iscritte a calendario internazionale:

CALENDARIO INTERNAZIONALE SETTORI RALLIES, RALLY-MARATHON, E CROSS/COMPETIZIONI SPECIALI
(le date sono quelle visibili a destra o a sinistra della titolazione del Rally)

RALLIES

1-2/3	Rally Team '971 (Torino) - 1. Rally Città di Torino	—
—	Automobile Club Pavia Rally Ciocco e Valle del Serchio	7-8/3
—	Automobile Club Messina - 1. Taormina Int. Rally	4-6/4
—	Rally Team '971 (Torino) - 1 5. Rally Team 971	15-16/3
22-23/3	Automobile Club di Venezia - 5. Rally Città di Venezia	—
5-6/4	Ferrari Club Bassopolesine (Rovigo) - 3. Rally del Pane	—
12-13/4	Scuderia Modena Corsa - 3. Rally dell'Emilia	—
16-19/9	Costa Smeralda Hotels - 9. Rally Costa Smeralda	C. Eur. Coeff. 4
24-27/4	2. Coppe delle Alpi per Autostoriche	—
2-4/5	Scuderia Vierre Rally (Verona) - 3. Rally del Veneto	—
10-11/5	Automobile Club Genova e Scuderia del Grifone - 7. Rally della Lanterna	—
17-18/5	Automobile Club Reggio Emilia - 10. Rally Appennino Reggiano	—
24-27/7	Scuderia Biella Corse - 9. Rally della Lana	C. Eur. Coeff. 2
—	U.S. Lanzo d'intelvi (Como) - Rally delle 4 Valli	30-31/8
28-31/8	Automobile Club Pordenone - 7. Rally di Piancavallo	C. Eur. Coeff. 2
—	Automobile Club Sondrio Coppa della Valtellina	13-14/9
6-7/9	Comune di Pico - Ass. Polifemo (Frosinone) - 8. Rally di Pico Sperlonga	—
—	Scuderia Livorno Corse - 20. Coppa Liburna	19-20/9
—	Scuderia Palazzina (Bologna) - 9. Rally Alto Appennino Bolognese	20-21/9
13-14/9	Automobile Club Vicenza - 3. Rally Città di Bassano	—
—	ACI Brescia Sport - 10. Rally Mille Miglia	21-23/3
20-21/9	Automobile Club Foggia - Rally del Gargano	—
4-5/10	Ente Autodromo Pergusa (Enna) - Rally di Proserpina	—
4-5/10	Autodromo Club Como - 4. Coppa A.C. Como, 9. Trofeo Villa d'Este	—
—	Assi Promo Competition Car (Roma) - Rally di Roma	4-5/10
11-12/10	Automobile Club Verona - 15. Rally Due Valli	—
12-18/10	Automobile Club Sanremo - 28. Rally di Sanremo	Camp. Mond.
18-19/10	ACI Brescia Sport - 4. Rally Valle Camonica	—
—	Tardi Rally Team (Cuneo) - 4. Rally DOC	25-26/10
15-17/5	Automobile Club Livorno - 18. Rally dell'Isola d'Elba	C. Eur. Coeff. 3
30-31/5	Automobile Club di Bergamo - 10. Rally Prealpi Orobiche	—
29-31/5	Automobile Club Pavia - Rally delle 4 Regioni	C. Eur. Coeff. 1
—	Automobile Club Campobasso - 10. Tally del Molise	31/5-1/6
7/6	Automonile Club Rimini - 2. Rally Lady (riservato ad equipaggi interamente femminili)	—
7-8/6	Automobile Club Lecce - 20. Rally del Salento	—
7-8/6	Automobile Club Varese - 8. Rally A.C. Varese	—
7-8/6	Carmagnola Rally Club (Torino) - 5. Rally Città di Carmagnola	—
12-15/6	Automobile Club Palermo - 70. Targa Florio - Rally di Sicilia	C. Eur. Coeff. 3
20-21/6	Automobile Club Sassari - Rally Città di Sassari	—
—	Automobile Club Domodossola - 22. Rally Valli Ossolane	21-22/6
—	Squadra Corse Padova - 3. Rally Città del Santo	27-28/6
27-29/6	Scuderia Abruzzo Corse (Pescara) - 6. Rally di Pescara	—
28-29/6	Automobile Club Benevento - 3. Rally Colli del Sannio	—
4-6/7	Automobile Club Cuneo e Saluzzo Rally Club - 3. Rally Limone Piemonte	—
12-13/7	ACI Brescia Sport - 4. Rally dei Tre Laghi	—
18-19/7	Scuderia L. Arcangeli (Forlì) - 15. Rally Colline di Romagna	—
26/10	Scuderia Mantova Corse - 5. Rally Mantova Corse	—
25-25/10	Automobile Club Trieste - Rally del Carso e dei Colli Orientali	—
6-8/11	Automobile Club Messina - 8. Rally Città di Messina	—
—	Scuderia Altitalia Corse (Sondrio) - 1. Rally di Milano	15-16/11
28-30/11	Automobile Club Aosta - 16. Trofeo Valle d'Aosta	—
—	Automobile Club Milano - 9. Rally Autodromo Monza	6-7/12
12-14/12	Automobile Club Torino - 15. Rally del Sestriere	—
—	Scuderia Sanremo Rally - 1. Sanremo Rally Historical Cars Trophy	13-14/6

RALLY-MARATHON

31/5-8/6	Automobile Club Nuoro - Rally Marathon «Sardegna Fuoristrada»	—
18-20/10	Automobile Club Sanremo - 2. Rally Marathon «Riviera 1000»	—

AUTOCROSS

11/5	Team Padova Cross - Campionato Europeo, Pista di Vaccarino	—
14/9	Sport Club Maggiora (Novara) - Campionato Europeo, Pista di Maggiora	—

COMPETIZIONI SU PISTE GHIACCIATE

4-5/1	Ass. Pro Pragelato (Torino) - 6. Trofeo Neve-Ghiaccio	—
25-26/1	Promo Show (Torino) - 24 Ore del Sestriere	—
8-9/2	Ass. Pro Pragelato (Torino) - 6. Trofeo Neve Ghiaccio	—
—	Pro Show (Torino) - Gara Internazionale al Sestriere	23/2

Sentenze del Giudice Sportivo

SCUDERIA VESUVIO RACING:
Vallelunga 29-9-85. Sentenza n. 27. A parziale modifica decreto n. 26-85, sospende sospensione mese due e conferma ammenda di L. 300.000.

COMITATO ORGANIZZATORE ENTE: AUTODROMO PERGUSA. Decreto n. 40/85.
Coppa Città di Enna - Pergusa 22-9-85.
Un mese di sospensione da attività sportiva e L. 250.000, di ammenda per modifica regolamento particolare senza la prevista autorizzazione.

AUTOMOBILE CLUB ENNA: Decreto n. 41/85.
Coppa Città di Enna - Pergusa 22-9-85.
Un mese di sospensione da attività sportiva e L. 250.000 di ammenda per modifica regolamento particolare senza la prevista autorizzazione.

CLAUDIO PALUMBO CARDELLA: decreto n. 42/85.

ANGELO BARBARINO: decreto n. 43/85.

GIANFRANCO DIBILIO: decreto n. 44/85.
Coppa Città di Enna - Pergusa 22-9-85.
Un mese di sospensione cadauno per aver avallato modifica regolamento particolare senza la prevista autorizzazione.

MASSA ADEMARO: decreto n. 45/85.
Mugello 28-7-85.
Sei mesi di sospensione cadauno per gravi irregolarità tecniche.

MEREGALLI ENRICO: decreto n. 48/85.
Mugello 28-7-85.
Due mesi di sospensione da ogni attività sportiva per aver omesso di segnalare alla CSAI la gravità dell'irregolarità tecnica riscontrata su alcune vetture.

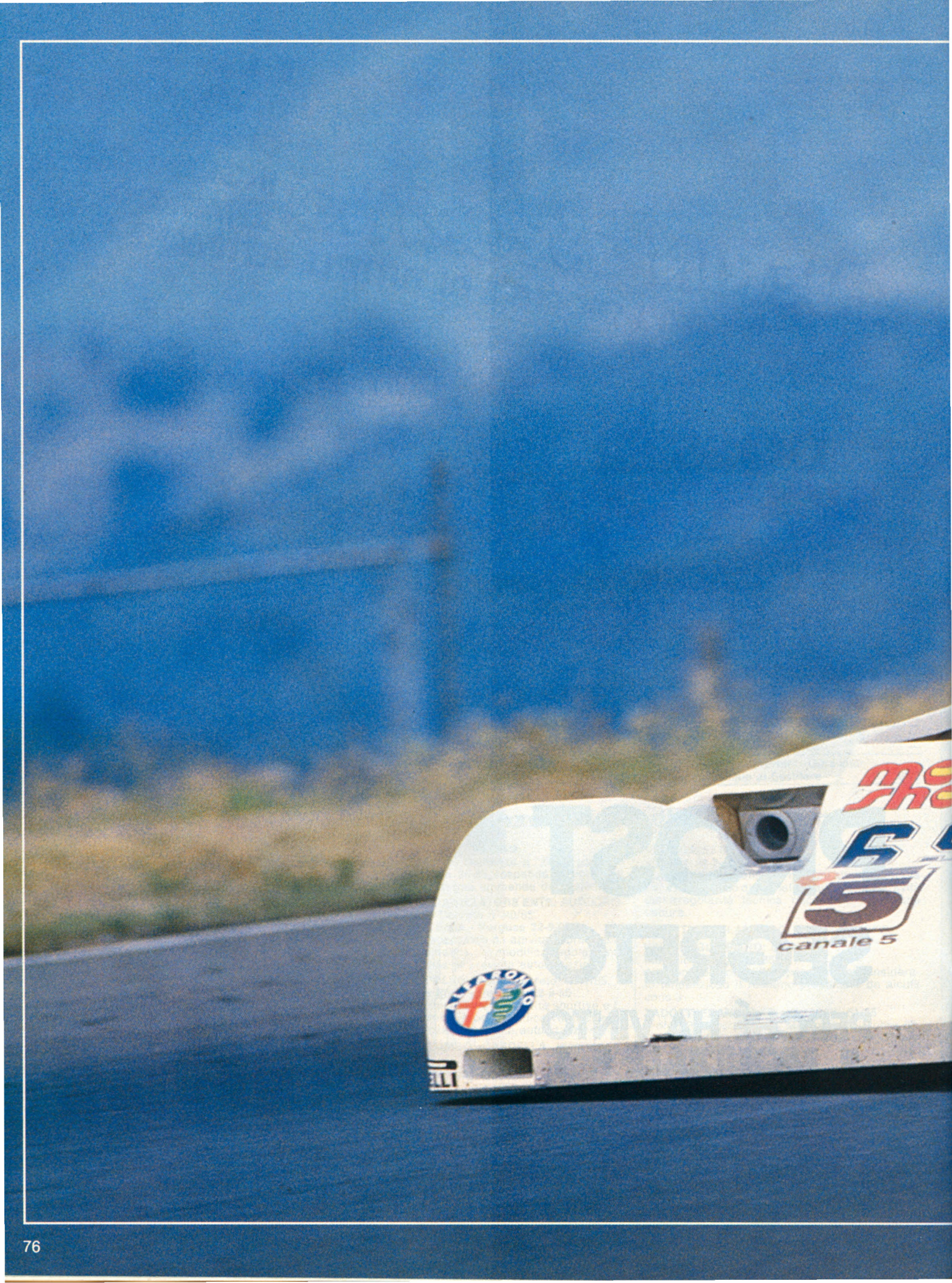
MAESTRINI WLADIMIRO: decreto n. 49/85.

VIVALDI GIANPIERO: decreto n. 50/85.
Mugello 28 luglio 1985.
Ammonizione con diffida per non aver considerato tendenzioso il reclamo presentato da alcuni conc.

ZADOTTI FRANCESCO: decreto n. 51/85.
Trofeo Peugeot Talbot - Magione 13 ottobre 85.
Due mesi di sospensione di attività sportiva per comportamento scorretto.

AVAGLIANO AMEDEO: decreto n. 52/85.
Cronoscalata Svolte di Popoli 13-10-85.
Quattro mesi di sospensione da attività sportiva e L. 300.000 di ammenda per gravi irregolarità tecniche.

DELL'ELCE GINO: decreto n. 53/85.
Cronoscalata Svolte di Popoli 13-10-85.
Tre mesi di sospensione da attività sportiva e L. 200.000 di ammenda per irregolarità tecniche.
DECORRENZA PROVVEDIMENTI: 25 OTTOBRE 1985.


canale 5

SPORT/Merzario ancora al centro dell'attenzione

Faro bianco

Il comasco, grazie all'esperienza maturata in F. 1 e alle cinque vittorie in undici gare, è diventato il punto di riferimento della 1. divisione, la categoria che il prossimo anno diventerà «tricolore». Il campione assoluto, però, è Parpinelli, della 2. divisione

di Maurizio Ravaglia

NEI PRIMI appuntamenti della stagione ha raccolto soltanto un secondo posto a Pergusa. Ma da Varano, quarta tappa del campionato riservato alla Sport Nazionale, Arturo Merzario ha tenuto fede a quanti lo indicavano come grande favorito della serie, vincendo la sua prima corsa dell'anno. Cinque successi pieni hanno permesso al comasco la conquista del titolo '85. L'ex-ferrarista ha affrontato l'impegno con la stessa serietà di quando correva con le Ferrari in F. 1 e nei prototipi. La presenza di Merzario ha elevato di grado il campionato Sport Nazionale, che nel pilota comasco ha

segue

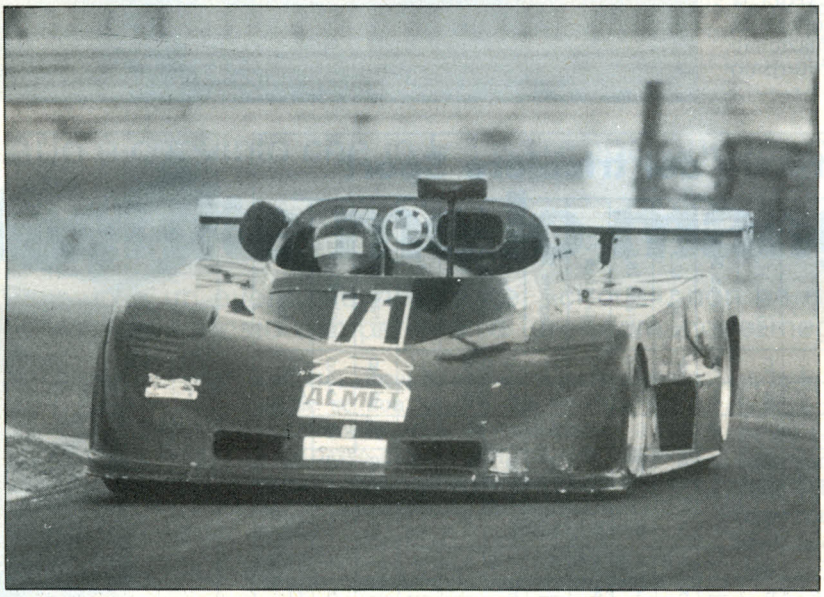
Merzario non ha resistito al richiamo del suo primo amore: le vetture sport. Al suo rientro nelle corse ha subito vinto la 1. divisione con la Lucchini (FotoStudio'83)

Faro bianco

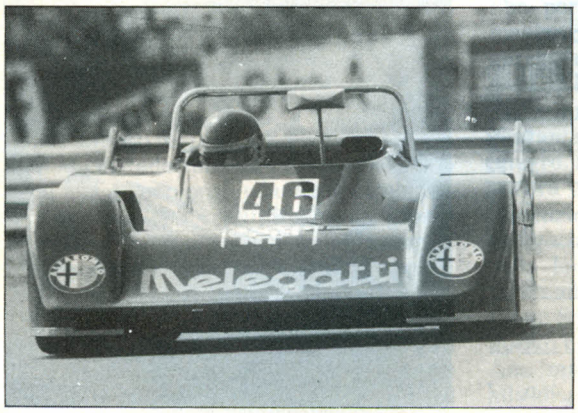
segue

trovato il suo principale artefice e il punto di riferimento. Con sei diversi vincitori su undici gare e una classifica rimasta incerta sino all'ultima prova, la Sport Nazionale 1. divisione hanno riproposto la specialità della biposto dopo anni di semiabbandono. Sostenuto dal confronto tra il comasco «Tarta», la serie della Sport Nazionale ha ritrovato nuovo interesse che fa ben sperare nella prossima stagione che dovrebbe essere all'insegna del «tutto esaurito». Se Merzario e «Tarta» sono stati i protagonisti sui quali si è focalizzata maggiore l'attenzione, altri piloti si sono messi in evidenza, segno dell'elevato equilibrio dei valori in campo. Soprattutto Ronca e Ragazzi hanno frequentato con assiduità le prime posizioni. A inizio campionato c'è stata pure la presenza di Truffo, costretto in seguito a lasciare per la non competitività della sua Osella. La Sport Nazionale, quindi, chiude il suo secondo anno di attività con un bilancio davvero lusinghiero: gli schieramenti di partenza hanno sempre visto un parco-vetture valido e le corse si sono rivelate combattute. Dato il buon andamento della stagione '85, l'anno venturo il campionato vedrà le Sport Nazionale uniche protagoniste dell'assoluto Sport. Il motore Alfa Romeo ha manifestato eccellenti valori di potenza, arrivata nelle ultime versioni a 185-188 cv, nonostante la sua preparazione sia vincolata al regolamento del gruppo N. Il propulsore 6 cilindri 2500 cmc della Casa di Arese non ha palesato grossi problemi. Tuttavia si è registrata una frequente rottura delle valvole al sodio: in tal senso è stato chiesto all'Alfa Romeo di fornire, per la stagione prossima, valvole più robuste in grado di ovviare all'inconveniente. La monogomma Pirelli si è dimostrata una scelta azzeccata, ma con la rinuncia per l'86 della Casa italiana a occuparsi dei Campionati Nazionali a favore della Formula 1, si potranno inserire altri produttori come Dunlop, Avon e Michelin che hanno manifestato il loro interesse. In proiezione '86 le maggiori novità sul fronte tecnico verrano dalla varietà dei telai. Dall'Inghilterra è annunciato l'arrivo di un paio di telai Tiga, le biposto costruite dalla «factory» di Howden Ganley per il campionato britannico Sport 2000. Le vetture inglesi, costruite per le specifiche del 4 cilindri Ford, dovranno essere adattate ai maggiori ingombri del V6 Alfa Romeo: un esemplare del motore italiano è già a disposizione della Tiga affinché siano studiate le opportune modifiche al telaio. Merzario costruirà una piccola serie di biposto, commercializzate con il marchio «Symbol». Il costruttore

segue



In alto, Merzario pronto per infilarsi nell'abitacolo (Attualfoto).
Sopra, Parpinelli con l'Osella Bmw ha vinto senza fatica il campionato assoluto (FotoOliver).
Sotto, Ronca terzo in 1. divisione (FotoStudio'83)



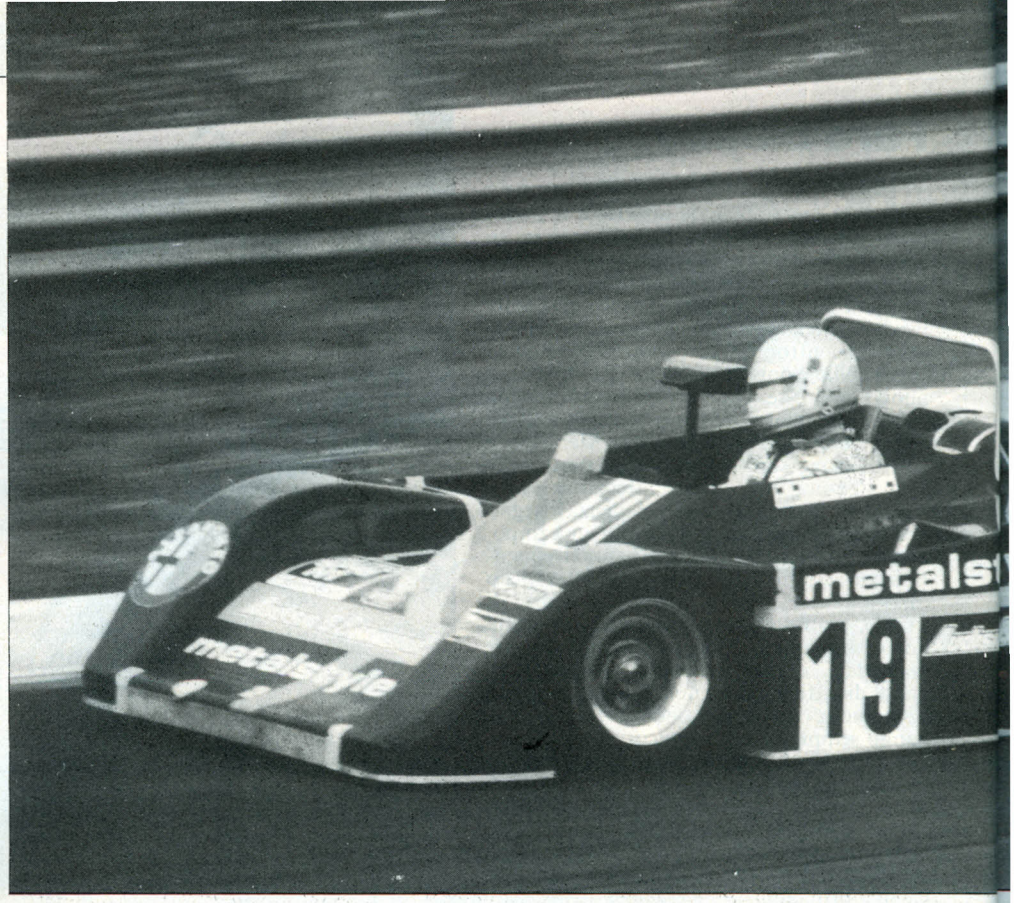
Ha salvato Niki Lauda

ARTURO MERZARIO nato nel 1943 a Chiavenna in provincia di Como inizia a gareggiare con una Giulietta Spider nel 1962. Passa poi all'Abarth 850 e 1000 Turismo con la quale corre in pista e in salita. Dopo il servizio militare torna a correre con le turismo e i prototipi 1000 dell'Abarth e diventa il pilota da battere della categoria, sia in salita sia circuito. Nel '68 viene ingaggiato dall'Abarth. Nel '69 al volante dell'Abarth 2000 Sport vince il circuito stradale del Mugello e il campionato europeo della montagna per la categoria Sport. Nel 1970 entra alla Ferrari per la quale disputa il Mondiale Marche con la 512 S. Nel 1971 vince il campionato europeo Sport 2000 con l'Abarth. È il compagno di Ignazio Giunti quando a Buenos Aires il pilota romano si uccide con la Ferrari 312P. Nel 1972 debutta in F. 1 con la Ferrari, classificandosi sesto al Gp di Gran Bretagna. Con la Ferrari 312P vince, in coppia con il rallyman Sandro Munari, la Targa Florio. Si impone anche alla 1000 Km di Zeltweg, e alla 1000 Km di Spa-Francorchamps. Con l'Abarth-Osella 2000 è campione europeo Sport Prototipi. Il suo rapporto in F. 1 con la Ferrari continua sino al 1973: nello stesso anno diventa campione italiano assoluto. Nel '74 corre con l'Alfa Romeo 33TT nel Mondiale Marche e in F. 1 con la Iso. La Williams e la Copersucar sono le monoposto di F. 1 che Merzario guida nel '75. Con l'Alfa Romeo si impone nelle prove del campionato marche del Mugello, Monza, Pergusa, Digione e la Targa Florio. Nel '76 si rende protagonista del generoso salvataggio, al Nürburgring, di Niki Lauda. In F. 1 inizia la stagione con la March per passare poi alla Williams. Sono solo 5 i Gp che Merzario disputa nel '77, mentre nel mondiale Marche trascina l'Alfa Romeo al successo. Nel '78 costruisce una sua monoposto di F. 1, ma non ottiene perticolari risultati, e l'anno successivo l'avventura di Merzario in F. 1 ha termine. Continua nell'80 in F. 2 e partecipa alla serie Pro Car. Diventa poi team manager di F. 2 e F. 3. □

Faro bianco

segue

mantovano Lucchini ha intenzione di modificare la sua S85, la vettura più diffusa della categoria, cercando soprattutto di eliminare il problema dei residui di gomma che, entrando nel vano motore dalle prese d'aria, andavano a ostruire la cinghia della distribuzione, causando rotture o perdita di potenza del motore Alfa Romeo. Un altro costruttore che pare interessato a impegnarsi nella Sport Nazionale è l'ingegnere Ermolli, mentre il toscano Bogani svilupperà la sua realizzazione apparsa già quest'anno in qualche corsa, nella quale è stato fatto uso di fibre di carbonio. Il montepremi del campionato è stato aumentato: tra i premi degli organizzatori (6 milioni a gara), quelli previsti dall'Alfa Roemo, superiori all'85, e quelli messi a disposizione dal nuovo fornitore della monogomma, la serie '86 della Sport Nazionale offrirà da spartire una «torta» di oltre 150 milioni. L'Asso-Sport sta studiando la possibilità di distribuire razionalmente il montepremi, attraverso premi d'ingaggio e «gettoni» di presenza. Vi sarà poi la novità delle verifiche obbligatorie ad almeno due vetture per gara. Infine il calendario '86 vedrà la Sport Nazionale gareggiare in concomitanza di prestigiosi appuntamenti internazionali come la F. 3000 al Mugello e l'Euroturismo a Monza. □

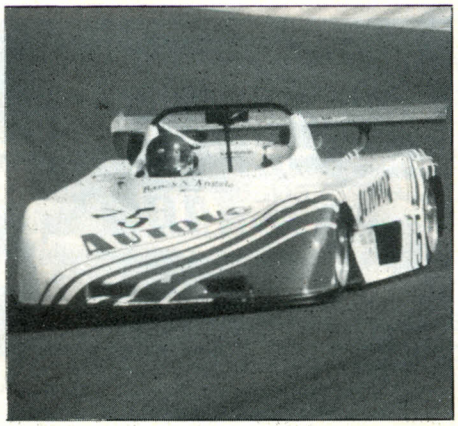


La classifica finale del tricolore Sport

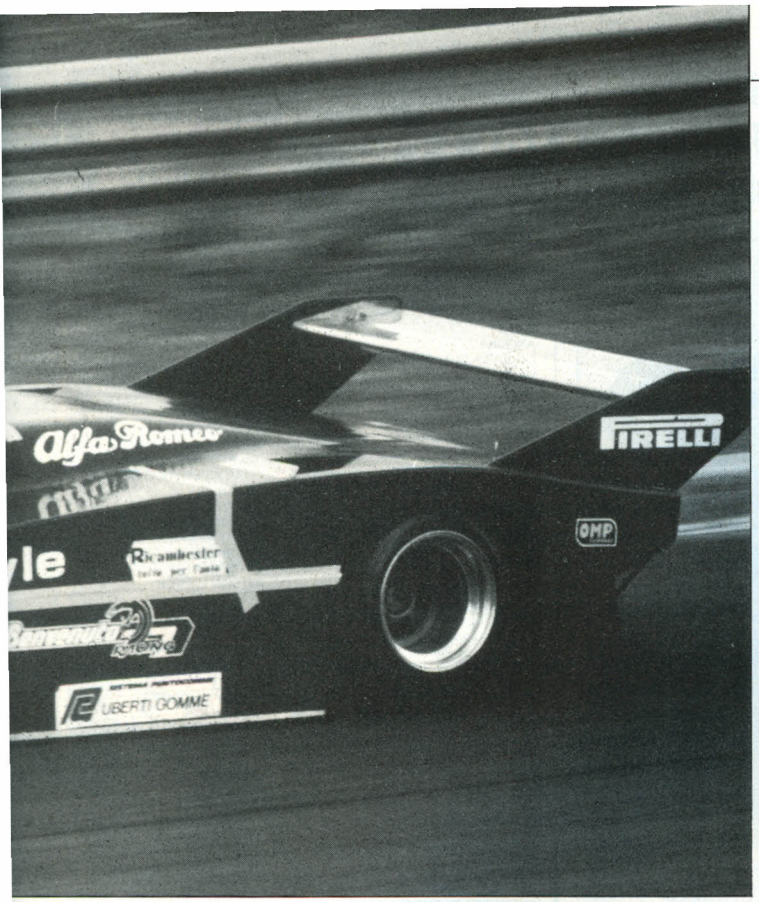
PILOTA	Monza 31.3	Pergusa 24.4	Monza 12.5	Varano 26.5	Vallelunga 2.6	Magione 9.6	Mugello 28.7	Misano 10.8	Mugello 15.9	Varano 22.9	Imola 20.10	Totale
Parpinelli (Osella-Bmw)	9	9	9	—	2	—	9	9	—	9	9	65
Ceraolo (Osella-Bmw)	4	6	1	9	9	9	4	4	—	6	2	57
Merzario (Lucchini-Alfa Romeo)	—	6	—	9	—	9	—	9	9	—	9	51
«Tarta» (Lucchini-Alfa Romeo)	3	—	9	2	3	4	9	4	3	6	6	49
Ronca (Lucchini-Alfa Romeo)	—	—	—	—	6	6	1	6	6	3	4	32
Veninata (Osella-Hart)	1	—	3	6	6	3	2	6	—	2	3	32
«Gimax» (Osella-Carma)	4,5	—	4,5	4,5	4,5	4,5	4,5	4,5	—	—	—	31,5
Randaccio (Chevron-Bmw)	6	—	6	3	4	—	6	—	—	—	6	31
Ragazzi (Lucchini-Alfa Romeo)	—	9	—	1	—	—	4	3	—	2	—	22
Pezzali A. (Lucchini Alfa Romeo)	—	—	—	6	—	—	—	—	4	9	—	19
Seguono altri 26 conduttori con punti 18 a 1												

Così il campionato Sport Nazionale 1. divisione

1. Merzario (Lucchini)	punti 51
2. «Tarta» (Lucchini)	p. 49
3. Ronca (Lucchini)	p. 32
4. Ragazzi (Lucchini)	p. 22
5. Pezzali A. (Lucchini)	p. 19
6. Araldi (Lucchini)	p. 13
7. Borghi (Lucchini) Truffo (Osella)	p. 12
9. Gozzi (Lucchini) Benedini E. (Lucchini)	p. 10
11. Tosi (Lucchini) «Donald Duck» (Lucchini)	p. 7



«Tarta», in alto, è stato il pilota che più di ogni altro ha impegnato Merzario in 1. divisione (FotoOliver). **Sopra, il comasco cura personalmente la messa a punto della sua Lucchini** (FotoVillani). **A lato Ceraolo secondo nel «tricolore»** (Attualfoto)



IL FUTURO/Declassata la 2. divisione

Tricolore addio

CON LA VITTORIA di Ruggero Parpinelli nell'assoluto del campionato Sport si è concluso nel 1985 il ciclo della 2. divisione. Dall'anno prossimo, infatti, le vetture mosse dai propulsori 4 cilindri Bmw, ex-F.2, gareggeranno solo in un Trofeo, o Challenge, e non più per il titolo assoluto. La decisione è scaturita dopo i poco confortanti risultati della stagione appena conclusa, che non ha registrato l'auspicato aumento di presenze, come invece è accaduto nella 1. divisione la Sport Nazionale. Il Trofeo '86, subordinato alla presenza di almeno 8 vetture per gara, si svilupperà in otto prove in pista e quattro in salita. La strozzatura dei motori 2000 aspirati sarà sostituita da un limitatore di giri, fornito dalla Magneti Marelli. Si cerca così di recuperare l'interesse degli specialisti della montagna per le corse in pista. Parpinelli e Ceraolo sono stati i piloti più costanti del campionato: il primo è stato l'autentico dominatore della serie con sette successi. Molta curiosità ha suscitato la brillante presenza della Chevron di Randaccio, la quale sotto le «false spoglie» di una vecchia carrozzeria B36 nasconde un telaio assemblato in Inghilterra nell'inverno scorso, rivelatosi molto competitivo. L'85 ha decretato anche la «fine» della 3. divisione, dove ormai a gareggiare era rimasta solo la Osella-Carma turbo di «Gimax». □

Merzario è convinto che in F.1 sarebbe ancora protagonista

«Laffite me lo mangio»

Il comasco, pronto a un eventuale rientro nel «circus», non ha dubbi: «Partirei nelle prime file con una monoposto competitiva, e farei comunque meglio di molti giovani»

CHE IL suo non sarebbe stato un impegno limitato alla sola «presenza», Arturo Merzario lo aveva annunciato a chiare lettere a inizio stagione, quando con il suo ritorno alle corse aveva sollevato non pochi scetticismi. E invece l'ex-pilota della Ferrari in F.1 e nei Prototipi ha onorato, a quarantadue anni, il suo passato agonistico vincendo la serie riservata alle biposto Sport Nazionale, con 5 successi su 11 corse. A Varano ha disputato buona parte della corsa agitando in aria i pugni verso chi, doppiato, non gli concedeva immediatamente strada: un atteggiamento ricorrente nella «letteratura» scritta del pilota comasco. A Imola, ultima e decisiva prova del campionato '85, Merzario ha sfoderato temperamento e tenacia quando, per la rottura di un collettore di scarico, ha visto vacillare il titolo.

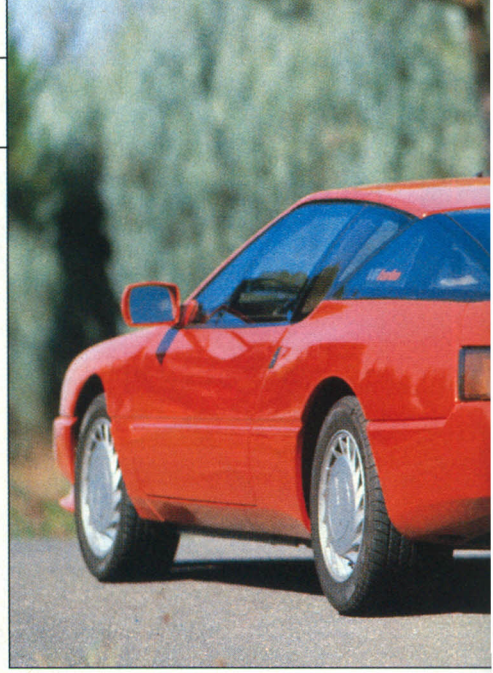
«In effetti quest'anno sono state parecchie le occasioni in cui mi pareva di rivivere l'atmosfera delle "barchette" Abarth. Mi sono ritrovato con la stessa foga, con lo stesso entusiasmo e lo stesso desiderio di stare davanti. A Imola, poi, penso di aver disputato la mia più bella corsa della stagione: ho stretto i denti, ho sofferto, ho aggredito la pista con la rabbia di chi vede l'avversario avvicinarsi troppo. E non ho mollato, vincendo così gara e campionato anche se non sapevo che sarebbe stata annullata la prova di Vallelunga».

— Adesso che ha verificato di essere lo stesso pilota veloce di un tempo, Arturo Merzario è certo di poter ancora dire la sua in F.1, se gli venisse offerta una possibilità.

«Fermo restando che quando un pilota ha corso per vent'anni in F.1, con le Sport Prototipo e in Cam-Am, non perde la sensibilità di guidare una macchina da competizione. Certamente molto dipenderebbe dalla vettura a disposizione. Oggi è il mezzo a "fare" il pilota e nemmeno un fuoriclasse riuscirebbe a sopperire con la guida alle deficienze di una monoposto poco competitiva. Comunque con una vettura valida sarei ancora in grado di stare nel gruppo di testa, certamente nelle prime file. Avrei bisogno, però di un certo periodo di "adattamento", visto che in 5-6 anni le F.1 sono profondamente cambiate. Ma per me non costituirebbe un grosso problema. Con una Ligier, ad esempio, riuscirei tranquillamente a stare davanti a Laffite, che ha più o meno la mia età. Tra l'altro quando correvo con l'Alfa Romeo nei prototipi sono stato proprio io a suggerire all'ingegnere Chiti di prendere Jacques in squadra. Sicuramente direi di sì: in F.1 oggi non avrei problemi a dare la paga a tanti giovani che oggi furoreggiano nei Gran Premi, con la mia esperienza sono convinto che potrei togliermi ancora delle belle soddisfazioni battagliando alla pari con i migliori piloti del momento senza alcun timore reverenziale per nessuno».

— Fino a quando Merzario intenda continuare a correre è una risposta che neppure il pilota comasco riesce a dare.

«Quest'anno sono tornato all'attività agonistica anche per esigenze economiche. Avevo un impegno con Giorgio Lucchini e l'ho portato a termine, credo anche in maniera brillante. In questa stagione, gareggiando, ho scoperto nuovi stimoli, al di là dell'aspetto economico o di lavoro. Mi è tornata la voglia di correre e a quarantadue anni mi sento fisicamente integro. Sicuramente l'anno prossimo sarò ancora con la Sport Nazionale. Ho anzi l'intenzione di costruire alcuni telai per la categoria. Saranno vetture molto semplici nella loro struttura, facili da mettere a punto ad economiche da gestire: si chiameranno Symbol. Poi ho sempre un discorso aperto con Lucchini per disputare la Can-Am, ma questo programma è vincolato alla disponibilità di grossi sponsor». □



Prestazioni più che esaltanti per l'ultima Renault

Piacevole mostro

L'Alpine V6 è in grado di raggiungere i 250 kmh e di bruciare il chilometro in 26"8, offre tuttavia un elevato comfort di marcia ed una sorprendente silenziosità interna. Piuttosto alto il prezzo d'acquisto, 51.696.180 lire chiavi in mano, a causa dell'Iva al 38%

VALLELUNGA — Non pioveva da tanto tempo ma le prime gocce di pioggia sulla campagna laziale, hanno iniziato a cadere proprio prima che, a Vallelunga, i giornalisti italiani potessero prendere contatto con la nuova Renault Alpine V6 Turbo. Se aggiungiamo che nei tre giorni precedenti si erano svolte sullo stesso circuito, le finali europee della Coppa Renault 5 Gt e dell'Alpine V6, si può facilmente immaginare lo stato di estrema scivolosità del fondo stradale, ricco di «polvere di pneumatici» che si impastava con l'acqua piovana. Per cui i numerosi giri di prova sul circuito, sono stati compiuti forzatamente ad andatura «turistica» perché non solamente in curva, ma anche in accelerazione (se violenta) la vettura tendeva a «partire» incontrollabile. Le Renault Alpine V6 Turbo, della prova erano equipaggiate con Pirelli P 700, pneumatici sportivi scelti dalle Case per le vetture veloci, e particolarmente idonei contro l'aquaplaning, ma il controllo della vettura era veramente complesso. In questo caso non si trattava solo di acqua in abbondanza, ma di una sottile poltiglia scivolosa. Quindi la prova vera e propria rimandata, dobbiamo ammetterlo sinceramente, comunque il test è stato valido per un contatto diretto con questa Alpine V6 turbo, una vettura che solo pochi fortunati potranno permettersi. Un tempo, chi acquistava una vettura sportiva sapeva che al piacere delle prestazioni faceva da contraltare una notevole spartanità, un comfort limitato ed una certa rumorosità. Oggi le Case tendono, invece, ad abbinare caratteristiche sportive e comfort in maniera paritetica. La Renault Alpine V6 Turbo è un esempio fra i più significativi di questa tendenza. 250 kmh la velocità massima raggiungibile, ma anche una silenziosità eccellente (pur se le velocità che abbiamo potuto raggiungere, in verità, sono state notevolmente inferiori a quella di punta). Brucianti sono le accelerazioni, ma c'è anche la possibilità di ascoltare la radio a volume moderato. Elevato il comfort di marcia, anche quello dei passeggeri, grazie ai sedili anatomici, a un computer di bordo a sei funzioni (velocità, consumo medio, distanza percorsa, quantità carburante, autonomia) e ad altri accessori che in vetture come questa diventano d'obbligo, ad esempio: chiusura e apertura delle portiere con telecomando a distanza, alzacristalli, ovviamente elettrici, retrovisore esterno, pure a comando elettrico.

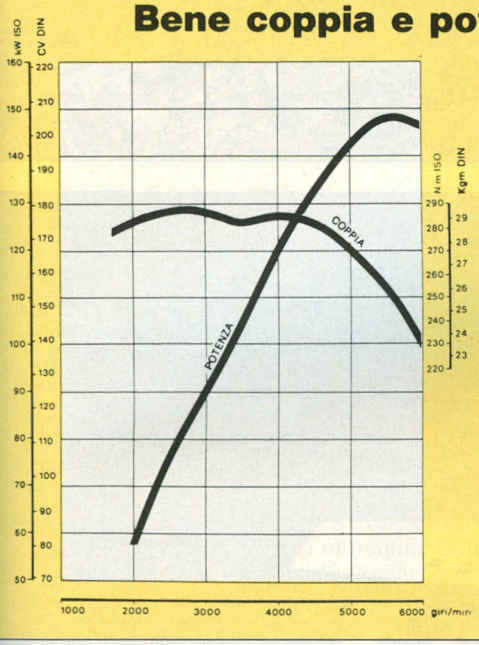
È UNA VETTURA sport, sposata al granturismo. Viene realizzata a Dieppe nello stabilimento Renault sulla Manica, presso un «atelier», il termine francese in questo caso appare appropriato, dal nome fascinoso: Alpine, dove si respira aria di sport. È una filante berlinetta due porte, quattro posti con motore 2458 cc., ora sovralimentato da turbocompressore Garrett del tipo T3 e dotato di iniezione elettronica, in grado di sviluppare 200 cv a 5750 giri. La coppia massima si raggiunge a 2500 giri, brucianti sono le accelerazioni: da 0 a 100 kmh si va in 7", mentre il km da fermo si percorre in 26"8. Motore e trazione posteriori, richiedono, vista la potenza disponibile, un tipo di guida adeguato. I cerchi in lega leggera montati di serie richiamano come design quello delle turbine mentre i pneumatici, come detto, Pirelli P 700 sono da 195/50-15 anteriormente e 255/45-15 posteriormente, il tipo è Vr. La carrozzeria, in fibra di vetro, è particolarmente profilata con il parabrezza inclinato di 67 gradi. Per favorire il Cx, che è di 0,30, la parte anteriore è completamente ermetica. Anche la portanza è ridotta a vantaggio dell'aderenza. Vari elementi esterni, quali: paraurti, fari e pulsanti delle portiere sono integrati nella carrozzeria. Le sospensioni tanto anteriori che posteriori sono a triangoli sovrapposti e il sistema frenante, ovviamente, è adeguato alle prestazioni esuberanti della vettura con quattro dischi ventilati di grosso diametro, servoassistiti. Data la profilatura, i consumi sono veramente ridotti, quasi da utilitaria si potrebbe dire. A 120 kmh (una andatura non proprio probabile con una vettura come la Renault Alpine V6 turbo), il consumo è di 8,1 litri per 100 km, vale a dire 12,3 km con un litro di super. Il prezzo? Anche questo è adeguato alle prestazioni e al comfort che la vettura può offrire: lire 51.696.180 chiavi in mano una cifra su cui pesa l'iva al 38% dovuta al motore, lo stesso della 25 V6, di più di 2000 cc. In Italia sarà commercializzata entro fine anno. □

Fotografie di Gabriela Noris

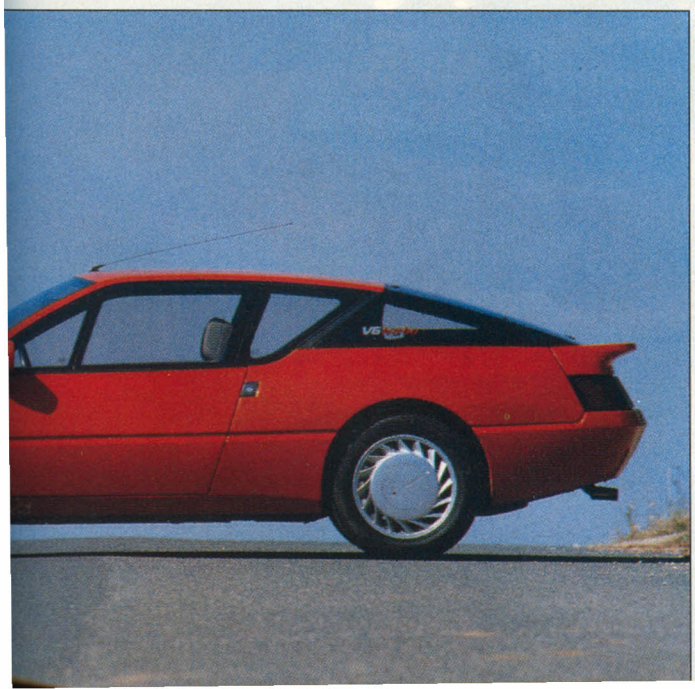
RENAULT Alpine V6 Turbo

La linea della Renault Alpine V 6 Turbo è estremamente filante e numerosi sono gli elementi integrati nella carrozzeria. Molto inclinato il parabrezza, 67 gradi. Elevato il comfort degli interni, l'abitabilità è sufficiente per quattro persone

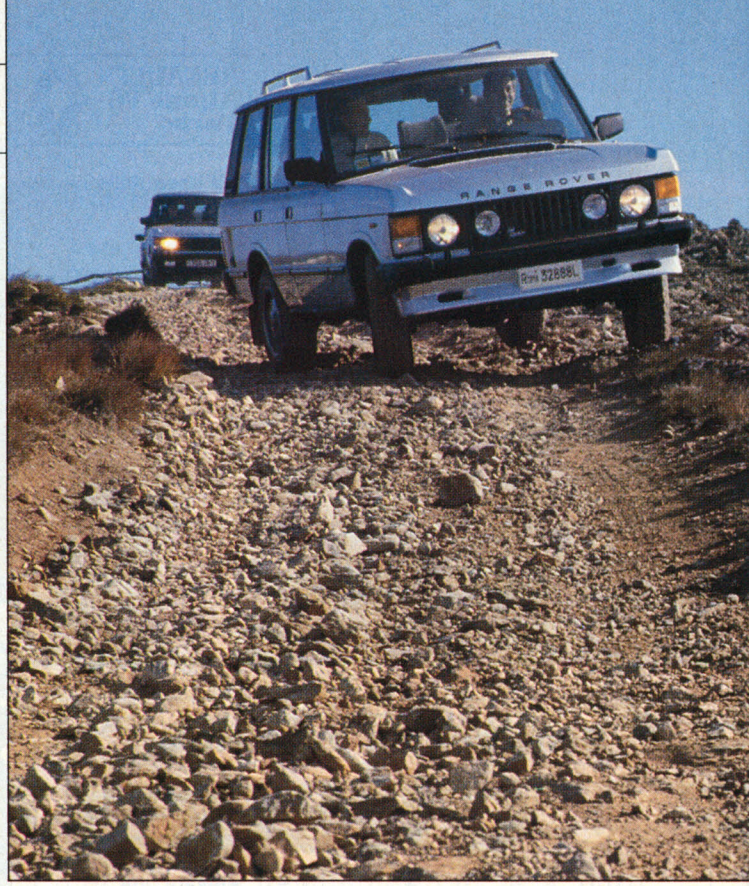
Bene coppia e potenza



Come mostra il diagramma la potenza massima è elevata, ma estremamente interessante è anche l'andamento della coppia massima che assicura una gradevole elasticità di marcia



AUSTIN ROVER LAND ROVER RANGE



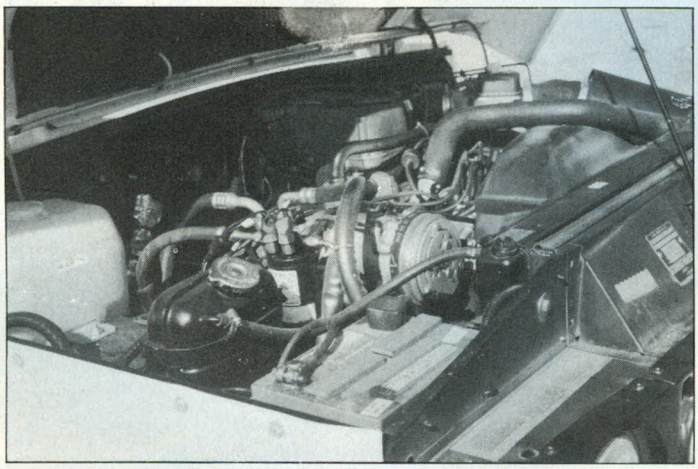
A destra: si può vedere la differenza tra i frontali della Range: quella distribuita in Italia ha i doppi fari. Nella pagina accanto alcuni passaggi fuoristrada che la vettura ha mostrato di saper affrontare in tutta sicurezza. Elevato il comfort generale della vettura, dotata di serie di un numero eccezionale di accessori (FotoMassagrande)

Per la Range nata nel '70 il tempo sembra non passare

Iniezione di giovinezza

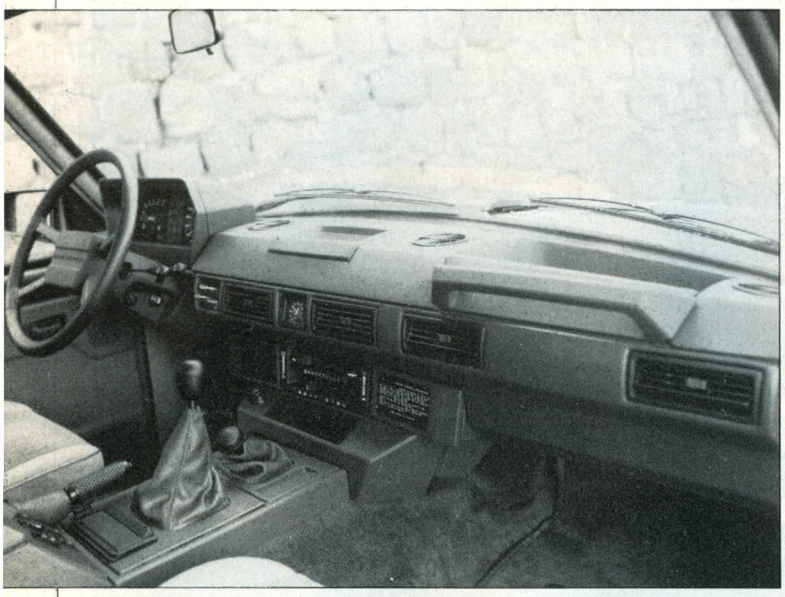
L'ultima versione, che ha sostituito i carburatori con l'alimentazione a controllo elettronico, dispone di 39 cv in più della versione precedente e assicura una riduzione dei consumi. In Italia sarà venduta in uno speciale allestimento a 48.392.000 lire

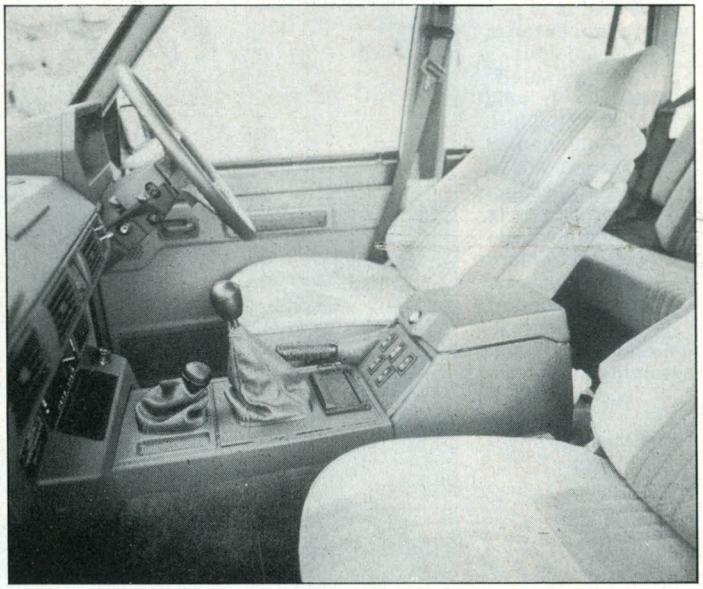
RAPALLO — La Range Rover, è vero, riesce a conservare la sua immagine fatta di prestigio e di originalità, anche se ha compiuto, ormai, 15 anni. Per un'auto 3 lustri sono molti, una longevità di lunga superiore a quella che si può considerare l'età media. Imitata da molti costruttori oltreoceano, ma mai eguagliata, continua a primeggiare nonostante la concorrenza sia diventata molto competitiva e agguerrita. La Range continua a migliorare di modello in modello. La nuova versione 1986 «Fuel Injection» sul modello quattro porte dispone di 39 CV in più, gode quindi di un più favorevole rapporto peso/potenza e consuma meno. La potenza è aumentata del 32%, è più veloce, più scattante in accelerazione del 14,6%, più economica nei consumi del 21,5% (prendendo come riferimento il ciclo urbano). Ma c'è di più: la Range Rover Fuel Injection 1986, viene presentata per il mercato italiano, e solamente per quello italiano per ora, in una veste leggermente più personalizzata rispetto a quella inglese. Di serie dispone di una mascherina a quattro fari con l'aggiunta di due «Carello» di alta potenza e di un portapacchi integrato sul tetto tipo «America». In più oltre a dei fregi laterali, ha uno spoiler anteriore verniciato dello stesso colore della carrozzeria, con una duplice funzione: aerodinamica e di convogliatore di flusso d'aria per i dischi dei freni anteriori. Particolarità non disponibili sulla versione inglese, rimasta ancorata alla tradizione. La plancia è stata parzialmente ridisegnata e nuova è pure la gamma dei colori. Ma la più sostanziosa novità sta nell'iniezione elettronica Lucas, adottata al posto dei carburatori. Il dispositivo sistemato al centro delle due bancate di cilindri (il motore come si sa è un otto cilindri a V di 90 gradi di 3528 cc) è raffreddato da un potente ventilatore. Una serie di sensori regolano il perfetto funzionamento del motore



L'impianto di iniezione è collocato fra le due bancate dei cilindri, oltre che un incremento di potenza assicura una sensibile riduzione dei consumi. Completamente nuovo anche il cambio automatico ora a quattro rapporti (FotoMassagrande)

segue





Iniezione di giovinezza

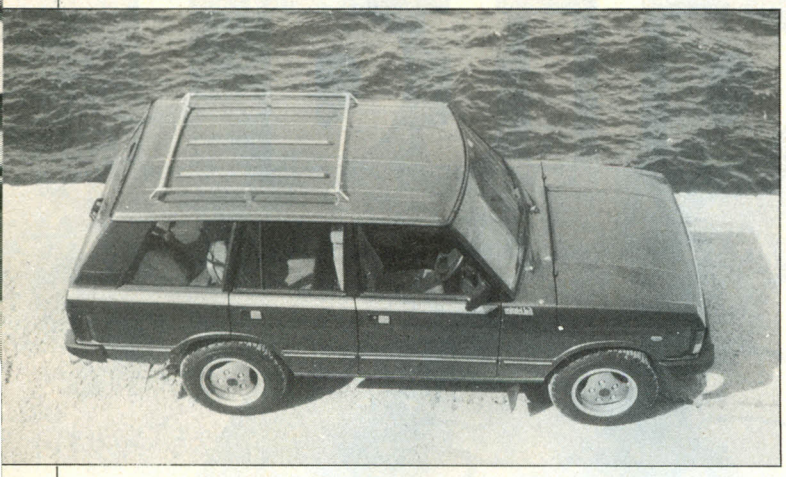
segue

dosando anche il flusso della miscela in funzione della temperatura dell'aria e del regime di rotazione. Ora i CV disponibili sono 165 a 4750 giri, 39 CV in più della versione a carburatori. La coppia massima è di 27,1 kgm a 3000 giri. Questo incremento di potenza rende il motore più progressivo, armonico ed elastico e consente alla Range Rover una velocità di punta di 170 kmh. Il km da fermo si percorre in 33"8 (contro i precedenti 39"6) mentre il consumo, in città, è di 18,3 litri di carburante per 100 km contro i 23,3 litri per 100 km della versione a carburatori. Anche il cambio ha dovuto essere adeguato ai nuovi motori. Quello automatico finora montato a tre rapporti della Crysler, è stato sostituito da un nuovo cambio automatico Zf a quattro rapporti che consente, ovviamente, un miglior sfruttamento della coppia motrice, cosa molto utile nell'uso fuoristradistico. Rivisto anche il cambio manuale a cinque rapporti, sempre accoppiato come l'automatico con un riduttore che raddoppia il numero dei rapporti a cui è stata accorciata la cloche. Per il resto, sotto il profilo tecnico, quasi tutto è rimasto invariato, dal tipo di sospensione ad assale rigido con molle elicoidali, allo sterzo, ai freni a disco. I pneumatici sono o 205 R 16", o 215/75 R 16". Il telaio è sempre in acciaio scatolato e sagomato e pannelli d'alluminio. Abbiamo provato la Range sia in autostrada che su uno sterrato dell'entroterra ligure particolarmente impegnativo. I molloni elicoidali di cui è dotata la vettura consentono ampie escursioni dei due assali rigidi e se in autostrada questo molleggio nella guida veloce è forse fin troppo morbido, nei percorsi fuoristrada assorbe in maniera perfetta i colpi fornendo un comfort non certo da poltrona da salotto, ma senza sobbalzi che sulla più spartana seppur validissima Land, non sarebbero mancati. Anche nel caso di pendenze dell'ordine del 50/60% l'incremento di potenza offre indiscutibilmente delle garanzie. La vettura reagisce con maggiore linearità alle sollecitazioni dell'acceleratore e dello sterzo. Si possono, in ogni caso, superare pendenze del 100%. Estremamente utile è il dispositivo automatico, infulcrato al centro dell'assale posteriore, che ristabilisce il livellamento del

segue

In alto: gli interni della Range sono particolarmente curati con vetri elettrici, luci di cortesia temporizzate, cinture anteriori con attacco ad altezza variabile, braccioli sia anteriori che posteriori, sedili in velluto e luci di cortesia sotto le portiere anteriori. Non compresi negli optional aria condizionata (2.712.000 iva compresa, e la vernice metallizzata (828.000 lire)

La versione della Range Fuel Iniection venduta sul mercato italiano è equipaggiata di serie anche con un personalizzato portapacchi che ne sottolinea la funzione multiuso lavoro-diporto che caratterizza, da sempre, questa vettura



Ingombri a confronto

	Lunghezza cm	Larghezza cm
Range Rover	444	181
Alfa 6	468	168
BMW Serie 7	486	180
Ford Scorpio	467	176
Lancia Thema	459	176
Mercedes Serie 200	474	174
Volvo 740 Berlina e SW	479	175

I pesi rimorchiabili

Range Rover	Kg. 1.700
Mercedes S 200	Kg. 1.260-1.340
Volvo 240 SW	Kg. 1.150
Volvo 740	Kg. 1.300-1.400
Lancia Thema	Kg. 1.200
Rover 2.0-2.4 TD-3.5	Kg. 1.400

Iniezione di giovinezza

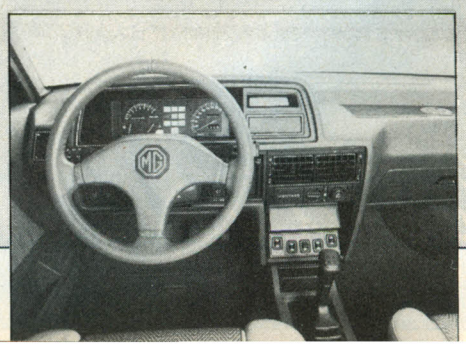
segue

Range dandole l'assetto normale qualunque sia il carico. A proposito di pendenze, bisogna dire che il nuovo spoiler anteriore limita l'angolo d'attacco a pendenze massime del 37%. L'appendice aerodinamica può tuttavia essere tolta con estrema facilità perché è fissata da quattro bulloni solamente. L'angolo di attacco passa così a valori decisamente superiori. In Italia la Austin Rover ha sostituito il quattro porte a carburatori «Vogue» con due modelli Fuel Injection. Un quattro porte cambio manuale a cinque rapporti e un quattro porte cambio automatico a quattro rapporti, la cui commercializzazione inizierà il 15 novembre prossimo. Rimane in vendita il modello due porte a carburatori al prezzo precedente. I modelli Fuel Injection hanno invece un prezzo maggiorato del 5,5% rispetto ai precedenti modelli a carburatori, vale a dire tre milioni in più. Infatti il listino Iva compresa indica: 48.371.000 di lire per la versione quattro porte cambio meccanico e 50.392.000 di lire per la quattro porte cambio automatico. Sotto l'aspetto commerciale la Range Rover, una fuoristrada perfetta su strada, utilizzabile sia come mezzo di lavoro, sia per diporto, continua ad essere fortemente richiesta su tutti i mercati. Sul nostro c'è stato un netto rilancio nell'anno in corso, perché questa vettura rappresenta eleganza, versatilità, affidabilità, prestazioni, sicurezza e tanta immagine. Nei primi nove mesi del 1985, sono state consegnate, in Italia, 625 Range Rover e le previsioni parlano di quota 800 a fine anno il 5,8% in più della media degli ultimi anni. L'incremento delle vendite è stato del 18% e del 36% in Inghilterra e nel resto del mondo, confrontando i sei mesi gennaio-giugno di quest'anno e dell'anno precedente. Un dato significativo per il mercato italiano: il possessore tipo della Range Rover (da una recentissima indagine di mercato) risulta essere possessore di almeno 3,4 vetture. Il 18% degli acquirenti Range Rover la utilizza in ogni caso per lavoro. □

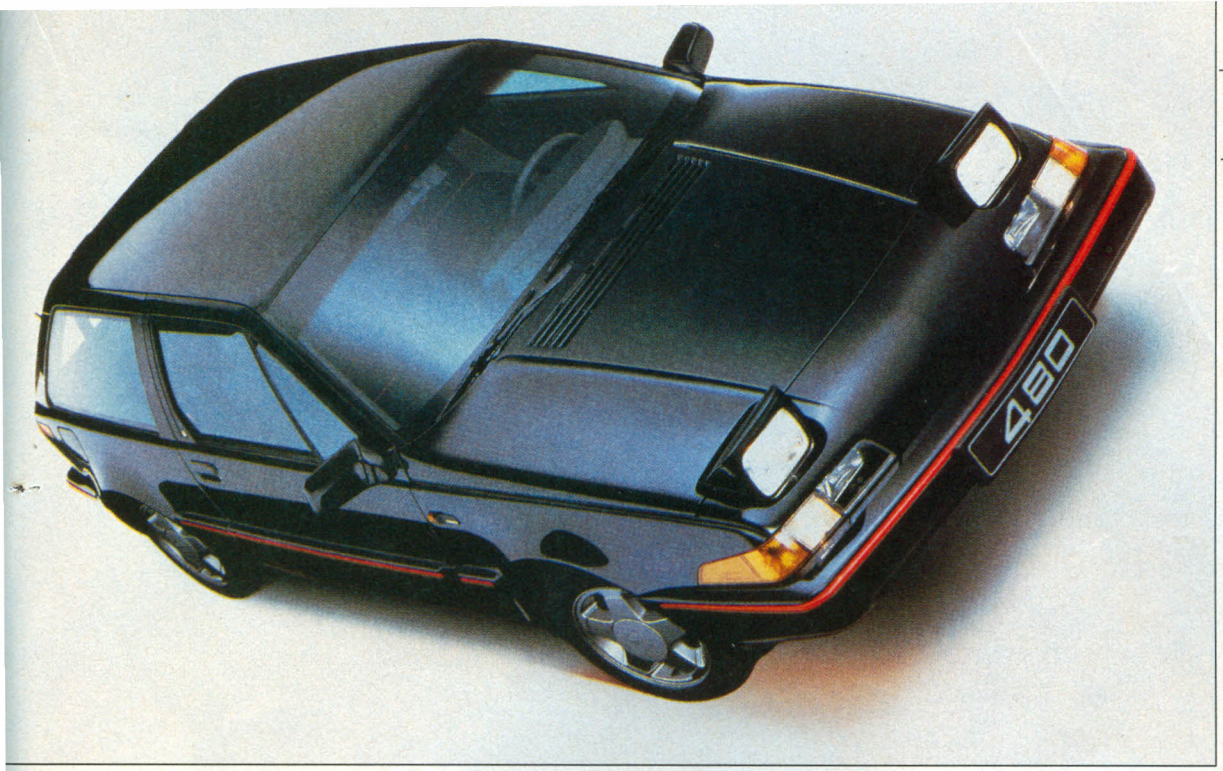
Austin Rover presenta la versione Mg

Una Montego da 203 kmh

È LA PIÙ veloce vettura di serie di tutta la produzione Mg passata e presente. La Montego Mg Turbo, spiccatamente sportiva, si aggiunge e completa la gamma Montego che comprende le tre berline rispettivamente di 1300 cc, di 1600 cc, di 2000 cc e la Station Wagon Estate. La nuova Montego Turbo, motore due litri sovralimentata da un Garrett T3 con intercooler, eroga 152 cv che consentono una velocità massima di 208 kmh e accelerazioni da corsa: da 0 a 100 kmh in 7"7 e km con partenza da fermo in 28"8. L'impostazione generale della meccanica è rimasta invariata, cioè motore trasversale, trazione anteriore, cambio a cinque marce ora però con rapporti più lunghi. Sono state modificate le sospensioni e sono stati aggiunti uno spoiler anteriore e uno posteriore. Il confort interno è caratterizzato da numerosi accessori di serie, quali vetri e specchietto a comando elettrico, chiusura centralizzata delle portiere, tetto apribile, luci interne a spegnimento ritardato. Il prezzo è di lire 19.990.000 iva compresa con un unico optional, la vernice metallizzata offerta al prezzo di lire 241.000, iva inclusa. □



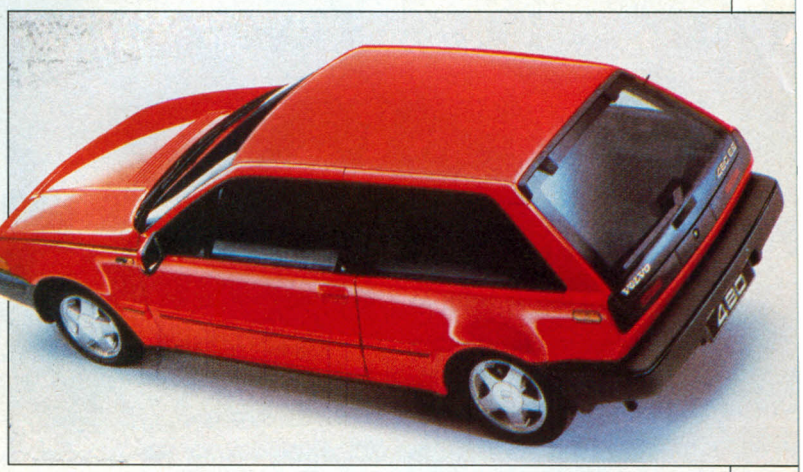
Gli spoiler danno alla Montego Mg un aspetto particolarmente aggressivo. A fianco il posto guida del nuovo modello Rover



Ecco due immagini della nuova Volvo 480 Es, che con i suoi 4,21 metri di lunghezza è di dimensioni contenute rispetto a tutte le altre vetture della gamma Volvo. Dotata di un motore di 1700 cc è stata studiata per essere agile e veloce, e anche per garantire un perfetto comfort a 4 passeggeri adulti

Compatta la nuova proposta Volvo

Lusso, ma «discreto»



Verrà presentata ufficialmente al Salone di Ginevra. Siglata 480 Es è la prima trazione anteriore realizzata dalla Casa svedese. Raggiungerà i 190 kmh di velocità

AL PROSSIMO Salone di Ginevra la Volvo presenterà un nuovo modello. Si tratta di una vettura destinata ad ampliare la gamma offerta sinora sul mercato dalla Casa svedese che, in questi ultimi anni, ha mostrato una sorprendente vitalità in fatto di nuove proposte. La nuova «creatura», la cui commercializzazione è già stata annunciata per il 1986, era stata messa in cantiere sei anni orsono, pensata e studiata sulla base di una approfondita ricerca di mercato che aveva connotato il profilo del cliente potenziale tipo. Vale a dire una persona con un livello di istruzione e di reddito superiore alla media, di una età compresa tra i 25 e i 45 anni e con uno stile di vita individualista. Uomini e donne, cioé impegnati sul lavoro, interessati a sviluppare la loro professionalità e pronti a cogliere le opportunità per una rapida carriera. Individuato l'obiettivo da raggiungere i responsabili Volvo hanno impartito una serie di imput da seguire. Su queste basi si è arrivati alla definizione del nuovo modello. Identificata con la sigla 480 Es la «piccola» della Volvo ha una linea estremamente personale e vanta soluzioni tecniche nuove rispetto a quelle tradizionali della Casa svedese. Si tratta di una due porte con un amplio portellone posteriore dall'ampia vetratura. Di dimensioni compatte è lunga m. 4,26 e larga m 1,71. Nonostante la carrozzeriea abbia un profilo ribassato, l'abitacolo è estremamente spazioso per quattro persone adulte. Per ottenere un'auto molto confortevole negli interni, pur mantenendo una certa compattezza esterna è stata adottata, per la prima volta, la trazione anteriore. Il ponte posteriore, particolarmente leggero, è a carreggiata costante, onde consentire un contatto con la strada ottimale. A disco sulle quattro ruote i freni, mentre per garantire la massima sicurezza è stata studiata, per l'abitacolo, una gabbia a profili scatolati, integrata da barre di rinforzo nelle portiere e da zone ad assorbimento d'urto anteriori e posteriori. La carrozzeria della vettura è per un 50% in acciaio zincato, su entrambi i lati, e per un 10% in materiali compositi. Questo a conferma della grande attenzione che la Volvo presta alla qualità del prodotto.

IL MOTORE è un nuovo quattro cilindri in linea montato trasversalmente in blocco unico con il cambio (a 5 marce) e la trasmissione finale. Con una cilindrata di 1721 cc, questo propulsore grazie alle particolari caratteristiche delle camere di scoppio, è in grado di sviluppare 109 cv. L'alimentazione ad iniezione è controllata da un minicomputer che gestisce anche il sistema d'accensione. La velocità dichiarata per la 480 Es è di 190 kmh, con accelerazioni di tutto rispetto. È stata anche preannunciata una versione turbo, che dovrebbe essere messa in commercio nel 1987, equipaggiata con un sistema antinquinamento catalitico controllato da un sistema di sonde lamba. Molta l'elettronica applicata alla gestione delle funzioni di confort generale, tra cui spiccano: il sistema antifurto, la chiusura centralizzata e lo spegnimento temporizzato delle luci di cortesia. Un display, come ormai consuetudine sulle vetture dell'ultima generazione, provvederà ad informare il pilota sulle condizioni del motore ed in generale della vettura. Gran parte dei componenti è stata studiata per non richiedere sostituzioni prima degli 80.000 km. □

a cura di **Giovanni Paterlini**

Concluso il Trofeo delle Industrie a Parma

Chesini su un terzetto

PARMA — 113 piloti hanno partecipato alla 3. prova del Trofeo delle Industrie. Nei tempi di qualificazione ottimo tempo di Pier Mario Cantoni che, con 46"6 è il nuovo detentore del record sul giro del circuito di S. Pancrazio. Molto combattuta la C/Nazionale dove Tornieri e Sassi, vincitori di una manche a testa, hanno dovuto attendere il responso del cronometro per vedere assegnare la vittoria finale a Sassi per 8 decimi su Torrieri. Molto numerosa la 125 junior che ha visto la vittoria finale di Chesini sul terzetto Loreto, Galdini e Di Pasquale dopo che Pane, a lungo secondo, era stato costretto al ritiro. Vittoria di Piccini nella Formula C davanti ad un determinato Zazzaroni (2. al traguardo), che però nulla ha potuto contro lo scatenato toscano. Terzo posto per il francese Le Coadau. A Malandrucco la vittoria nella Mini Kart dopo una lotta con Falchi.

KARTING

Fraore (PR), 27 ottobre 1985
15. Trofeo delle Industrie
3. prova

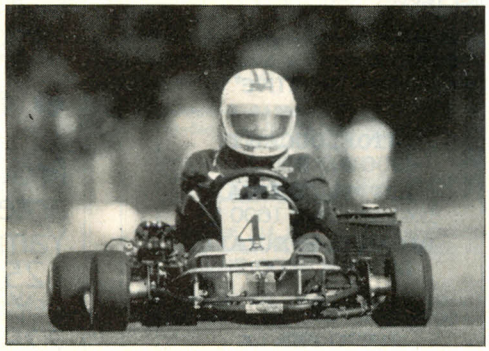
Le classifiche:
60 Mini Kart: 1. Malandrucco; 2. Falchi; 3. De Lorenzi; 4. Giardinieri; 5. Bonetti.
125 Junior: 1. Chesini; 2. Loreto, 3. Galdini; 4. Di Pasquale; 5. Siena.
125 C/Nazionale: 1. Sassi; 2. Tornieri; 3. Di Fernando; 4. Fanton; 5. Bertoli.
Formula C: 1. Piccini; 2. Zazzaroni; 3. Le Coadau; 4. Menegatti; 5. Favero.

Calendario gare
10 novembre 1985

Pista S. Pancrazio
Fraore (PR)
A.

Circuito di Gela
Gela Caltanissetta
A.C. 60 cc

Kartodromo Volturno
Caiazzo (SA)
60-100-125



Dopo tanta sfortuna Piccini a S. Pancrazio è tornato alla vittoria in Formula C precedendo un coriaceo Zazzaroni (FotoPaterlini)

Barchi in gran forma

AMPUGNANO — Pepi, Porciani, Picchioni, Rangoni, Fabio Torsellini erano i favoriti, mentre tra Simone Torsellini e Borghi era ancora tutto da decidere. Per i primi tutto è andato secondo copione, viceversa ai cugini Torsellini è andato tutto storto. La vittoria finale nella C/Nazionale è infatti stata appannaggio di Perna, come nello scorso anno, mentre Barchi si è imposto nella 125 Junior, confermando il suo stato di grazia. Regolari tutte le prove, salvo due brutti incidenti occorsi a Pretosi e a Pellegrini, che avevano fatto temere il peggio poi scampato.

KARTING

Ampugnano (SI), 27 ottobre 1985
3. Trofeo Città di Siena 4. prova

Le classifiche:
Mini Kart: 1. Picchioni; 2. Ballini; 3. Antonelli; 4. Savelli; 5. Fossa. **100 Cadetti:** 1. Rangoni; 2. Paglicci; 3. Chiti; 4. Babini; 5. Amedei. **100 Nazionale:** 1. Porciani; 2. Biondini; 3. Ciancagli; 4. Batoni; 5. Fattorini. **125 Junior:** 1. Barchi; 2. Pieraccini; 3. Braschi; 4. Nannicini; 5. Arrighi. **125 C/Nazionale:** 1. Perna; 2. Martin; 3. Antonini; 4. Landi; 5. Bettavini. **Formula c:** 1. Placuzzi; 2. Pepi; 3. Barluzzi; 4. Sabatini; 5. Monti.

DomenicaSprint

MAI DIRE MAINOLI IN MAREMMA

MANTOVA PER EX-CENTAURI

CALDEROLI BATTE ANCHE L'AUTUNNO

L'Audi sta tornando forte anche in casa nostra. Ecco la 80 Quattro di Rossi-Girotti, lanciata verso il quarto posto assoluto e la vittoria di gruppo A al rally Mantova Corse (Attualfoto)

RALLY 1. SERIE/Trofeo Maremma per 037

Mainoli senza problemi

Attardato Borchi già all'inizio, il pilota lombardo domina la gara toscana dovendo solo amministrare il vantaggio

FOLLONICA — Un percorso impegnativo con tredici prove speciali, per un totale di 160 chilometri, racchiuse tutte in un fazzoletto di terra; una organizzazione percisa e senza sbavature per una gara interessante, anche se troppo presto privata di emozioni per la vittoria finale. Così il Trofeo Maremma, organizzato dalla scuderia Maremma Corse, ha festeggiato i suoi nove anni di vita con una edizione particolarmente tirata, vinta con pieno merito da Rodolfo Mainoli e Gianmario Gerbaldo su Lancia 037 preparata da Mauro Nocentini. Una vittoria maturata nelle primissime battute di gara, quando già alla seconda speciale l'unico equipaggio in grado di contrastarli, Borchi-Franceschini, si è ritrovato con più di un minuto di svantaggio per il bloccaggio del filo dell'acceleratore della loro Lancia 037 Tamauto. Un vantaggio che ha permesso a Mainoli di correre tutta la gara controllando il suo avversario, autore di una spettacolare rimonta che lo ha portato a soli 11" dal leader. Alle spalle dei due si è piazzato Angelo Azzolari, autore di una gara discontinua in cui ha alternato ottimi tempi, con la vittoria in una speciale, ed altri assolutamente mediocri. Seguono nella classifica finale le due rivelazioni di questa gara, Giovanni Doni, su Porsche 911, e Benedetto D'Innocenzo su Renault 5 Turbo. Il primo ha fatto una gara regolare, con un finale che gli ha permesso di recuperare un paio di posizioni. D'Innocenzo è invece partito fortissimo, aggiudicandosi la speciale d'apertura rimanendo poi per gran parte dalla gara a ridosso dei primi. Qualche guaio alla vettura e un paio di prove con qualche errore lo hanno quindi relegato al quinto posto, una posizione che sottolinea comunque l'ottima prova fornita. Gran parte dell'interesse della gara di Follonica era però concentrato nella lotta per i gruppi A ed N, decisive per l'assegnazione delle Coppe di zona. Nel gruppo A, Benjamin Hunt su Opel Manta preparata dai fratelli Venturi, ha vinto nettamente superando Vareno Grassini, in coppia con Silvia Galleni, autore di una gara piuttosto abulica, nella prima parte, riscattata da un finale degno delle sue qualità. Nel gruppo N, assente il capoclassifica Turri, appiedato dal mancato arrivo della sua Escort XR3 Turbo, chi si aspettava un assolo del pratese Gori è rimasto deluso. La vittoria è andata invece a un altro pratese, Maranghi, ancora una volta nei quartieri alti della classifica. Per quanto riguarda la situazione della zona il risultato di Follonica, se da una parte conferma Grassini al comando, rimanda tutto alle prossime gare, con Hunt che si è fatto sotto e con Fruzzetti, terzo di gruppo qui, che non molla sperando anche nel ricorso per la squalifica dello Zoccolo.

La cronaca della gara maremmana si apre con un acquazzone che sorprende i primi sulla speciale d'apertura. La prima classifica è infatti un po' anomala con D'Innocenzo-Puccetti in testa a pari merito con Fruzzetti-Morelli su Golf Gti gr. A e con i favoriti della vigilia a «remare» nelle retrovie. Nella seconda speciale si decide la gara. Borchi (Lancia 037 Tamauto) rimane con l'acceleratore bloccato e riesce con grandi rischi a uscire di prova con un grave ritardo su Mainoli. Il varesino legittima intanto la sua prima posizione vincendo anche la terza e la quarta prova.

Luca Bartolini

Anche in Maremma Benjamin Hunt e la sua Manta, a lato, non hanno fallito, vincendo senza problemi il gruppo A (FotoStudio'83)

RALLY 1. SERIE

Follonica, 27 ottobre 1985

9. Trofeo Maremma

Valido per la Coppa Italia Rally nazionali (coeff. 3) e quale prima finale Trofeo Citroën Visa Gt.

Le classifiche

Assoluta: 1. Mainoli-Gerbaldo (Lancia 037) in 1h30'11"; 2. Borchi-Franceschini (Lancia 037) a 11"; 3. Azzolari-Orlando (Lancia 037) a 1'51"; 4. Doni-Diddi (Porsche 911) a 3'55"; 5. D'Innocenzo-Puccetti (Renault 5 Turbo) a 3'58"; 6. Hunt-Venturi (Opel Manta) a 5'12"; 7. Grassini-Galleni (Opel Kadett Gsi) a 5'38"; 8. Fruzzetti-Morelli (Golf Gti) a 6'09"; 9. Cenni-Paglia (Porsche 2.7) a 6'50"; 10. Guarducci-Paolieri (Escort Rs) a 7'49".

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Fortunati-Mattoli (Visa Gt) in 1h46'20"; 2. Drago-Bianchi (Visa Gt) 1h46'23"; 3. Lucianatelli-Vistarini (Visa Gt) 1h46'39"; 4. Moiso-Gobbo (Visa Gt) 1h47'04"; 5. Pisaneschi-Garaffi (Visa Gt) 1h47'20"; 6. Braccini-Bartolozzi (Opel Corsa Sr) 1h47'50"; 7. Mangiardini-Zambelli (Visa Gt) 1h48'08"; 8. Maggetto-Maggetto (Visa Gt) 1h49'18"; 9. Camerano-Rivella (Visa Gt) 1h52'42"; 10. Tringali-Valdiserri (Opel Corsa Sr) 1h52'57; 11. Cardone-Paciullo (Visa Gt) 1h57'06"; 12. Rossi-Ghiande (Samba) 1h58'16"; 13. Poli-Barbieri (Samba) 2h04'29".

Classe 1600: 1. Aghini-Lampugnale (Peugeot 205 Gti) in 1h40'26"; 2. Lenci-Sarti (Peugeot 205 Gti) 1h42'26"; 3. Monti-Bonfanti (Peugeot 205 Gti) 1h44'04"; 4. Toninelli-Mini (Peugeot 205 Gti) 1h46'19"; 5. Oliva-Bonafede (Escort Xr3) 1h46'31"; 6. Conti-Mugnaini (Peugeot Gti) 1h46'50"; 7. Corvi-Serti (Peugeot 205) 1h46'59"; 8. Gaggioli-Gaggioli (Escort Xr3) 1h48'04"; 9. Gallori-Gallori (Alfasud Ti) 1h48'16"; 10. Patrone-Deri (Peugeot 205 Gti) 1h52'14"; 11. Cecconi-Pecchioli (Peugeot 205) 2h00'34".

Classe 2000: 1. Maranghi-Nieri (Fiat Ritmo 130) in 1h39'33"; 2. Carrara-Giannini (Fiat Ritmo 130) 1h40'18"; 3. Gori-Bolognesi (Fiat Ritmo 130) 1h41'23"; 4. Brinati-Fanfani (Opel Kadett Gsi) 1h43'22"; 5. Dominici-Folli (Fiat Ritmo 130) 1h44'47"; 6. Migliarini-Lippi (Opel Kadett Gsi) 1h45'15"; 7. Venturi-Coturri (Opel Kadett Gsi) 1h46'05; 8. Madiai-Ancillotti (Opel Kadett Gsi) 1h46'16"; 9. Vescovi-Bizzarri (Opel Kadett Gsi) 1h46'52"; 10. Pellegrini-Zanicchi (Ritmo Abarth) 1h49'44".

Classe oltre 2000: 1. Albelli-Albelli (Alfa Romeo Gtv) in 1h44'17"; 2. Cianchi-Cianchi (Escort Xr3 T) 1h46'17"; 3. Ferrini-Gibelli (Escort Rs T) 1h47'24.

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Ghelli-Nassi (A 112 70HP) in 1h47'24"; 2. Bonelli-Cervo (Fiat 127 S) 1h47'59"; 3. Tessieri-Nazzarri (A 112) 1h53'23"; 4. Zaffino-Gotti (A 112 Abarth) 1h55'27"; 5. Ceccanti-Morelli (Fiat 127) 1h56'45.

Classe 1600: 1. Fuzzetti-Morelli (Golf Gti) in 1h36'20"; 2. Betti-Fiorini (Golf Gti) 1h38'19"; 3. Fontanelli-Chiarini (Golf Gti) 1h44'45"; 4. Valaperti-Giusti (Sunbeam) 1h45'37"; 5. Maggi-Maggiorelli (Opel Sr) 1h49'36".

Classe 2000: 1. Hunt-Venturi (Opel Manta) in 1h35'23"; 2. Grassini-Galleni (Opel Kadett Gsi) 1h35'49"; 3. Checchi-Spadoni (Opel Manta) 1h39'13"; 4. Mattei-Salari (Opel Ascona) 1h39'43; 5. Congiu-Lombardi (Opel Manta Gte) 1h40'47"; 6. Nocci-Nocci (Fiat Ritmo 139) 1h41'49"; 7. Gragnoli-Fabiani (Opel Ascona) 1h41'53"; 8. Robba-Gufoni (Fiat 131) 2h00'08".

GRUPPO B

Classe 2000: 1. D'Innocenzo-Puccetti (R5 Turbo) in 1h34'09"; 2. Guarducci-Paolieri (Escort Rs) 1h38'00"; 3. Fassina-Della Noce (R5 Turbo) 1h40'48"; 4. Tognini-Fusi (Lancia Beta) 1h43'52"; 5. Mantellassi-Calevi (Lancia Beta) 1h45'18".

Classe oltre 2000: 1. Mainoli-Gervaldo (Lancia 037) 1h30'11"; 2. Borchi-Franceschini (Lancia 037) 1h30'22"; 3. Azzolari-Orlando (Lancia 037) 1h32'11"; 4. Doni-Diddi (Porsche 911) 1h34'06"; 5. Cenni-Paglia (Porsche 2.7) 1h37'01"; 6. Gigoni-Nista (Porsche C) 1h39'56".

Al Trofeo Maremma, Mainoli ha portato la sua 037 alla seconda vittoria annuale dopo quella del rally del Taro (FotoStudio'83)

Non più eterno secondo

FOLLONICA — Con questa vittoria Mainoli scaccia la fama di eterno secondo dei rally nazionali. «**Quest'anno** — racconta il vincitore — **sono giunto quattro volte secondo, anche se la soddisfazione della vittoria me la ero tolta già a Parma al rally del Taro. Ritengo che questo rally sia uno dei migliori a cui ho preso parte. Sia come percorso sia come organizzazione meriterebbe senz'altro almeno il coefficiente 5 dei rally nazionali, se non addirittura il passaggio a internazionale**». Borchi, secondo arrivato, ha molto da recriminare: «**Non riesco a fare una gara senza problemi. Comunque nella seconda parte del rally mi sono molto divertito a inseguire Mainoli**». □

RALLY 1. SERIE/Mantova Corse con sorpresa

Vince e raddoppia

Primo successo con le quattro ruote dell'ex-motociclista Graziano Rossi, primo di un soffio sul più atteso Redolfi

MANTOVA — Graziano Rossi, ex-campione motociclistico, ha evidentemente trovato la vettura adatta e l'ispirazione giusta per vincere il suo primo rally, dopo avere gareggiato ai massimi livelli con le due ruote. L'impresa gli è finalmente riuscita al 4. rally Mantova Corse, anche se ha dovuto fare i conti per tutto l'arco della gara con il bergamasco Redolfi, che in passato aveva vinto già due volte la corsa. Rossi ha dovuto correre per quasi tutto il rally in difesa, in quanto Redolfi, che dopo due prove speciali si trovava al comando della corsa, ha dovuto pagare un ritardo di quasi 1'30" per un testacoda alla terza. Così Rossi, trovatosi in vantaggio e con il pericolosissimo bergamasco (che guidava una Porsche Turbo con quasi 400 cavalli) ha dovuto cercare di rintuzzare gli attacchi portatigli dallo stesso Redolfi e dal milanese Dall'Olio con una condotta di gara che, come lui ha dichiarato poi a fine corsa, non gli si addice molto ma che gli è valso il successo finale. Il rally Mantova Corse, che contava complessivamente tredici prove speciali, sei su asfalto e sette su terra, sembrava suggerire nella prima parte, che Moscato-Lotti su Audi 80 Quattro, dovessero essere i quarti incomodi della competizione. Purtroppo Moscato è incappato in un incidente nella settima prova speciale che ha compromesso ogni sua possibilità di lottare per il vertice della classifica. Così il rally è vissuto su Graziano Rossi, impegnato a rintuzzare i violenti attacchi portatigli da Redolfi, il quale è riuscito sì a recuperare quasi completamente il distacco, ma non è riuscito a salire il gradino più alto del podio per soli sette secondi. In questo duello c'è anche da segnalare l'ottima prova fornita da dall'Olio con la Lancia 037, il quale, piazzatosi alla fine terzo, è stato lungamente in lotta praticamente a pari merito con Redolfi, ma ha successivamente pagato una partenza anticipata su una prova speciale con un minuto di penalizzazione che gli ha praticamente impedito di proseguire il duello con Redolfi. Scorrendo la classfica si trova poi al quarto posto Rossi-Girotti con un'Audi 80 4x4, i quali, pur non essendo molto in forza sulle prove su asfalto, hanno recuperato secondi su secondi sulla terra precedendo Grossi-Parri, l'equipaggio sammarinese.

Umberto Tosi

RALLY 1. SERIE

Mantova, 27 ottobre 1985

4. rally Mantova Corse

Le classifiche:

Assoluta: 1. Rossi-Cassina (Lancia 037) in 1h20'10"; 2. Redolfi-Calderoli (Porsche 911 Turbo) a 7"; 3. Dall'Olio-Scalvini (Lancia 037) 1'23"; 4. Rossi-Girotti (Audi 80 Quattro) 2'20"; 5. Grossi-Parri (Alfetta GTV 6) 2'44"; 6. Dionisio-Puzzolo (Porsche 911 SC) 4'19"; 7. Garappini-Cesana (Opel Kadett GTE) 5'26"; 8. Dionisio-Berardi (Opel Ascona 2000) 6'32"; 9. Moscato-Lotti (Audi 80 Quattro) 6'33"; 10. Montini-Borghesi (Fiat Ritmo 130 Abarth) 7'13".

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Cavagna-Cinelli (A 112 Abarth) in 1h36'35"; 2. Porrini-Porrini (A 112 Abarth) a 2'33"; 3. Boni-Panizza (A 112 Abarth) a 2'38"; 4. Gambini-Sivieri (Fiat 127 Sport) a 5'58".

Classe 1600: 1. Cacciami-Azzerini (Peugeot 205 Gti) in 1h30'42"; 2. Cappellini-Torselli (Opel Corsa Sr) a 1'30"; 3. Silocchi-Bonifacci (Peugeot 205 Gti) a 2'11"; 4. Giani-Calvi (VW Golf Gti) a 2'54"; 5. Lunedei-Gozzi (Talbot Samba Rallye) a 3'30"; 6. Locatelli-Franzoni (Ford Escort 1600) a 4'49"; 7. Di Pasquale-Vilda (Opel Corsa Sr) a 4'50".

Classe 2000: 1. Montini-Borghesi (Fiat Ritmo 130) in 1h27'23"; 2. Vanetti-Abini (Fiat Ritmo 130) a 2'52"; 3. Antonelli-Marani (Fiat Ritmo 130) a 3'23"; 4. Vogt-Miccoli (Opel Kadett GSi) a 5'46"; 5. Manni-Benedetti (Ritmo 130) a 8'03"; 6. Casali-Paloschi (Ritmo 130) a 13'06".

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Manzoni-Manzoni (Fiat 127 Sport) in 1h33'6"; 2. Corti-Dina (A 112 Abarth) a 2'32"; 3. Todisco-Cantaluppi (A 112 Abarth) a 2'40"; 4. Poli-Gazzoni (A 112 Abarth) a 8'35"; 5. Remelli-Boccola (Fiat 127 Sport) a 10'23"; 6. Afretti-Olivieri (Fiat 127 Sport) a 12'42".

Classe 1600: 1. Bergomi-Don (Alfasud Sprint) in 1h29'58"; 2. Barbetti-Barbetti (Golf Gti) a 2'27"; 3. Marini-Mistri (Fiat Uno 70 S) a 2'36"; 4. Ceccato-Giudici (Fiat Uno 70 S) a 3'26"; 5. Di Giacomo-Giurini (Golf Gti) a 3'43"; 6. Nuvolari-Fiorio (Golf Gti) a 3'47"; 7. Pritelli-Mari (Golf Gti) a 3'49"; 8. Peluchetti-Bersantini (Golf Gti) a 4'07"; 9. Catedri-Corradini (Ford Escort) a 5'24"; 10. Stanzani-Witte (Alfaromeo Sprint) a 6'03"; 11. Cappellari-Cappellari (Talbot Sunbeam Ti) a 12'29".

Classe 2000: 1. Garattini-Cesana (Opel Kadett Gte) in 1h25'36"; 2. Dionisio-Berardi (Opel Ascona 2000) a 1'06"; 3. Dallasta-Bolchi (Alfetta Gtv 6) a 2'49"; 4. Bleanconi-Rainoldi a 3'08"; 5. Cavagna-Bonomi (Opel Manta) a 5'0".

Classe oltre 2000: 1. Rossi-Girotti (Audi 80 Quattro) in 1h22'30"; 2. Rossi-Parri (Alfetta Gtv 6) a 24"; 3. Boscato-Lotti (Audi 80 Quattro) a 4'13"; 4. Barbieri-Greci (BMW 323i) a 5'59".

GRUPPO B

Classe oltre 2000: 1. Rossi-Cassina (Lancia 037) in 1h20'10"; 2. Redolfi-Calderoli (Porsche 911 Turbo) a 7"; 3. Dall'Olio-Scalvini (Lancia 037) a 1'23"; 4. Dionisio-Puzzolo (Porche 911 Sc) a 4'19"; 5. Negri-Barbiero (Ford Escort Rs) a 9'07"; 6. Simoni-Gavazza (Porsche 911 Rs) a 9'39"; 7. Romito-Serpieri (Ford Escort Rs) a 10'05"; 8. Galimberti-Gandola (Porsche 911 Sc) a 16'14".

A Mantova è giunto il primo successo rallistico di Graziano Rossi, sotto (Attualfoto). **A Redolfi, a lato, solo il 2. posto** (FotoStudio'83)

Trionfo della difesa

MANTOVA — Capelli lunghi e barba, Graziano Rossi non appare sorpreso della sua vittoria nel rally Mantova Corse: si capisce che, pur non rientrando nel lotto dei favoriti della vigilia, la sua venuta a Mantova coincideva con una volontà precisa di vincere il suo primo rally. **«Sapevo di essere nel lotto dei più forti e la macchina è senz'altro una delle più forti che oggi abbiamo a disposizione** — ha dichiarato lo stesso Rossi — **La gara l'ho dovuta praticamente tutta correre in difesa perché nella seconda prova Redolfi ha perso un minuto e mezzo per un testa-coda. La cosa non mi piaceva troppo, io preferisco correre quasi sempre all'attacco». «Che Graziano fosse uno degli avversari più pericolosi lo sapevo fin dall'inizio** — ammette Redolfi, secondo — **tuttavia avevo una vettura che mi garantiva di guadagnare molto sulle prove su asfalto, per poi correre con una certa tranquillità quelle su terra. Invece è successo che ho commesso un errore, nella terza prova speciale, che mi ha costretto a correre sempre in attacco, ma con un ritardo che praticamente era incolmabile. Sono riucito ad arrivare a sette secondi da Rossi, ma purtroppo la vittoria è andata a lui. Comunque è stato sicuramente bravo».** □

RALLY 1. SERIE/Autunno a Peschiera

Calderoli ringrazia

Nella gara, intitolata ad Attilio Bettega, il vincitore e la sua R5 Turbo raccolgono i frutti di un errore di Marchioro

PESCHIERA — Nato sotto i migliori auspici il rally d'autunno - 1. Trofeo Attilio Bettega, ha registrato il favore dei piloti e del pubblico. I primi soddisfatti di una gara che è filata via liscia senza alcuna sospensione, riuscendo a divertirsi sullo sterrato in orari finalmente «umani»; il secondo per avere potuto gustare una gara servita su un piatto d'argento proprio davanti a casa, in una zona un po' dimenticata da tutti. Dei 54 piloti iscritti, solo 34 hanno potuto avere il piacere di concludere e lasciare la vettura in parco chiuso di fine gara; per gli altri è rimasta la soddisfazione un po' amara di poter dire: c'ero anch'io. A vincere è stato l'equipaggio Calderoli-Martinelli, che nella prima prova speciale, guidata in modo decisamente spettacolare, sono riusciti a prendere subito confidenza con la vettura che per la prima volta guidavano in gara. Ne ha fatto le spese Bosco, su Porsche 911 Sc, costretto poi al ritiro per problemi meccanici che non gli hanno consentito fin dall'inizio di correre al meglio delle sue possibilità. Dopo la prima speciale, visto il percorso non certo tenero con le vetture, Calderoli ha pensato bene di alleggerire un po' il ritmo di gara e di stare a guardare, fidando nei secondi di vantaggio guadagnati. Ne hanno approfittato intanto Marchioro-Manfrinato (Ascona 2.0) che dando spettacolo su tutte le prove hanno inanellato una serie di vittorie (ben sei su nove speciali disputate) che ben presto li hanno portati a guidare la classifica ufficiosa con qualcosa come 42 secondi di vantaggio. Sembrava ormai gioco fatto, quando Manfrinato, il navigatore, ha timbrato con ben quattro minuti di ritardo. Nella lotta ha quindi provato a inserirsi anche Secchi che, come Chimentin, portava una Kadett Gsi sul duro sterrato veronese vincendo anche una speciale. Poi la fortuna lo ha lasciato «a piedi», mentre per Chimentin c'è stata se non altro la consolazione del terzo posto in classe. Alla premiazione è intervenuta Isabella Bettega, moglie dell'indimenticato Attilio.

Giovanni Bevilacqua

RALLY 1. SERIE

Peschiera (VR), 27 ottobre 1985
Rally d'Autunno
Trofeo Attilio Bettega

Le classifiche

Assoluta: 1. Calderoli-Martinelli (Renault 5 Turbo) in 54'40"; 2. Menegon-Cenedese (Ritmo 130 Abarth) 56'44"; 3. «Brik»-Grassi (Ritmo 130) 56'51"; 4. Bolgan-Marinelli (Ritmo 130) 57'42"; 5. Marchioro-Manfrinato (Opel Ascona 2.0) 57'46"; 6. Celot-Gasparin (Peugeot 205 Gti) 58'20"; 7. Tremonti-Tremonti (Talbot Samba Rallye) 59'17"; 8. Buiatti-Tomas (Vw Golf Gti) 59'20"; 9. Presotto-Scapol (Opel Ascona 2.0) 59'53"; 10. Lorenzon-Nervo (Ford Escort Rs) 1.00'46".

GRUPPO N

Classe 1600: 1. Celot-Gasparin (Peugeot 205 Gti) in 58'20"; 2. Coresola-Fiocco (A 112 Abarth) 1.03'49"; 3. Milazzo-Furian (A 112 Abarth) 1.04'28"; 4. Zoccatelli-Varalta (Ritmo 105 Tc) 1.05'57"; 5. Castioni-Tumaini (A 112 Abarth) 1.08'08"; 6. Piacenza-Pernigotti (A 112 Abarth) 1.20'55".

Classe 2000: 1. «Brik»-Grassi (Ritmo 130 Abarth) in 56'51"; 2. Bolgan-Marinelli (Ritmo 130) 57'42"; 3. Chimentin-Marchetti (Opel Kadett Gsi) 1.00'47; 4. «La vispa Teresa»-Turrin (Ritmo 130 Abarth) 1.03'41"; 5. Ramini-Riccobon (Ritmo 130) 1.04'47"; 6. Strabello-Farinazzo (R 11 Turbo) 1.08'20".

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Aurenghi-Del Corso (A 112 Abarth) in 1.01'45"; 2. Cestaro-Sartori (Fiat 127) 1.02'14"; 3. Sponda-Fasoli (A 112 Abarth) 1.08'15".

Classe 1600: 1. Buiatti-Tomat (Vw Golf Gti) in 59'20"; 2. Sentinelli-Manfé (Vw Golf Gti) 1.00'48"; 3. Pasquali-Pasquali (Ford Escort 1.3) 1.02'12"; 4. Taufer-Orler (Talbot Ti) 1.02'13"; 5. Roggia-Biasia (Fiat Uno 70) 1.04'52".

Classe 2000: 1. Menegon-Cenedese (Ritmo 130 Abarth) in 56'44"; 2. Marchioro-Manfrinato (Opel Ascona 2.0) 57'46"; 3. Presotto-Scapol (Ascona 2.0) 59'53"; 4. Bino-Iacobelli (Ascona Sr) 1.05'28"; 5. Mattiuz-Tormen (Ascona 2.0) 1.22'09".

GRUPPO B

Classe 2000: 1. Calderoli-Martinelli (Renault 5 Turbo) in 54'40"; 2. Tremonti-Tremonti (Talbot Samba Rallye) 59'17"; 3. Lorenzon-Nervo (Ford Escory Rs) 1.00'46"; 4. Gastaldelli-Spagnol (Ford Escort Rs) 1.02'43"; 5. Lieti-Martini (Ford Escort Rs) 1.03'10"; 6. Zambito-Lonardoni (Fiat X1/9) 1.04'02"; 7. Molon-Gerardo (Ford Escort Rs) 1.06'55".

Esordio con la R5 Turbo e vittoria per Calderoli, sotto. A lato: la Ritmo di Menegon, secondo assoluto e vincitore del gr. A (Attualfoto)

«È bello lo stesso»

PESCHIERA — Al termine della gara, Calderoli non si è fatto pregare per fornire un'impressione «a caldo» sulla sua vittoria. **«È certo che una vittoria è sempre bella** — ha detto — **anche se in alcuni casi sarebbe più bello vincere per il responso delle speciali e non per il ritardo a un controllo orario pagato da un avversario. I rally sono fatti anche di questo e così, pur dispiacendomi per Marchioro, che ha fatto un'ottima gara, sono ovviamente contento di poter essere il primo a figurare sull'albo d'oro del Trofeo Bettega. Si è trattato senza dubbio di una gara indovinata, sia per la formula, tuttogiorno, sia per la scelta del percorso, sia per le prove speciali, che sono state tutte tecnicamente valide. Credo che prossimamente i rally dovranno avere una dimensione come quella di questo rally d'Autunno, in modo da poter consentire una diminuzione dei costi, che per vetture gr. B sono ormai altissimi».** — La tua vittoria è impreziosita dal fatto che era la prima volta che guidavi la R5 Turbo... **«Sì, non l'avevo mai guidata in gara, e devo dire di essermi trovato subito bene, il tempo sulla prima speciale lo dimostra. Poi ho cercato di amministrare il mezzo meccanico, per altro delicatisismo, fino alla fine. È andata bene».** □

RALLY 2. SERIE

Laganà-Oliva fanno centro a Cosenza

COSENZA — Sono stati ventisette gli equipaggi a prendere il via, sotto un sole primaverile, della seconda edizione del rally Trofeo Cosenza Corse. La sensazione diffusa attorno alla pedana di partenza, sistemata nel centro della Città dei Bruzi, era che fin dalla prima vettura a prendere il via si sarebbe iniziato ad affrontarsi senza esclusione di colpi. Infatti sui 12 chilometri e 800 metri di un tracciato adatto a una cronoscalata (lo stesso della ormai leggendaria Coppa Sila) la Renault 5 Gt Turbo di Iaquinta-Pagnotta ha fatto fermare le lancette del cronometro a 8'17", staccando l'altra R5 di Laganà-Oliva, che vincerà la gara, di soli 2", e di 19" la Lancia Delta di Reda-Iantorno. Ma già la seconda prova speciale, su un tracciato tortuoso in discesa, ha dato il via ai primi guai. La Golf Gti di Balsano-Marrelli è rimasta senza freni ed è andata a sbattere contro un albero, senza conseguenze per i piloti; successivamente, la Talbot Samba di Minervini-Ambrosio ha avuto un inizio di incendio. Seconda e terza prova speciale sono andate appannaggio della Renault 5 Turbo di Laganà-Oliva, mentre la quarta è andata a Iaquinta-Pagnotta. Nella quinta speciale un bellissimo duello infiammato, tra gli equipaggi Aragona-Sollazzo su Alfetta Gtv, Morone-De Luca su Renault 5 Alpine Turbo e Quarta-Centonze, che hanno finito col fare segnare lo stesso tempo di 5'55". Niente di rilievo è poi accaduto, fino alla ottava prova speciale, mentre gli ultimi sei km della prova seguente si sono percorsi in discesa e a fari accesi su un tracciato tortuoso e pieno di ritiri: hanno infatti abbandonato Crescibene per foratura, Morrone-De Luca per rottura motore mentre la Golf di Blando-Aloise ha fatto un volo di circa ottanta metri, in un burrone, andando semidistrutta, ma con fortunatamente i piloti illesi. La Lancia Delta di Reda rimaneva in bilico sulla scarpata nello stesso punto dell'uscita di Blando.

Luigi Marozzo

RALLY 2. SERIE

Cosenza, 27 ottobre 1985

Rally Cosenza Corse

Le classifiche

Assoluta: Laganà-Oliva (Renault 5 Gt Turbo) in 1h10'17"; 2. Quarta-Centonze (Opel Manta Gte) 1h12'44"; 3. Aragona-Sollazzo (Alfetta Gtv) 1h12'44"; 4. Ascalone-Sperti (Opel Manta Gtv) 1h13'10"; 5. Batacchi-Carusi (Fiat Ritmo 130) 1h13''39"; 6. Cascione-Leone (Talbot Ti) 1h14'50"; 7. Tafuro-«Lotar» (Peugeot 205 Gti) 1h16'23"; 8. Ferraro-Faraci (Vw Golf Gti) 1h16'25"; 9. Festuccia-Ciogli (Alfetta Gtv) 1h16'32"; 10. Martellucci-Ligo (Samba Rallye) 1h16'55".

GRUPPO A

Classe 1300: 1. Martellucci-Ligo (Samba Rallye) in 1h16'55"; 2. Iacovini-Bozzarello (A112 Abarth) 1h23'31"; 3. Gervasi-Cavalcanti (Fiat 128) 1h26'36"; 4. Molinaro-Ruffolo (Renault 5 Gts) 1h47'24".

Classe 1600: 1. Cascione-Leone (Talbot Ti) in 1h14'50"; 2. Ferraro-Faraci (Vw Golf Gti) 1h16'25"; 3. Lo Schiavo-Minasi (Vw Golf Gti) 1h17'30".

GRUPPO N

Classe 1600: 1. Tafuro-«Lotar» (Peugeot 205 Gti) in 1h16'23"; 2. Misasi-Loria (Alfa Romeo 33) 1h18'00"; 3. Sgroj-Romeo (Peugeot 205 Gti) 1h21'07"; 4. Andriolo-Andriolo (Fiat Ritmo 105) 1h45'14".

Classe 2000: 1. Laganà-Oliva (Renault 5 Gt Turbo) in 1h10'17; 2. Aragona-Sollazzo (Alfetta Gtv) 1h12'44"; 3. Batacchi-Carusi (Fiat Ritmo 130) 1h13'39"; 4. Festuccia-Ciogli (Alfetta Gtv) 1h16'32".

Classe oltre 2000: 1. Quarta-Centonze (Opel Manta Gte) in 1h12'44; 2. Ascalone-Sperti (Opel Manta Gte) 1h13'10".

RALLY 2. SERIE/Ex-aequo a Riolo Terme

Pari e dispari

Scarpelli e Valbruccioli chiudono in parità: vince il primo, più veloce nella frazione iniziale. Ritirato Ottaviani

RIOLO TERME — Con il successo ottenuto sulle colline di Riolo Terme, Scarpelli si è aggiudicato la sua terza vittoria nei rally seconda serie di questa stagione. È stato un successo sofferto, acquisito a pari merito con l'equipaggio forlivese Valbruccioli-Orlati su Ritmo 130, ma il miglior tempo al termine della prima frazione ha fatto arridere al pilota del Faenza Racing Team la meritata affermazione. La svolta decisiva della gara ha visto sfortunato protagonista Edo Ottaviani, il quale al volante della sua Ritmo 130 della scuderia Rally Driver Team, godeva dei maggiori favori del pronostico. Pronostico che è stato rispettato in pieno fino all'ultima prova speciale, dove lo stesso pilota si presentava come leader provvisorio della classifica, con un esiguo ma rassicurante margine di vantaggio sui diretti avversari. Ottaviani è stato invece irrimediabilmente costretto, poco dopo, al ritiro per problemi al cambio: per il rallista, specialista anche nelle salite, è un abbandono con l'amaro in bocca, con il sogno di coronare la stagione con un'ultima affermazione che svaniva proprio all'ultima prova. Per lui, l'appuntamento è nelle gare in pista, il prossimo anno. A non lamentare invece alcun inconveniente sono state le vetture preparate dal forlivese Sauro Savoia, piazzatesi ai primi due posti. Per i vincitori, Scarpelli-Gaeta, è stata una gradita conferma, mentre grande è stata la sorpresa per il debuttante Valbruccioli della scuderia Bandini, classificatosi al secondo posto. Degna di nota la prova del ligure Sassi, vincitore lo scorso anno del Trofeo Faenza Editrice su un tracciato reso allora più impegnativo dalla pioggia; ma nella assolata mattinata domenicale la sua Golf Gti non è potuta andare oltre un quarto posto, anche per problemi alla frizione. È andato bene anche Simoncelli: con una Fiat 131 ormai decennale, è riuscito nell'impresa di cogliere un inaspettato quinto posto assoluto. Brutte sorprese sono però venute per lui, dal parco verifiche, dove la gommatura posteriore della sua vettura risultava di sezione maggiorata a quanto consentito dal regolamento. Nonostante il preavviso di reclamo del pilota, l'esclusione dalla classifica del forlivese è stata decisa immediatamente, mentre una squalifica per simili irregolarità ha colpito anche Anversa. Il tracciato è stato giudicato dalla maggioranza dei conduttori tecnicamente interessante e a tratti divertente, l'organizzazione del Faenza Racing Team è stata all'altezza, con vittoria nella speciale classifica riservata alle scuderie, avendo tra l'altro schierato ben sedici vetture al via. L'unico neo è stato rappresentato dalla prima prova, modificata infelicemente all'ultimo momento, risultando di appena 700 metri in totale. Larga è stata la rappresentanza femminile, sia fra i piloti sia fra i navigatori.

Gianluigi Bettini

A lato: la Ritmo di Bentivogli, terzo nella classifica assoluta (FotoBettini)

Terza vittoria '85 per Scarpelli sotto (Attualfoto)

RALLY 2. SERIE

Riolo Terme, 27 ottobre 1985

Rally Concessionari Renault Romagna

Le classifiche

Assoluta: 1. Scarpelli-Gaeta (Alfa Romeo GTV) in 8'04"; 2. Valbruccioli-Orlati (Ritmo 130) stesso tempo; 3. Bentivogli-Masini (Ritmo 130) a 13"; 4. Sassi-Trentalancia (Vw Golf Gti) a 18"; 5. Venturoli-Sguaiella (Vw Golf Gti) a 22"; 6. Manghi-Sassi (Ritmo 125) a 25"; 7. Conti (Vw Golf Gti) a 26"; 8. Zotta-Avi (Alfasud Sprint) a 27"; 9. Marinotti-De Vivo (R5 Turbo) e Scandola-Zerletti (Opel Manta Gte) a 28".

GRUPPO N

Classe 1600: 1. Conti (Golf Gti) in 8'30"; 2. Parma (Peugeot 205 Gti) 8'33"; 3. Toscano-Hirsch (Ford Escort) 8'57"; 4. Nicola-Marcon (Peugeot 205 Gti) 9'00"; 5. Vallisneri-Rubino (Ford Escort XR 3) 9'03"; 6. Pullè-Nozzoli (Golf Gti) 9'06"; 7. Vincenzi-Burgio (Ford Escort XR3) 9'07"; 8. Mitrugno (Ford Escort XR3) 9'08"; 9. Zamparutti-Zuliano (Ford Escort XR3) e Cusi-Grisendi (Talbot Ti) 9'08"; 11. Weber-Frignani (Peugeot 205 Gti) 9'17"; 12. Liverani (Talbot Ti) 9'20".

Classe 2000: 1. Marinotti-De Vivo (R5 Turbo) in 8'32"; 2. Bongiovanni (Opel Kadett Gsi) 8'41"; 3. Passarella-Tenani (Renault 11T) 8'46"; 4. Mammi-Baniburini (Ritmo 130) 8'50"; 5. De Luca-Fratti (Opel Kadett Gsi) 8'51"; 6. Gherardi (Opel Kadett Gsi) 8'58"; 7. Monari-Casadei (Ritmo 130) 9'02"; 8. Milani-Tiozzo 9'12" (Ritmo 130).

GRUPPO A

Classe 1000: 1. Pini-Gleran (Fiat 127 Sport) in 8'48"; 2. Carraro-Sartori (A 112 Abarth) 9'04"; 3. Piva-Rossi (A 112 Abarth) 9'10"; 4. Martinetti-Minghetti (A 112 Abarth) 9'13"; 5. Errani (A 112 Abarth) 9'30".

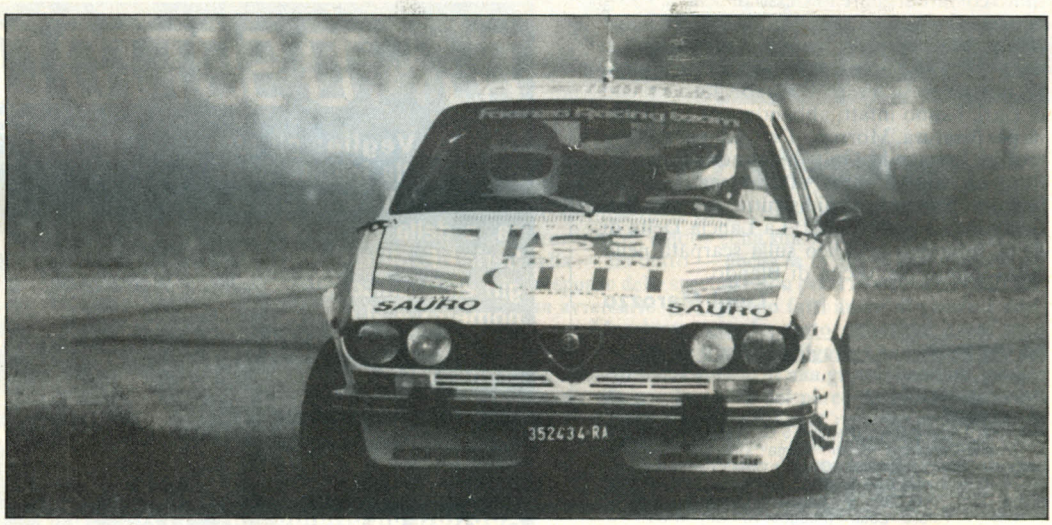
Classe 1150: 1. Amadori in 9'06"; 2. Piccolomini-D'Alessio 9'19"; 3. Ferrari 9'20"; 4. Zoli 9'21"; 5. Billi-Randi 9'21"; 6. Focacci-Zattoni (Fiat 127) 9'31"; 7. Garsi-Sassi 9'41"; 8. Caccialanza-Bedei 9'56". Gli altri su A112.

Classe 1600: 1. Sassi Trentalancia (Golf Gti) in 8'22"; 2. Venturoli-Squaiella (Golf Gti) 8'26"; 3. Bertaccini-Venturoli (Alfasud) 8'37"; 4. Zotta-Ani (Alfasud Sprint) 8'38"; 5. Rossetti-Billi (Talbot Ti) 8'41"; 6. Forlani-Sportelli (Talbot Ti) 8'47"; 7. Bentivogli-Cicognani (Alfasud) 8'50"; 8. Casadei-Dini (Golf Gti) 8'51"; 9. Gigliola-Schiaffino (Golf Gti) 8'36"; 10. Possergno-Battisti (Talbot Ti) 8'58".

Classe 2000: 1. Scarpelli-Gaeta (Alfa Romeo Gtv) in 8'04"; 2. Valbruccioli-Orlati (Ritmo 130) 8'04"; 3. Bentivogli-Masini(Ritmo Abarth) 8'17"; 4. Manghi-Sassi (Ritmo 125) 8'29".

GRUPPO B

Classe 1800: 1. Pancaldi-Malmusi (Fiat X1/9) in 8'46"; 2. Gentilini-Succi (Talbot Samba) 8'57".



Gioie e dolori

RIOLO TERME — Nella solita raccolta dei pareri del dopo-gara, immancabilmente c'è chi gioisce e chi impreca. **«Sì, debbo proprio dire che questo genere di prove mi piace** — esordisce serenamente Valbruccioli — **mi sono anche divertito e di sicuro misi rivedrà su queste strade». «Sono amareggiato per questo episodio»** — racconta Simoncelli, squalificato — **ma a prescindere da ciò, sono soddisfatto della mia gara. Pensavo di arrivare entro i primi venti; devo ringraziare Valbruccioli che mi ha prestato la vettura. Per il reclamo, andrò fino in fondo».** È infine il turno del vincitore Scarpelli. **«È andato tutto benissimo** — racconta — **anche se per me la prima prova, di appena 700 metri, in meno di 50", non diceva nulla. Non ho creduto al ritiro di Ottaviani se non all'arrivo, ma non era sfiducia verso il colpo d'occhio del mio navigatore Gaeta...».** □

RALLY 2. SERIE/A San Lazzaro di Savena

Ottaviani solitario

Il faentino, che corre senza navigatore al volante della Ritmo, ha monopolizzato la gara vincendo cinque delle sei speciali

SAN LAZZARO — Un noto proverbio ci insegna che «chi fa da sè fa per tre». La verifica la si è avuta al «21. Garden Rally», dove Edo Ottaviani alla guida della sua Ritmo 130 preparata dal faentino Ghetti, ha concluso vittorioso e senza navigatore, dominando cinque delle sei prove speciali in programma. Il pilota della scuderia Rally Driver Team, ha quindi ottenuto il suo secondo successo assoluto della stagione nei rally a coronamento di una attività agonistica veramente intensa e degna di rilievo: ha partecipato a 24 gare tra pista, salite (ha vinto il campionato emiliano-romagnolo) e rally. Il percorso, reso sporco e viscido dalla pioggia era di quelli che più piacciono al pilota di Faenza e, forse proprio per questa sua sicurezza, ha rischiato un tantino troppo nel corso della 3. speciale (l'unica che ha perso), percorrendo un centinaio di metri con due ruote in un fossato, rischiando quindi di compromettere il risultato finale. Nonostante questa confidenza, al termine della prova pagava un solo secondo al vincitore delle crono. Per la verità, questa è stata forse l'unica emozione della gara che ha avuto come unico dominatore il «solitario» Ottaviani. Gli unici che hanno cercato di contrastare la sua galoppata vincente sono stati: Marchiro (Opel Ascona 1900), Scarpelli (Alfetta Gtv), Minini (Ritmo 130) vincitore dell'unica speciale «lasciata» dal faentino agli avversari e Lorenzetto (Opel Manta 2000), finiti nell'ordine nella classifica generale. Nel gruppo B la vittoria è andata all'equipaggio Tremonti-Covaz in gara con una Samba Rally del Team Vivai Busa giunti decimi assoluti. In gruppo N, infine, successo meritato di Parma su Peugeot 205 Gti, 12. assoluto, che ha fatto meglio delle più potenti Ritmo 130. La gara, organizzata dalla scuderia San Giorgio, animata dalla sempre attivissima signora Carla Colabella (direttrice di gara), ha visto al via ben 98 vetture di cui 87 hanno raggiunto il traguardo. Dei 98,300 km da percorrere complessivamente, 12 km erano di prove speciali, 3 da ripetersi 2 volte, tutte su asfalto. Oltre ad avere la validità come Rally Nazionale di 2. serie, la prova era valida per la Coppa Italia di gr. N, per i campionati Triveneto ed Emiliano Romagnolo.

Ettore Mingardi

RALLY 2. SERIE

San Lazzaro (BO), 3 novembre 1985
21. Garden Rally
Nazionale 2. serie - Coppa Italia gr. N - Campionato Triveneto e Emiliano-Romagnolo

Le classifiche

Assoluta: 1. Ottaviani (Ritmo 130) in 9'42"; 2. Marchiro-Cecchinato (Opel Ascona 1900) a 12"; 3. Scarpelli-Gaeta (Alfa Romeo Gtv) a 13"; 4. Minini-Morandini (Ritmo 130) a 13"; 5. Zucchini-Magnani (Ritmo 130) a 20"; 6. Lorenzetto-Severin (Opel Manta 2000) a 22"; 7. Vattolo-Paoloni (Ritmo 130) a 29"; 8. Veturoli-Squaiella (Vw Golf Gti) a 32"; 9. Travaglin (Renault R5 Gt) a 36"; 10. Tremonti-Covaz (Talbot Samba) a 37".

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Amadori in 11'09"; 2. Billi-Randi a 11"; 3. Gastaldi-Alessio (A112 70 Hp) a 19"; 4. Visentin-Cesarotto a 28"; 5. Maritan-Azzino a 37"; 6. Boldrin-Pedron a 39"; 7. Bortolato-Codato (A112 70 Hp) a 39"; 8. Gerosa-Bellomi (A112 70 Hp) a 43"; 9. Tremonti-Corra a 1'15"; 10. Munaro-Kurdi a 1'19". Tutti gli altri su A112 Abarth.

Classe 1400: 1. Brusoni-Navoni in 11'17"; 2. Simeoni-Simeoni a 39"; 3. Silverio-Candoni a 2'36". Tutti su Talbot Samba Rally.

Classe 1600: 1. Parma (Peugeot 205 Gti) in 10'24"; 2. Conti (Vw Golf Gti) a 09"; 3. Deri (Vw Golf Gti) a 17"; 4. Mitrugno (Ford Escort Xr3) a 23"; 5. Nicola-Nicola (Peugeot 205 Gti) a 26"; 6. Pulle-Nozzoli (Vw Golf Gti) a 34"; 7. Vincenzi-Burgio (Ford Escort Xr3) a 35"; 8. Capraro-Lucchet (Talbot Ti 1.6) a 37"; 9. De Gasperi-Triches (Ritmo 105) a 40"; 10. Minghelli (Alfasud Ti) a 41"; 11. Vallisneri-Rubino (Ford Escort Xr3) a 47"; 12. Zamparutti-Zugliano (Ford Escort Xr3) a 51"; 13. Trentalancia-Tassara (Peugeot 205 Gti) a 52"; 14. Weber-Friagnani (Peugeot 205 Gti) a 1'09"; 15. Toscano-Ferretti (Ford Escort Xr3) a 1'52"; 16. Cusi-Grisendi (Talbot Ti 1.6) a 18'30".

Classe 2000: 1. Talamini-Peterlin (Ritmo 125) in 10'28"; 2. Motti-Fantoni a 02"; 3. Franzoso-Zanetti a 04"; 4. Alberti-Boselli a 07"; 5. Poli-Poli a 12"; 6. Pozzebon-Cimino (Renault 11 Turbo) a 12"; 7. Callegaro-Della Vedova a 14"; 8. Boaretto-Rigodanzo (Ritmo 125) a 20"; 9. Milani-Tiozzo a 24"; 10. Posenato-Lucia a 48"; 11. Broggio-Saladini a 1'00"; 12. Mambrini-Guidetti a 1'12"; 13. Gherardi-Menani (Opel Kadett Gsi) a 1'59". Tutti gli altri su Ritmo 130.

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Brugnoli-Ravarotto in 10'46"; 2. Musacchia-Schiavon a 12"; 3. Mastroianni-Milani a 17"; 4. Fabiani-Fabiani (A112 70 Hp) a 18"; 5. Piva-Rossi (A112 70 Hp) a 22"; 6. Piccoli-Righetti a 28"; 7. Brazzo-Brazzo a 29"; 8. Berton-Spolador a 39"; 9. Martinetti-Minghetti (A112 70 Hp) a 45"; 10. Monsutti (A112 70 Hp) a 57"; 11. Carlesso-Botter (A112 70 Hp) a 1'21"; 12. Fiorese-Perozzo a 1'33". Tutti gli altri su Fiat 127 Sport.

Classe 1300: 1. Azzola-Baghin (Talbot Samba) in 11'06"; 2. Barbero-Pernigotti (Mini De Tomaso) a 09".

Classe 1600: 1. Veturoli-Squaiella (Vw Golf Gti) in 10'14"; 2. Bentivogli-Masini (Alfasud 1500) a 16"; 3. Rossetti-Billi (Talbot 1.6) a 19"; 4. Casadei-Dini (Vw Golf Gti) a 20"; 5. Brandinali-Lecchi (Talbot Ti 1.6) a 29"; 6. Di Blas-Spindler (Renault 5) a 33"; 7. Cimenti-Crosilla (Talbot Ti 1.6) a 53"; 8. Rosina-Rosina (Talbot Ti 1.6) a 1'00"; 9. Parisi-De Pieri (Alfasud Ti) a 1'06"; 10. Zotta-Nativi (Alfasud 1500) a 1'08"; 11. Mucci-Lo Scalzo (Vw Golf Gti) a 1'21"; 12. Sperandio-Zane (Vw Golf Gti) a 1'31".

Classe 2000: 1. Ottaviani (Ritmo 130) in 9'42"; 2. Marchiro-Cecchinato (Opel Ascona 1900) a 12"; 3. Scarpelli-Gaeta (Alfa Romeo Gtv) a 13"; 4. Minini-Morandini (Ritmo 130) a 13"; 5. Zucchini-Magagni (Ritmo 130) a 20"; 6. Lorenzetto-Severin (Opel Manta 2000) a 22"; 7. Vattolo-Paoloni (Ritmo 130) a 29"; 8. Travaglin (Renault R5 Gt) a 36"; 9. Borghi-Ghidoni (Opel Manta Gte) a 40"; 10. Simoncelli-Bulgarelli (Ritmo 130) a 42"; 11. Bertaccini-Venturi (Ritmo 125) a 44"; 12. Semenzato-Angiolin (Opel Ascona 2000) a 55"; 13. Rossi-Furlan (Opel Ascona 2000) a 55"; 14. Fior-Porcellato (Opel Manta 2000) a 1'43"; 15. Parisi-Ferrarese (Opela Manta Gte) a 2'26".

GRUPPO B

Classi 1300-1800: 1. Tremonti-Covaz (Talbot Samba) in 10'19"; 2. Pancaldi-Malmusi (Fiat X1/9) a 17"; 3. Vacciago-Fagiolino (Chrono Visa) a 53"; 4. Succi-Tenani (Talbot Samba) a 1'07".

A lato, Scarpelli terzo con l'Alfetta insieme a Gaeta. Sotto, Edo Ottaviani con la Ritmo 130 assoluto dominatore del Garden Rally (FotoStudio'83)

Pilota poliedrico

SAN LAZZARO — Secondo successo rallistico della stagione per Edo Ottaviani che a fine gara, commenta così la sua prestazione: **«Finalmente la sfortuna che da un poco di tempo mi perseguitava, pare avermi abbandonato. Questo successo mi seviva proprio, soprattutto per gli sponsor che in questa stagione mi hanno sostenuto** (Rima di Cesena, Zincotecnifico Cesenate e la Ilpe) **e che spero continuino anche il prossimo anno, quando, oltre ai Rally e alle velocità in salita, che disputerò sempre con la Ritmo, mi dedicherò anche alla pista, partecipando al Trofeo Peugeot con una 205 Gti della concessionaria Ghini di Cesena».** Il percorso sporco e viscido era particolarmente congeniale alle sue caratteristiche di guida: **«Mi piace correre sul bagnato. L'unico problema che ho avuto, se così lo si può considerare, è stato nel corso della 3. speciale, quando sono uscito da una curva forse troppo veloce e sono stato costretto ad allargare, mettendo due ruote nel fossato laterale, che ho poi percorso per circa 100 metri, senza peraltro compromettere la mia prestazione. Già da questa sera mi trasferirò a San Marino dove questo fine settimana si correrà l'omonimo rally. Sarà il mio venticinquesimo impegno stagionale.** □

SLALOM/Cesari imprendibile anche a Busalla

Il re si è superato

Il pilota biellese con questa affermazione raggiunge la venticinquesima vittoria stagionale, un vero e proprio record

BUSALLA — Ultimo slalom della stagione in Liguria, con ennesima vittoria di Cesari e bel colpo di Oscar Morello: il primo ottenendo il venticinquesimo successo stagionale ha superato il record che lui stesso deteneva (24 vittorie, stagione 1983), il secondo con la vittoria di classe (corroborata dal successo in gruppo A e dall'ottavo posto assoluto) ha vinto il 3. Torfeo Grifone Ricambester ed il 1. Trofeo Astore organizzati rispettivamente dalla massima scuderia genovese e dalla Gecar Valle Teiro Tuning, per i quali la gara costituiva l'ultima prova valida. Tra i sodalizi primato della Supergara che ha piazzato con De Micheli (alle spalle di Cesari) la doppietta vincente e con il sesto e settimo posto di Patete e Madella quattro macchine tra le prime dieci; bene la Livorno Corse, i suoi due rappresentanti hanno colto un prestigioso terzo posto (Battolla) ed il dodicesimo (Perini). Grifone finalmente in auge con Pagliari, ottimo quarto, con Morello di cui si è già detto, con Pollio che migliora di gara in gara e che avrebbe potuto avere anche Giarracca in evidenza se non fosse stato tradito da due birilli. Valpolcevera infine con Rossi e Medone spettatori e Rivera in vacanza, «tenuta su» da Botta, quinto, da Ansaldi e Pittaluga nonché da Strata vincitore del gruppo N. In campo femminile, soddisfazione per Mabel Draghicevic, più brava di tutte; subito dopo di lei la «kartista» Antonella Boeris alla sua seconda esibizione nello slalom, quindi Maria Luisa Ricchine e poi Daniela Volanti, una velocista in sofferenza tra i birilli. Iscritte erano in sei ma Marina Torelli non ha preso il via perché febbricitante.

Cesare Rosso

SLALOM

Busalla, 3 novembre 1985
BUSALLA-CROCEFIESCHI
Sesta prova Trofeo Astore
(Valle Teiro Tuning)

Le classifiche

Assoluta: 1. Cesari (Dallara La Ronde) 176,04; 2. De Micheli (Fiat X 1/9) 179,48; 3. Battolla (Simca R2) 181,25; 4. Pagliari (Fiat X 1/9) 181,48; 5. Botta (Opel Kadett) 183,71; 6. Madella (Fiat X 1/9) 185,17; 7. Patete (Fiat 1/9) 190,18; 8. Morello (A 112 70 HP) 191,92; 9. Ansaldi (Anbra 1000) 193,50; 10. Pittaluga (R 5 Alpine) 193,79.

GRUPPO N-1-3

Classe 1150: 1. Savio 20,96; 2. Colombo 207,95; 3. Santini 211,08; 4. D'Orazio 212,31; 5. Zunino 213,75; 6. Parodi 214,47; 7. Salvadé 216,30; 8. Bordanzi 217,31; 9. Ricchino M. Luisa 218,47 (tutti su A 112 70 Hp).

Classe 1300: 1. Fasciolo (Fiat X 1/9) 211,07; 2. Polistena (Fiat 128 c.) 216,17; 3. Obino G. Franco (Fiat X 1/9) 217,09.

Classe 1600: 1. Bocris Antonella (Peugeot 205) 216,10; 2. Barbieri N. (Fiat X 1/9) 225,45.

Classe 2000: 1. Strata (Opel Kadett) 201,82; 2. Coscia (Montecarlo) 203,62; 3. Pesci (Escort 2000) 206,46; 4. Marras R 5 turbo) 210,44.

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Morello (A 112 70 HP) 191,92; 2. Morelli (Fiat 127 S) 210,12; 3. Chisu (A 112 70 HP) 210,14; 4. Tomaino (A 112 Ab.) 210,53; 5. Volanti (A 112 70 HP) 223,46.

Classe 1600: Pittaluga (R 5 Alpine) 193,79; 2. Pollio (Ford Fiesta) 195,01.

GRUPPO SPECIALE

Classe 700: 1. Pepe (Fiat 500/700) 203,83.

Classe 1000: 1. Salvarezza R. 198,49; 2. Zunino 205,01; 3. Graffigna 205,36; 4. Gisotti 206,16; 5. Eufrate 206,95; 6. Draghicevic Mabel 207,86 (tutti su A 112 58 HP).

Classe 1150: 1. Braga 202,23; 2. Balestro 270,37 (entrambi su A 112 70).

Classe 1300/ 1. Battolla (Simca R 2) 181,25; 2. Madella (Fiat X 1/9) 185,17; 3. Patete (Fiat X 1/9) 190,18; 4. Perini (Fiat X 1/9) 195,58; 5. Giarracca (Fiat X 1/9) 201,36; 6. Fasciolo Alpine A 110) 195,58; 5. Giarracca (Fiat X 1/9) 201,36; 6. Fasciolo Alpine A 110) 228,53.

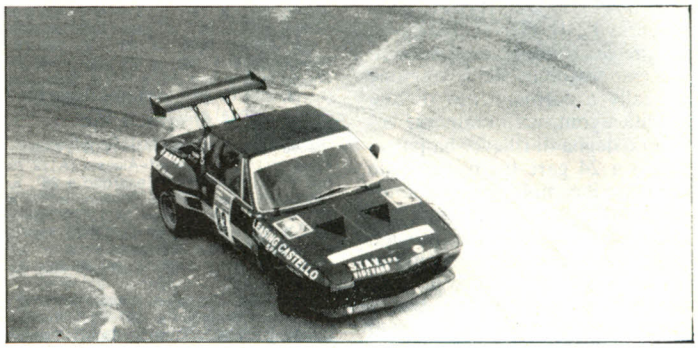
Classe 1600: 1. De Micheli (Fiat X 1/9) 179,48; 2. Barbieri F (Alpine A 110) 201,86; 3. Bruzzese S. (Alfa GT) 217,89. **Classe 2000:** 1. Cosari (Dallara La Ronde) 176,04.

PROTOTIPI

Classe 1000: 1. Ansaldi (Anbra 1000) 193,50; 2. «Automotomarket» (Fiat 126 PP) 195,82; 3. Salvarezza L. (Fiat 126/1000) 198,43; 4. Putrino (Fiat 500/1000) 202,50.

Classe 2000: 1. Pagliari (Fiat X 1/9) 181,48; . Botta (Opel Kadett) 183,71; 3. Attolini (Gran Prix) 199,86.

Oscar Morello, sopra, ha vinto il Trofeo Grifone Ricambester con l'A 112. Sotto, Pagliari con la Fiat X 1/9 giunto quarto alla fine (FotoRosso)



Nello slalom di Ottaviano si è corso solo per il secondo posto

Vinaccia ad alta gradazione

OTTAVIANO — Sfidando se stesso, il sorrentino Luigi Vinaccia su A/112 ha conquistato finalmente un meritato successo assoluto alla seconda edizione della gara nazionale di slalom singolo «Città di Ottaviano», valida per il campionato centro-sud. Il successo del pilota dell'A/112 si è già delineato dalla prima manche in cui aveva posto tutti alle sue spalle in 168.07, tempo che nel secondo round viene ancora notevolmente abbassato nonostante un terreno insidioso reso viscido da una pioggia insistente: il cronometro per Vinaccia si ferma questa volta su 164.77, un vero record. Ma accanto al successo del sorrentino fa spicco la spettacolare ed entusiasmante rimonta nella seconda salita del napoletano Salvatore Cuomo su Simca R2 che scala ben otto posizioni in classifica e si porta al secondo posto in 165.42, riducendo notevolmente il tempo precedente condizionato da una brutta uscita di strada con danni solo all'autovettura. Tutti attrezzati con gomme «rain», i piloti non si sono lasciati intimorire dalla strada bagnata ed hanno dato luogo ad una lotta serratissima. A farsi avanti fra i primi si è portato Palomba (Fiat 600/1050) a 2"91. Esposito (Fiat 126) e Fiore (Fiat 500/700) entrambi a poco più di quattro secondi. Bella gara anche per l'esordiente in questa specialità, Mastrogiovanni che si guadagna un sesto assoluto su Panda 45 in 170.40; lo seguono a stretto contatto Formisano, ed il casertanto Tufino. E, poiché quella di oggi è sembrata la gara delle rimonte nonostante il tempo avverso, anche il sannita Scolaro si uniforma alle caratteristiche della corsa e vola al nono posto in 170.88 dopo una prima manche finita in testacoda. Fra i big c'è anche Turco, seguito da Pace e da quel De Luca che su Porsche 911 ottiene una bella vittoria nella classe 3000 del gruppo speciale.

Michele Ricci

SLALOM

Ottaviano (NA), 3 novembre 1985
2. «Città di Ottaviano»
Valido per il campionato centro sud

Le classifiche

Assoluta: 1. Vinaccia (A 112) 164.77; 2. Cuomo (Simca R2) 165.42; 3. Palomba (Fiat 600/1050) 167.68; 4. Esposito (Fiat 126) 169.47; 5. Fiore (Fiat 500/700) 169.50; 6. Mastro Giovanni (Panda 45) 170.30; 7. Formisano (Fiat 126/1000) 170.60; 8. Tufino (Simca R2) 170.78; 9. Scolaro (Fiat 128) 170.88; 10. Turco (Fiat 126/1000) 171.12.

GRUPPO N 1-3

Classe 1150: 1. Nappo 189.93; 2. Coppola 197.47; 3. Del Giudice 202.69 (tutti su A 112).

Classe 1300: 1. Longobardi (Simca R2) 191.35; 2. Bilotti (Opel Corsa) 191.64; 3. Pulzella (Alfasud) 193.14; 4. Dell'Aquila (Simca R2) 208.01.

Classe 1600: 1. Vollero (Golf Gti) 179.77; 2. Carotenuto (Golf Gti) 185.10; 3. Procope (Ford Fiesta) 190.38; 4. Visconti (Fiat X 1/9) 194.86.

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Ciampa (A 112) 175.31; 2. Franzese (Fiat 127) 178.38; 3. Aiello (A 112) 195.00.

Classe 1600: 1. Annunziata (Golf Gti) 182.10; 2. Parmato (Golf Gti) 193.55.

GRUPPO SPECIALE

Classe 700: 1. Esposito (Fiat 126) 169.47; 2. Fiore (Fiat 500/700) 169.50; 3. Pace (Fiat 126) 171.23; 4. Liguori (Fiat 126) 171.66; 5. Accadia (Fiat 500/700) 172.33; 6. Turco (Fiat 500/700) 174.16; 7. Simeoli (Fiat 126) 175.93; 8. Filetti (Fiat 126) 190.15; 9. Impesi (Fiat 500/700) 194.22; 10. Pellecchia (Fiat 126) 194.83.

Classe 1000: 1. Mastrogiovanni (Panda 45) 170.30; 2. Formisano (Fiat 126/1000) 170.60; 3. Turco N. (Fiat 126/1000) 171.12; 4. Carbone (Panda 45) 176.61; 5. D'Amaro (A 112) 185.10; 6. Amato (Fiat 127) 190.20; 7. Autorino (Fiat 850) 192;29; 8. Leone (Mini 90) 193.48; 9. Grasso (A 112) 206.95; 10. Federico (Mini 90) 211.55.

Classe 1150: 1. Vinaccia 164.77; 2. Scolaro (Fiat 128) 170.88; 3. Falco (Fiat 128) 173.73; 4. Amoroso (Fiat 127) 174.04; 5. Aulisio (Fiat 128) 176.27; 6. Di Canio 180.11; 7. Marruccella 182.84; 8. Di Martino 185.60; 9. Catapano 197.30; (gli altri su A 112).

Classe 1300: 1. Cuomo (Simca R2) 165.42; 2. Pandolfi (Fiat X 1/9) 177.99; 3. Pagano (Fiat 128) 179.95; 4. Sodano (Simca R2) 182.51; 5. Serra (Simca R2) 189.38; 6. Manganiello (Mini 90) 191.52; 7. Malinconico (Fiat 128) 207.89; 8. Tinto (Fiat 128) 217.40; 9. Esposito (Ritmo 65) 219.84.

Classe 1600: 1. Tufino (Simca R2) 170.78; 2. Marzo (Fiat X 1/9) 174.28; 3. D'Amico (Fiat 128) 213.85.

Classe 2000: 1. Di Lillo (Kadett GTE) 175.47; 2. Savino (Beta Montecarlo) 214.51.

Classe 3000: 1. De Luca (Porsche 911) 171.50; 2. Iovino (Fiat 131) 172.30; 3. Iaia (Talbot Lotus) 173.09; 4. Giordano (Opel Ascona) 189.40.

PROTOTIPI

Classe 1000: 1. Mastrocola (Fiat 500/1000) 172.11; 2. D'Urzo (Fiat 500/1000) 194.78; 3. Iovino (Dallara) 222.21; 4. Gradito (Fiat 600/1000) 616.69.

Classe oltre 1000: 1. Palomba (Fiat 600/1050) 167.68; 2. Ciampi (Fiat X 1/9) 174.55.

SALITA/A Nuoro l'ultima gara isolana dell'85

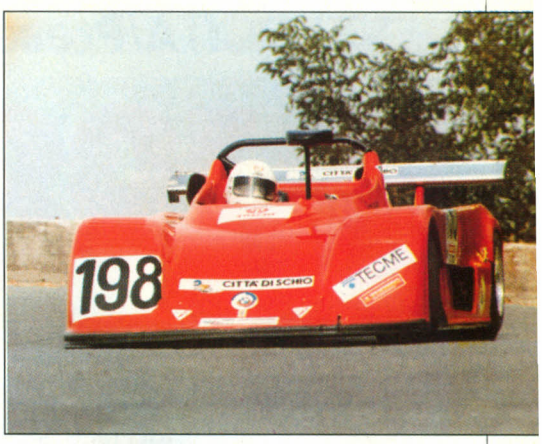
Baribbi in scioltezza

Il bresciano con l'Osella non ha avuto avversari. Grave incidente a Giammaria che si è fratturato tibia e perone

NUORO — Il vecchio fascino della velocità in salita ha avuto modo di trovare ancora una volta i consensi tra le migliaia di spettatori che sfidando un freddo pungente si sono arrampicati di primo mattino sui roccioni che dominano il capoluogo barbaricino. Un sacrificio che valeva la pena fare visto lo spettacolo che è stato offerto dal centinaio di concorrenti al via è stato dei migliori e, in quanto a emozioni, tra i più graditi. Ezio Baribbi con l'Osella Pa10 è riuscito nell'intento di rifarsi dopo la sfortunata prestazione di Teulada quando fu preceduto dall'Ams 1300 di Vittorio Bernasconi più pratico nell'apnea sotto il diluvio. Ma stavolta c'era freddo, ma niente pioggia e quindi la gara ha avuto un svolgimento regolare e ha chiuso in bellezza la stagione sarda delle corse in salita. Il pilota bresciano ha vinto nel tempo di 6'04"20, complessivo di due manches, ma non ha battuto il record di Mauro Nesti fissato lo scorso anno in 5'57"28 e che a giudizio di molti pare alla portata soltanto dello stesso... Nesti. Baribbi è comunque apparso una spanna su tutti: lo testimoniano i 14 secondi di distacco del secondo arrivato, quel Giovanni Paganucci al quale certo non si può imputare faccia difetto l'esperienza. Non c'è l'ha fatta il nuorese Ignazio Sechi, che giocava in casa con l'Osella 2000, ad andare oltre il terzo posto nonostante il tifo indiavolato dei sui supporter.

La gara ha subito un interruzione durata oltre un ora in seguito a un grave incidente accaduto nella prima manches al pilota di Civitavecchia Armando Giammaria su Osella 1600. Giammaria nell'affrontare uno dei tornanti più insidiosi ha picchiato su un cordolo perdendo il controllo del mezzo che ha urtato con violenza contro il guardrail. Sono dovuti intervenire i vigili del fuoco per estrarre dalla carcassa dell'Osella lo sfortunato pilota che sempre in Sardegna, a Teulada, era rimasto vittima due domeniche orsono di un altro incidente. Giammaria è stato ricoverato nel reparto traumatologia dell'ospedale civile di Nuoro e presenza sospette fratture alla tibia e al perone della gamba sinistra. Tra i risulati di maggiore spicco quello del'Alfa 33 di Giovanni Cossu che si è inserito al secondo posto nella classifica di gruppo N dietro a Padimatteo e di Carlo Serra su Golf Gti, primo del gruppo A. Secondo le attese, invece, le prove di Mario Farris con la Fiat Abarth 131 e di Franco Balestri, «Il Brizzolato» su Escort che sempre su gruppi diversi da tempo hanno avviato una continua sfida che stavolta è andata a favore di «Brizzo». Niente da eccepire per l'organizzazione dell'Ac nuorese che ha coinvolto numerosi enti pubblici nel tentativo di limitare i costi di una manifestazione indubbiamente riuscita.

Gianni Olandi



«Domingo», a lato, con l'Osella ha conquistato il quarto posto nella graduatoria assoluta vincendo la classe delle biposto 1600

SALITA

Nuoro, 3 novembre 1985
Nuoro - Monte Ortobeno
Gara nazionale, di velocità in salita coppa CSAI

Le classifiche
Assoluta: 1. Ezio Baribbi (Osella) 6'04"20, media kmh 110,708; 2. Paganucci (Osella) 6'18"22; 3. Sechi (Osella) 6'20"52; 4. Domingo (Osella) 6'31"01; 5. Parlamento (March) 6'39"94; 6. Peroni (Osella 1300) 6'47"31; 7. Frogheri (Chevron 1600) 6'53"90; 8. Sesti (Chevron B 31) 7'06"82; 9. «Il Brizzolato» (Ford Escort) 7'13"77; 10. Maccio (Lola 206) 7'14"23.

GRUPPO N
Classe 1000: 1. Zeffirino (Fiat Panda) 9'54"32.
Classe 1150: 1. Sotgiu (Fiat 127 Sport) 8'53"66; 2. Giara (Fiat 127) 8'58"46; 3. Peres (A 112) 9'26"33; 4. Doneddu (Fiat 127) 10'12"33.
Classe 1300: 1. Pirisi (Samba Rally) 9'00"34; 2. Pisano (Samba Rally) 9'14"88; 3. Parredda (Opel Corsa) 9'47"28.
Classe 1600: 1. Cossu (Alfa 33) 8'14"80; 2. «Briomola» (Peugeot 205) 8'20"11; 3. Cuccheddu (Peugeot 205) 8'25"80.
Classe 2000: 1. Poggi (Fiat Ritmo 125 Abarth) 8'23"07; 2. Pani (Fiat Ritmo 130) 88'53"80; 3. Coria (Ritmo 130) 9'11"33.
Classe 2500: 1. Padimatteo (Alfetta GTV) 7'56"44. 2. Dessolis (Alfetta GTV) 8'14"90.

GRUPPO A
Classe 1000: 1. Angioi (Fiat Panda) 8'45"31; 2. Sedda (Fiat Panda) 11'05"54.
Classe 1150: 1. Piccinnu (A 112) 8'24"57; 2. Serra (Fiat 127 Sport) 8'33"01; 3. Budroni (Fiat 127 Sport) 8'46"57; 4. Arras (Fiat 127) 8'46"61; 5. Tola (A 112 Abarth) 8'53"64; 6. Ferrero (A 112 Abarth) 8'53"74; 7. Cocco (Fiat 127 Sport) 9'29"16.
Classe 1400: 1. Congiu (Renault R5 Alpine) 8'00"31; 2. Angius (R5 Alpine) 9'20"03.
Classe 1600: 1. Serra (Golf GTI) 7'49"73; 2. Scalas (Ritmo 105) 7'55"34; 3. Melis (Golf GTI) 7'57"50; 4. Pittalis (Golf GTI) 8'03"74; 5. Canu (Golf GTI) 8'08"56.
Classe 2000: 1. Satta (R5 GT Turbo) 7'54"49; 2. Canu (Ritmo) 8'55"88; 3. Delogue (Ritmo 130) 9'05"69.

GRUPPO 2
Classe 700: 1. Perez (Fiat 126) 9'50"18; 2. Cucca (Fiat 126) 9'55"81; 3. Cottu (Fiat 126) 10'19"41.
Classe 1000: 1. Martinez (Fiat 127) 8'37"98; 2. Pinna (Fiat 127) 8'46"01; 3. Beccu (Mini Morris) 9'24"91; 4. Ezza (Fiat 127) 9'27"98.
Classe 1150: 1. Cossu (Ritmo 60) 8'04"94; 2. Salis (Fiat 128) 8'43"29; 3. Ottavio (Fiat 127) 9'08"22; 4. Magrini (Fiat 128) 9'21"33.
Classe 1400: 1. Spanu (Renault) 7'42"18; 2. Nonnis (R 5 Alpine) 7'58"83; 3. Carta (Alpine) 9'01"46.
Classe 1300: 1. Scanavino (Fiat 128) 8'37"73.
Classe 1600: 1. Monni (Talbot TI) 8'04"49; 2. Palla (Talbot TI) 8'46"12.
Classe 2000: 1. Columbu (Ford Escort) 7'49"54; 2. Donisi (Ford Escort) 7'53"56; 3. Sechi (Alfetta GTV) 7'53"84.

GRUPPO B
Classe 1300: 1. Pintus (Visa Citroen) 9'49"81.
Classe 2000: 1. Lai (Ascona 400) 7'18"91; 2. De Pau (Ascona 400) 8'23"32.

GRUPPO 4
Classe 1300: 1. Pisano (Fiat X 1/9) 8'24"60.
Classe 2000: 1. Farris (Fiat Abarth 131) 7'17"31; 2. Mannu (Fiat Abarth 131) 7'21"81.

GRUPPO 5
Classe 700: 1. Lauria (Fiat 126) 8'07"34; 2. Tola (Fiat 126) 8'19"86; 3. Musa (Fiat 126) 8'21"13.
Classe 1000: 1. Canodda (Fiat 126) 9'03"14; 2. Fancello (A 112) 9'12"13.
Classe 1300: 1. Scuresu (Fiat X 1/9) 8'25"39.
Classe 2000: 1. «Il Brizzolato» (Ford Escort) 7'13"77.
Classe 3000: 1. Aceto (Porsche) 8'52"91.

GRUPPO 6
Classe 1000: 1. Gilio (AMS) 7'31"40; 2. Fanti (AMS) 7'49"40.
Classe 1400: 1. Peroni (Osella 1300) 6'47"31; 2. Faedda (Osella 1300) 7'27"15; 3. Giagu (Chevron) 7'55"52.
Classe 1600: 1. «Domingo» (Osella) 6'31"01; 2. Frogheri (Chevron B23) 6'53"90; 3. Sesti (Chevron B31) 7'06"92; 4. Maccio (Lola 296) 7'14"23; 5. Giorgetti (Osella) 7'22"83.
Classe 2000: 1. Baribbi (Osella PA10) 6'04"20; 2. Paganucci (Osella) 6'18"22; 3. Sechi (Osella) 6'20"52; 4. Parlamento (March) 6'36"94.

Il bresciano Ezio Baribbi, sopra, al volante dell'Osella Pa10 continua a mietere successi ovunque corra (Attualfoto)

VELOCITÀ/Presentata una bozza del nuovo calendario

IL 1986 IN PISTA

DOPO un lunga discussione durata oltre sei ore martedì scorso è stata varata, durante un'assemblea molto dibattuta a cui ha partecipato una nutrita rappresentanza degli organizzatori, il calendario agonistico per il 1986. Sotto riportiamo le date relative al solo settore velocità, mentre gli appuntamenti delle altre specialità saranno pubblicati nei prossimi numeri. Le date sono da considerarsi indicative in quanto saranno discusse e ufficializzate solo a dicembre nel corso del prossimo Comitato Esecutivo della Csai, per cui potrebbero subire alcuni cambiamenti anche sostanziali. Per quanto riguarda la Formula 3 va detto che rimangono in calendario le due gare a invito in occasione dei due Gp di Formula 1 a Imola e Monza, due appuntamenti questi che possono avvicinare i giovani talenti al mondo del «circus», essendo una delle poche occasioni, insieme a Montecarlo, di mettersi in mostra di fronte ai principali team-manager. □

FORMULA 3

ATTUALFOTO

6 aprile	**Vallelunga**
20 aprile	**Misano**
27 aprile	**Imola** (a inviti)
4 maggio	**Magione**
18 maggio	**Varano**
1 giugno	**Monza**
15 giugno	**Imola**
29 giugno	**Monza**
13 luglio	**Mugello**
27 luglio	**Pergusa**
9 agosto	**Misano**
31 agosto	**Misano**
7 settembre	**Monza** (a inviti)
14 settembre	**Pergusa**
28 settembre	**Vallelunga**
5 ottobre	**Varano**
19 ottobre	**candidatura Imola Coppa Europa F. 3**

FORMULA PANDA

FotoCICCARONE

30 marzo	**Monza**
12 aprile	**Monza**
3 maggio	**Monza**
18 maggio	**Varano**
1 giugno	**Vallelunga**
8 giugno	**Magione**
24 giugno	**Varano**
31 agosto	**Monza**
14 settembre	**Varano**
5 ottobre	**Mugello**
2 novembre	**Vallelunga**

COPPA PEUGEOT

FotoOLIVER

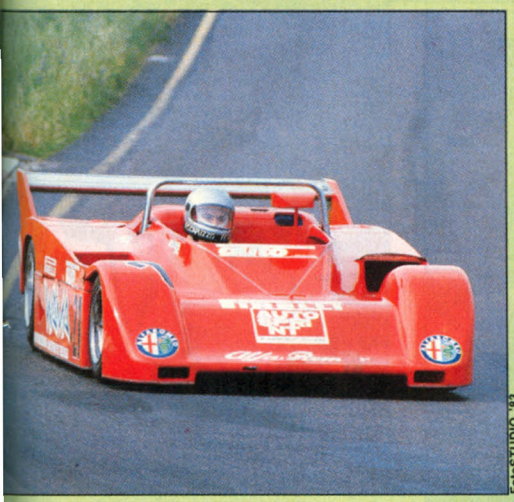
20 aprile	**Monza**
4 maggio	**Magione**
18 maggio	**Varano**
1 giugno	**Monza**
15 giugno	**Imola**
29 giugno	**Mugello**
6 luglio	**Misano**
31 agosto	**Misano**
20 luglio	**Pergusa**
27 settembre	**Vallelunga**
19 ottobre	**Imola**

AUTOSTORICHE

FotoOLIVER

30-31 marzo	**Magione**
6 aprile	**Monza**
13 aprile	**Varano**
20 aprile	**Vallelunga**
24-27 aprile	**Coppa Italia**
13 luglio	**Mugello**
26 luglio	**Misano**
14 settembre	**Varano**
28 settembre	**Vallelunga**
Data da destinarsi	**Imola**

SPORT NAZIONALE


FotoSTUDIO '83

23 marzo	**Monza**
6 aprile	**Pergusa** (non titolata)
20 aprile	**Vallelunga**
4 maggio	**Varano**
18 maggio	**Pergusa**
8 giugno	**Magione**
15 giugno	**Pergusa**
29 giugno	**Monza**
13 luglio	**Mugello**
26 luglio	**Misano**
31 agosto	**Varano**
14 settembre	**Magione**
28 settembre	**Imola**
5 ottobre	**Mugello**

FORMULA FIAT ABARTH


FotoALQUATI

30-31 marzo	**Magione**
6 aprile	**Vallelunga**
20 aprile	**Misano**
4 maggio	**Varano**
1 giugno	**Monza**
15 giugno	**Imola**
13 luglio	**Mugello**
27 luglio	**Pergusa**
9 agosto	**Misano**
14 settembre	**Pergusa**
5 ottobre	**Varano**
19 ottobre	**Magione**

SPORT 2000

QUESTO campionato è stato varato su proposta di Enzo Osella, che vuole dare vita a un campionato «monomarca» per vetture Sport 2000 con l'impegno di far disputare le gare con un minimo di otto partenti. Inoltre il costruttore torinese metterà a disposizione due vetture per ogni gara ai piloti che ne facessero richiesta.

6 aprile	**Pergusa** (forse non titolata)
20 aprile	**Vallelunga**
4 maggio	**Varano**
8 giugno	**Magione**
13 luglio	**Mugello**
26 luglio	**Misano**
28 settembre	**Imola**

più 4 gare in salita da designare


FotoOLIVER

FORMULA 2000


FotoSTUDIO '83

31 marzo	**Magione**
13 aprile	**Varano**
20 aprile	**Monza**
4 maggio	**Varano**
1 giugno	**Vallelunga**
8 giugno	**Magione**
22 giugno	**Varano**
13 luglio	**Mugello**
20 luglio	**Pergusa**
9 agosto	**Misano**
31 agosto	**Varano**
14 settembre	**Magione**
21 settembre	**Monza**
19 ottobre	**Imola**
1-2 novembre	**Vallelunga**

RENAULT 5

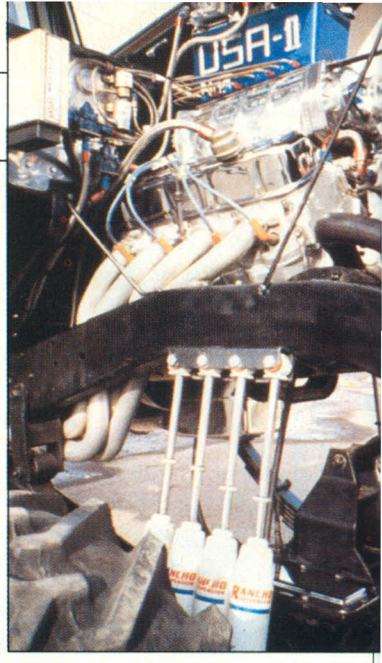
6 aprile	**Mugello**
27 aprile	**Imola** (Europa Cup)
4 maggio	**Vallelunga**
1 giugno	**Imola**
22 giugno	**Varano**
29 giugno	**Monza**
20 luglio	**Pergusa**
31 agosto	**Monza**
7 settembre	**Monza** (Europa Cup)
14 settembre	**Magione**
28 settembre	**Imola**
5 ottobre	**Varano**


FotoOLIVER

GRUPPI A e N


FotoSTUDIO '83

30-31 marzo	**Magione**
6 aprile	**Pergusa**
13 aprile	**Varano**
18 maggio	**Pergusa**
1 giugno	**Vallelunga**
15 giugno	**Pergusa**
14 luglio	**Varano**
31 agosto	**Varano**
21 settembre	**Monza**
28 settembre	**Monza**
5 ottobre	**Mugello**
19 ottobre	**Magione**



A sinistra, le dimensioni dei «Monster Truck» americani sono veramente fuori dal comune: guardare per credere. Sopra, un motore di un «Monster»: i propulsori dispongono in media di 3000 cavalli. Tra di essi molti sono sovralimentati e derivano da quelli aeronautici. Il costo di un «Monster Truck» si aggira sui 600 milioni di lire. In basso, uno di questi mezzi «sorpreso» durante una esibizione. (FotoProche)

USA/Mezzi dragster, mezzi camion

Un «mostro» da 600 milioni

LOS ANGELES — Si chiamano «Monster Truck» e sono l'ultima novità in fatto di... stranezze americane. Senza alcun dubbio costituiscono uno spettacolo. D'altronde la filosofia di vita degli statunitense è sempre stata una riassumibile in questo motto: **«più una cosa è grande, tanto è migliore».** Così i «Monster Truck» appaiono decisamente maggiorati rispetto agli altri veicoli che circolano sulle motorways statunitensi. Costruire uno di questi mostri è complicato, forse più di quello che si può pensare. Prima di tutto, anche se a prima vista non sembra, è necessario progettare, disegnare il futuro «Monster Truck». Chi non se la sente di impegnarsi in un lavoro di così alta ingegneria, ed è la maggioranza degli utenti, può iniziare la realizzazione modificando a proprio piacimento pezzo per pezzo del mezzo meccanico. Molti di queste opere, a metà strada tra le macchine agricole e i camion, costano tantissimo: si parla di 300.000 dollari, qualcosa come seicento milioni di lire! Per recuperare l'enorme costo di costruzione, i proprietari sono... costretti a mostrare le creature almeno 150 volte all'anno e visto che ciascun «Monster» conserva in sè qualcosa di creativo e originale ed è necessario provarlo al colto e all'inclita. Tutti adottano la trazione integrale e grazie a uno speciale sistema idraulico possono essere pilotati lateralmente.

PER QUANTO riguarda i motori è ammessa la fantasia più sfrenata. Si va da propulsori turbocompressi a quelli d'aereo a dodici cilindri. I... ricconi montano addirittura quattro motori. Le potenze medie sono dell'ordine dei 3000 cavalli. Molto costose risultano essere anche le gomme, costruite da pochissime aziende specializzate nella fabbricazione di pneumatici per veicoli destinati alla distribuzione dei fertilizzanti nei campi. Il prezzo medio di un treno è dell'ordine dei 10.000.000 di lire. Insomma uno sport tutto americano. □

Hanno collaborato:
Charles G. Proche, Grahame Ward

AUSTRALIA

F. MONDIALE/CHEEVER JR VENDICA IL FRATELLO

ADELAIDE - Per Ross Cheever (nella foto a lato) il 1985, nato sotto pessimi auspici, si è rivelato essere un anno moto buono. Dopo aver vinto parecchie corse nel campionato Marlboro di F. 3 in Gran Bretagna, il giovane Cheever ha trionfato nella corsa di Formula Mondiale, l'ex Formula Atlantic, vendicando la sfortunata prestazione del fratello Eddie nel Gran Premio. Al volante di una Ralt Rt4 Cheever aveva già impresso il ritmo durante le prove, nelle quali ha ottenuto la pole position girando in 1'35"10 nella prima sessione e in 1'32"70 nella seconda, ripetendosi in corsa con 1'33"20. Moti osservatori pensavano che i piloti locali avessero qualche chance di vittoria sul circuito di casa ma Ross ha preso tutta la manifestazione in modo molto professionale, mettendo a punto perfettamente la propria monoposto e non concedendo il minimo spazio ai rivali.

AL VIA Cheever jr ha preso il comando, involandosi verso la prima curva. In breve ha posto fra sé e gli altri inseguitori un margine notevole, circa 2" al giro. Dietro a lui è partito il campione australiano John Bowe, su un'altra Ralt Rt4, che è stato tallonato per un certo tempo dall'italo-australiano Alfredo Costanzo, uno dei migliori specialisti della categoria. Successivamente Costanzo è stato superato da Mc Pherson, il quale ha attaccato a sua volta Bowe, passandolo di slancio. Quando tutto sembrava destinato a vedere Bowe salire sul terzo gradino del podio ci ha pensato una valvola del motore Ford di Bowe a permettere a Costanzo di infilare prepotentemente il vecchio rivale, conquistando il terzo posto assoluto. Bowe ha terminato la gara col propulsore zoppicante.

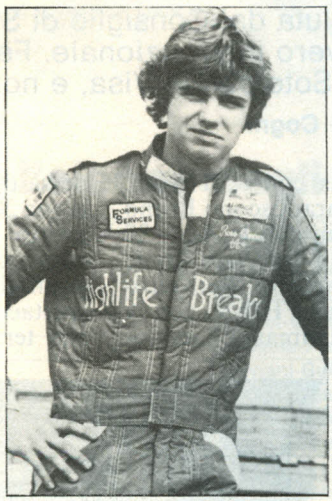
FORMULA MONDIALE

Adelaide, 3 novembre 1985

Gara di contorno al Gp d'Australia

La classifica: 1. Ross Cheever (Ralt Rt4) 20 giri in 31'39"50; 2. John McPherson (Ralt Rt4) 32'12"40; 3. Alfredo Costanzo (Tiga Fa81) 32'19"90; 4. John Bowe (Ralt Rt4) 32'37"70; 5. Peter Hopwood (Ralt Rt4) 32'52"30; 6. Brian Sampson (Ralt Rt4) 33'18"00.

□ Giro più veloce: Ross Cheever (Ralt Rt4) in 1'33"20.



TURISMO/NIENTE DA FARE PER BERGER

ADELAIDE — È andata male la corsa di turismo australiano, nella quale era impegnato il pilota dell'Arrows Gerhard Berger. L'austriaco, il sabato delle prove del Gran Premio australiano, dopo aver qualificato la propria monoposto ha preso il via della gara riservata alle gruppo A al volante della Bmw 635 Csi ufficiale del team Schnitzer. La corsa, però, è stata vinta dalla Ford Mustang di Dick Johnson, uno dei migliori esponenti della categoria, che alla fine ha preceduto di solo 1"5 l'Holden-Commodore di Peter Brock, uno dei piloti che l'anno prossimo saranno nel campionato europeo turismo al volante di queste vetture prodotte dalla General Motors. Al terzo posto è giunto Charlie O'Brien su una Bmw 635 Csi. La corsa di Berger è terminata quasi subito; al terzo giro, infatti, dopo una partenza lenta, l'austriaco ha concluso la sua bella rimonta agganciandosi con l'Holden Commodore di Johnny Harvey, veterano della categoria, all'ingresso della variante. La manovra scorretta è venuta dalla Holden che ha costretto la 635 Csi Schnitzer nell'erba. Successivamente Berger ha colpito la barriera di gomme e si è dovuto ritirare.

O'BRIEN, ostacolato pure lui da Harvey, ha perso terreno nei confronti del battistrada, non riuscendo a raggiungere il duo formato da Johnson e Brock. Quando si è liberato della Holden di Harvey si è lanciato all'inseguimento. Ma ormai era troppo tardi per agguantare la piazza d'onore.

TURISMO

Adelaide, 2 novembre 1985

Gara di contorno al Gran Premio d'Australia

La classifica: 1. Dick Johnson (Ford Mustang) 15 giri in 27'41"70; 2. Peter Brock (Holden Commodore) 27'43"20; 3. Charlie O'Brien (Bmw 635 Csi) 28'23"60; 4. Terry Finnegan (Holden Commodore) 28'41"50; 5. Colin Bond (Alfetta Gtv 6) 28'43"50; 6. Kevin Bartlett (Mitsubishi Colt Starion Turbo) 28'45"60.

□ Giro più veloce: Peter Brock (Holden Commodore) in 1'49"70.

GRAN BRETAGNA

F. 3000/VAN KOUWEN SULLA MARCH-BS

GERRITT Van Kouwen è uno dei piloti più seguiti dai manager della formula 3000. La rivelazione del campionato Marlboro di formula 3 è stato invitato da Bob Sparhott a provare la March 85B con la quale Christian Danner ha vinto il titolo europeo di categoria. Van Kouwen, campione europeo di formula Ford 1600 nel 1984, con molta probabilità correrà nella formula cadetta il prossimo anno, ma prima di firmare con le squadre interessate ai suoi servigi vuole compiere alcuni collaudi approfonditi. Per l'anno prossimo, comunque, il giovane olandese parte con gli occhi degli osservatori puntati addosso. Nel Marlboro di formula 3, infatti, ha compiuto alcune imprese memorabili, segnalandosi come la speranza più interessante della categoria assieme al campione Mauricio Gugelmin.

GRAN BRETAGNA

F. 3/PIRRO PROVA LA RALT

EMANUELE Pirro farà come è noto il suo rientro in formula 3 nel Gran Premio di Macao. Recentemente il pilota romano aveva provato la Ralt Rt30 a motore Volkswagen del team Theodore-Marlboro di Dick Bennetts all'autodromo di Snetterton, girando in 1'02", lo stesso tempo del suo compagno di team John Nielsen. Nella stessa occasione ha girato anche Maurice Gugelmin, terza guida della squadra a Macao, che ha lungamente provato sia le gomme Avon che le Yokohama. Con le prime il neo campione inglese della specialità ha girato in 1'01"40 mentre con le coperture giapponesi ha fermato le lancette su un ottimo 1'00"90.

■ **LA NOVITÀ** tecnica più interessante per gli europei al Gran Premio di Macao di formula 3, in programma il 24 novembre prossimo, sarà la presenza della monoposto giapponese Hayashi, mossa dal motore Toyota preparato dalla Tom's e presentato su Autosprint della scorsa settimana. In un primo momento si pensava che a guidare la vettura sarebbe stato lo svedese Eje Elgh che nella stessa data è impegnato in una prova del campionato endurance giapponese. Così i responsabili della squadra hanno convocato l'ex campione europeo di formula 2 Geoff Lees, il quale farà il suo rientro a Macao, circuito nel quale ottenne una magnifica vittoria negli anni passati al volante di una monoposto del Theodore Racing. Lees è il pilota ufficiale Toyota in formula 2 giapponese, dove pilota una March con motore Yamaha.

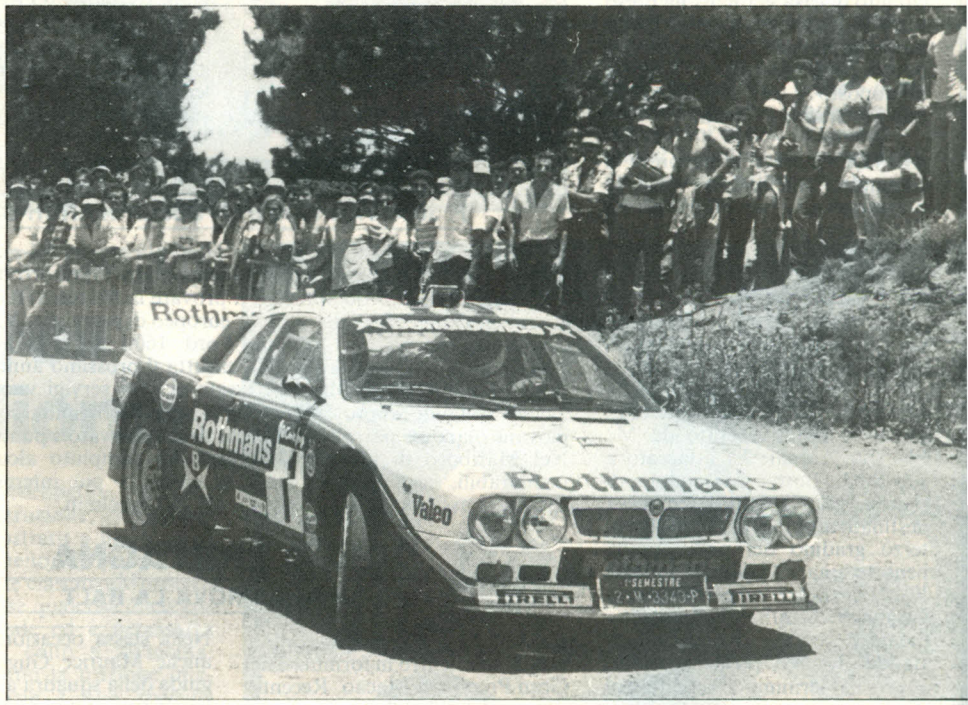
RALLY/Chiuse le frontiere

San Marino autarchico

Privandosi della validità Cir la gara voluta dal Consiglio di Stato ha trovato importanti appoggi e un elenco partenti davvero internazionale. Favorite le Lancia 037. Saranno al via anche gli argentini Recalde e Soto con le Visa, e non mancano gli italiani

di **Gianni Cogni**

IL «DIROTTAMENTO» della data del Rally di San Marino e la seguente crisi politica fra Csai e Fasm sono ormai un ricordo: anticipando Craxi e Spadolini, la crisi è rientrata lasciando apparentemente tutto com'era senza vincitori o vinti. Nella Repubblica del Titano probabilmente hanno temuto il peggio uscendo dalle gare valide per il Cir ed invece forse proprio per questo, hanno trovato la decisione e gli aiuti necessari ad imbastire una gara sempre più sammarinese come tracciato e con un elenco partenti veramente internazionale. Il rally, nuovamente appoggiato dalla Marlboro, si giocherà quasi totalmente su percorsi sterrati ed avrà numerose novità, comprese il massiccio appoggio del Consiglio di Stato della piccola repubblica che, su interessamento del ministro al turismo, sport e spettacolo Fiorenzo Stolfi, ha realizzato nuove strade di collegamento ed ha garantito un massiccio intervento delle forze dell'ordine per controllare il tracciato della gara. Sul piano sportivo il Rally di San Marino risulta estremamente interessante per i protagonisti al via, che si troveranno per la prima volta di fronte. Assenti dell'ultima ora Demuth, Fernadez ed Ortiz la cui defezione è ampiamente compensata dall'arrivo di Llewellin (ancora con la Audi 80 Quattro) e di Servia. Quindi a giocarsi la vittoria troviamo un grappolo di Lancia Rally. Oltre a Pregliasco e Zanussi, iscritti all'ultimo momento, c'è il campione spagnolo Servia, quello sammarinese Ercolani (che nella gara di casa esordirà al volante della berlinetta torinese curata da Volta); uno dei più veloci piloti italiani, Cunico, uno dei «privati» più qualificati, Busseni (vincitore del Rally di Limone) a cui si deve aggiungere come incomodo quel Graziano Rossi che proprio la scorsa settimana ha ottenuto il primo successo assoluto. Interessantissimi outsider gli «inediti» argentini Recalde e Soto con le Visa Millepiste, i greci Moschous e Halivelakis con le Toyota. Spettacolo a parte garantiscono Bruno Bentivogli e Llewellin con le Audi 80 Quattro, che con un tracciato come questo alla fine saranno senz'altro molto in alto, e Stefano Fabbri con la Ritmo. C'è poi la «laurea» a campionessa d'Europa per Pierangela Riva e la sua 205 GTI: a proposito di Peugeot, prorio a San Marino si dovrebbe conoscere ufficialmente squadra e programmi '86. Infine, spettacolo nello spettacolo, le quaranta Uno iscritte alla terz'ultima prova del Trofeo. □



Questi gli appuntamenti con le speciali

1. TAPPA: 8/9 novembre - Partenza h. 16,00

P.S. 1/5 - Ca' Chiavello - lungh. km 6,51
ora effettuazione: 16,21 - 18,41

P.S. 2/6 - Poggio Casalino - lungh. km 19,15
ora effettuazione: 16,46 - 19,06

P.S. 3/7 - Santa Mustiola - lungh. km 5,33
ora effettuazione: 17,21 - 19,41

P.S. 4/8 - San Michele - lungh. km 4,01
ore efettuazione: 17,47 - 20,08

P.S. 9/12 - Macchie - lungh. km 9;92
ora effettuazione: 22,45 - 0,55

P.S. 10/13 - Ca' Bugli - lungh. km 12,84
ora effettuazione: 23,10 - 1,20

P.S. 11/14 - Spino - Lungh. km 6,25
ora effettuazione: 23,52 - 2,02

2. TAPPA: 9/10 novembre - Partenza h. 14,30

P.S. 15/18/21 - Capanne - lungh. km 5,11
ora effettuazione: 14,43 - 17,04 - 19,25

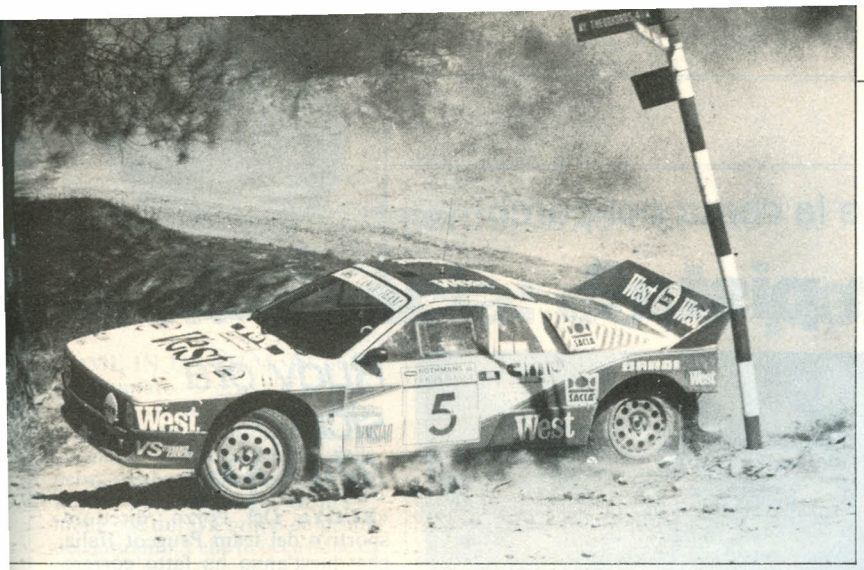
P.S. 16/19/22 - Chiesanuova - lungh. km 28,75
ora effettuazione: 15,08 - 19,29 - 19,50

P.S. 17/20/23 - Valgiurata - lungh. km 13,40
ora effettuazione: 16,03 - 18,24 - 20,45

P.S. 24/27 come P.S. 1/4
ora effettuazione: 23,25 - 1,12

P.S. 25/28 - Molarini - lungh. km 13,51
ora effettuazione: 23,55 - 1,40

P.S. 26/29 come P.S. 3/7
ora effettuazione: 0,23 - 2,10



A fianco, Pregliasco con la 037 del team West, si è iscritto solo all'ultimo minuto al San Marino, proprio come il suo compagno Zanussi (FotoTaylor). **I due italiani lanciano la sfida a Servia, sotto a sinistra, campione spagnolo su 037**

Questo l'elenco degli iscritti

EQUIPAGGIO (VETTURA)	GR.
1. **Servia-Sabater** (Lancia 037)	B/3
2. **Recalde-Del Bono** (Visa 1000P)	B/2
3. **Pregliasco-Cianci** (Lancia 037)	B/3
4. **Ercolani-Roggia** (Lancia 037)	B/3
5. **Zanussi-Cresto** (Lancia 037)	B/3
6. **Cunico-Bartolich** (Lancia 037)	B/3
7. **Llewellin-Short** (Audi 80 Quattro)	A/6
8. **Busseni-Ciocca** (Lancia 037)	B/3
9. **Ormezzano-Cassina** (Opel Manta 400)	B/3
10. **Rossi-X** (Lancia 037)	B/3
11. **Canini-X** (Opel Manta 400)	B/3
12. **Soto-Martin** (Visa 1000P)	B/2
14. **Bentivogli-Evangelisti** (Alfetta GTV)	A/6
15. **Fabbri-Amati** (Ritmo 130)	A/5
16. **Riva-Vittadelo** (Peugeot 205 GTI)	A/4
18. **Piazza Musso-Gaiero** (Toyota Corolla 1.6)	A/4
19. **Chalivalakis-Arkenis** (Toyota Corolla 1.6)	A/4
20. **Pasutti-Bisol** (Porsche 930 Turbo)	B/3
21. **Alessandrini-Alessandrini** (Porsche 911 RS)	B/3
22. **Pinezzuola-Peruzzi** (Porsche 911 RS)	B/3
23. **D'Innocenzo-Grobner** (R5 Turbo)	B/3
24. **Meloni-Casadei** (Ford Escort RS)	B/2
25. **Zangheri-Serpieri** (Ford Escort RS)	B/2
26. **Salvatori-Vitali** (Ford Escort RS)	B/2
27. **Romito-X** (Ford Escort RS)	B/2
28. **Konstana-X** (Ford Escort Rs)	B/2
29. **Bertolissi-Gasparin** (Ford Escort RS)	B/2
30. **Fantini-Campini** (Ford Escort RS)	B/2
31. **Gachan-Barreca** (Visa 1000P)	B/2
32. **Cenci-Cendi** (Ford Escort RS)	B/2
33. **Burgazzi-Pagani** (Visa)	B/1
35. **Bensi-Mugnaini** (Audi 80 Quattro)	A/6
36. **Grossi-Parri** (Alfetta GTV 6)	A/6
37. **Savio-Spoletti** (Opel Manta GTE)	A/5

EQUIPAGGIO (VETTURA)	GR.
38. **D'Orlando-Fior** (Opel Ascona)	A/5
39. **«Geo»-De Angelis** (Fiat Ritmo 125)	A/5
40. **Brunello-Friserio** (Opel Manta GTE)	A/5
41. **Campoi-Gentili** (Fiat Ritmo 130)	A/5
42. **Scandola-Pasi** (Opel Manta GTE)	A/5
43. **Ottaviani-Guidi** (Fiat Ritmo 130)	A/5
44. **Gironi-Leonardi** (Opel Ascona)	A/5
45. **Deri-Bonifazio** (Opel Manta GTE)	A/5
46. **Curnis-X** (Fiat Ritmo 130)	A/5
47. **Corradin-X** (Toyota Corolla)	A/4
48. **Peuplier-Sauce** (Golf GTI)	A/4
49. **Ravaioli-Rossi** (Alfasud Ti)	A/4
50. **Pritelli-X** (Golf GTI)	A/4
51. **Bresson-X** (Toyota Corolla)	A/4
52. **Zambelli-Zambelli** (Talbot Ti)	A/4
53. **Merati-X** (Golf GTI)	A/4
54. **Buda-Reali** (Ford Fiesta 1.3)	A/3
55. **Bioli-Therry** (Samba Rally)	A/3
56. **Moretti-Amadori** (A112)	A/2
57. **Errani-Villa** (A112)	A/2
58. **Conti-Manuzzi** (Fiat 127)	A/2
59. **Belluzzi-X** (A112)	A/2
70. **Piva-Rossi** (A112)	A/2
72. **Padovan-Brunello** (Ritmo 130)	N/5
73. **Scarpis-Isola** (Ritmo 130)	N/5
74. **Manfrinato-Maniero** (Kadett GSI)	N/5
75. **Rivaroli-Nizzotti** (Renault 11 T)	N/5
76. **Zanon-Zanella** (Ford Escort 1.6)	N/4
77. **Conti-Venturi** (Golf GTI)	N/4
78. **Celot-Grigoletti** (Peugeot 205 GTI)	N/4
79. **Garcea-Marmieri** (Samba Rally)	N/3
80. **Lunedei-X** (Samba Rally)	N/3
81. **Danieli-Melloni** (Fiat 127S)	N/2
82. **Zoli-Fiorini** (A112)	N/2

44 al via nel Trofeo Uno

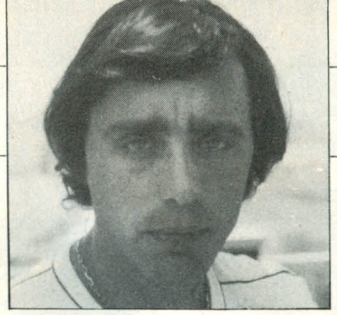
1. **Fiorio-Ferfolia**
2. **Carrera-Dellachà**
3. **Panontin-Stella**
4. **Guizzardi-Zigrino**
5. **Artusio-Artuio**
6. **Canobbio-X**
7. **Brambilla-Cantoni**
8. **Turri-X**
9. **Liatti-Curti**
10. **Facca-Riccobon**
11. **Pasero-Bertilone**
12. **Tagliapietra-Bisol**
13. **Zumelli-Julita (F)**
14. **Gallione-X**
15. **Trombi-Trombi**
16. **Vicenzi-Bomben (F)**
17. **XX-Converso**
18. **Galli-Esana**
19. **Biondi-Lessi**
20. **Pasetto-X**
21. **Contardi-Dutto (F)**
22. **Fassina-Billiani**
23. **Ortalli-Manganelli**
24. **Maddii-Bonucci**
25. **Bugnoli-Vanni**
26. **Camposaragna-Rivara**
27. **Berio-Florenzano**
28. **Vernengo-Bulleri**
29. **Cortese-Cortese**
30. **Marini-Morina**
31. **Martinoli-Torri**
32. **Brustolni-Venerus**
33. **Agostini-Polidori**
34. **Bossi-Malchiodi**
35. **Soletta-Soletta**
36. **Gaia-Pastorelli**
37. **Scotton-Cavalli**
38. **Munaro-Azzino**
39. **Cantarelli-Cantarelli**
40. **Chiesa-Rocchi**
41. **Molinari-X**
42. **Sacchi-X**
43. **Berruso-Costa**
44. **Roggia-X**

A Monza il sindaco non vuole la corsa nel parco

Rally solo in pista?

DOPO l'annullamento della corsa dei camion, decisa da un giorno all'altro, anche il «Rally dell'Autodromo» in programma a Monza in dicembre, rischia di saltare. La polemica fra il sindaco di Monza, Malvezzi, e la società che ha in gestione il circuito, la Sias si è acuita spostandosi dal mondo dei bisonti della strada a quello delle vetture da rally. Il primo cittadino, infatti, nel firmare la sua autorizzazione alla disputa del tradizionale appuntamento rallistico nell'autodromo (nella Foto Alquati, Pinto in Ferrari nell'84) ha aggiunto che non esistono problemi purché, e qui viene il bello, la gara si effettui esclusivamente sulle strade del circuito, vale a dire in pista (lungo lo stradale o il raccordo junior).

La motivazione di questa decisione senza precedenti è che le vetture in gara rischiano di provocare gravi danni al verde pubblico. Siccome un rally totalmente in pista non si è mai disputato (non sarebbe più tale) i responsabili della Sias, per nulla decisi a darsi per vinti, hanno deciso di chiamare in causa la Regione affinché si sensibilizzi al problema e intervenga affinché il «Rally dell'Autodromo» si possa disputare regolarmente senza ulteriori intoppi.



Rudy ora sicuro alla Opel

«RUDY» Del Pozzo, direttore sportivo del team Peugeot Italia che quest'anno ha fatto correre nel Cir la 205 Turbo 16 con Gianni del Zoppo, l'anno prossimo cambierà casacca, passando alla guida del team Opel di casa nostra. Rudy, **(nella foto)** ha accettato — ormai la notizia è certissima, anche se ovviamente non ufficiale — le proposte che gli erano state avanzate da tempo dalla Opel Italia, per la quale coordinerà un programma tricolore per le Kadett Gsi gr. N e A, al quale potrebbe aggiungersi un impegno internazionale, nell'europeo o forse nel mondiale gr.A.

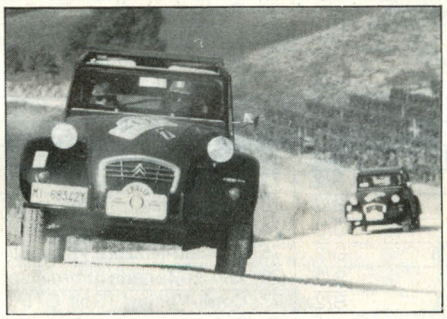
Brian Hart preparerà le Escort

ORA che l'avventura in Formula 1 con il suo motore a quattro cilindri sembra definitivamente conclusa, Brian Hart ha ricevuto numerose offerte per il futuro: la Ford, con la quale il tecnico inglese è da sempre in ottimi rapporti, lo ha avvicinato affinché segua in prima persona lo sviluppo delle Escort Rs Turbo da rally. Il preparatore, che non ha ancora dato alcuna risposta in merito, sembra intenzionato ad accettare.

Il «Marche» chiude la 4. zona

IL 23 E 24 novembre si svolgerà il rally delle Marche, valido per la Coppa Italia 4. zona e per il campionato Interregionale Abruzzi-Marche. La manifestazione consta di 6 prove speciali su terreno sterrato da ripetersi due volte. Le iscrizioni vanno indirizzate alla Scuderia Monte Urano Corse via Leonardo Da Vinci - 63025 Monte Urano (Ascoli), telefono 0734/80855. Il rally sarà l'ultima gara della 4. zona di Coppa Italia ed avrà il coefficiente 3.

A una spezzina il Rally'O



VENTI ragazze su dieci 2Cv Charleston hanno dato vita sui colli toscani alla seconda edizione del Rally Femminile Lancome (nella foto) promosso dalla Citroen in collaborazione con la ditta di cosmesi. Dopo tre giorni di gara, oltre 800 chilometri percorsi su un tracciato definito selettivo dagli organizzatori della Federazione Italiana Fuoristrada, ha vinto Valeria Vaselli, 26 anni, spezzina, alla prima esperienza agonistica sulle quattro ruote, coadiuvante da Laura Murgellini, 25 anni, farmacista. I dieci equipaggi sono stati formati su circa 10 mila richieste pervenute agli organizzatori della gara.

Lancia e Pirelli trattano

SI SONO TENUTI la scorsa settimana alcuni incontri fra i responsabili di Lancia e Pirelli, con argomento principale la definizione degli accordi per il 1986. Come anticipato sullo scorso numero di As, Pirelli non sarebbe intenzionata a continuare la collaborazione come si è fatto nell'85 e questo a causa dell'impegno in Formula 1 che assorbe sempre più energie, restituendo moltissimo in fatto di immagine. La discussione sulla continuità dell'accordo non riguarda comunque il programma della Delta S4 nel mondiale rally, per il quale le coperture italiane saranno garantite per tutta la prossima stagione. In dubbio è semmai la continuazione della collaborazione, a livello ufficiale, per quanto riguarda i programmi iridati in gr. A delle Fiat Uno, così come non c'è nulla di deciso circa le Lancia che disputeranno l'europeo.

Nemmeno la settimana scorsa i nodi sono stati sciolti completamente, e altri incontri sono previsti per i prossimi giorni.

La Sierra nel mondiale gruppo A

IL CAMPIONATO mondiale per vetture gr. A trova sempre più consensi. Ultima in ordine di tempo, anche la Ford pare interessarsi a questa serie, anche se in maniera indiretta. Il famoso preparatore belga, Luigi, dovrebbe infatti curare lo sviluppo di vetture per il mondiale Gr. A e queste sarebbero, all'inizio, delle Sierra XR4 4x4 e poi, appena omologate, delle Sierra Cosworth. Questi programmi, in ogni caso, non interesseranno la squadra italiana che continuerà con le Escort Turbo; presumibilmente con i soliti Caneva e Folco Zambelli.

La Dakar parte a Natale?

LA COINCIDENZA di date fra la Parigi-Dakar e il rally di Montecarlo stanno scatenando molte polemiche in Francia, visto che gli ultimi giorni del raid africano si sovrapporrebbero alla gara iridata del Principato. Balestre, presidente della Fisa vorrebbe convincere Thierry Sabine, organizzatore della Dakar, ad anticiparne il via affermando che il rally di Montecarlo ha diritto di precedenza per anzianità. È proprio guerra...

A cura di **Roberto Boccafogli**
Hanno collaborato: **Roberta Gremignani, Roberto Teso**

Ghidella è stato determinante nel «no» a Todt

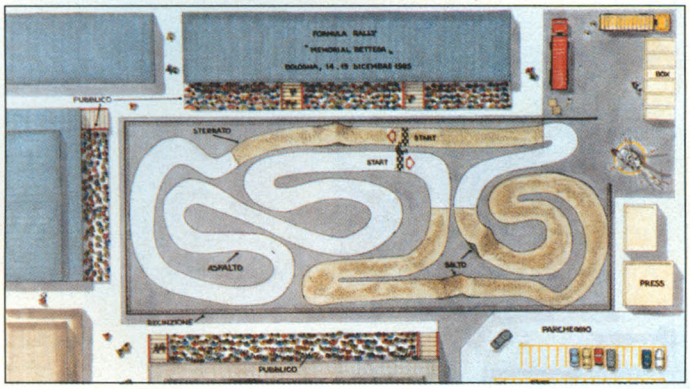
Alen-Lancia: ecco perché

COME IN UN FILM dal finale già scontato, è arrivata al rally Algarve — del quale si legge diffusamente in altra parte del giornale — la conferma della permanenza di Markku Alen alla Lancia per l'86. Dopo un tira-e-molla che durava ormai da prima del Sanremo, e che in occasione di quella gara del mondiale aveva toccato il suo punto più «drammatico», il pilota finlandese ha detto definitivamente di sì a Vittorio Ghidella, amministratore delegato della Fiat Auto, verso il 20 ottobre scorso. L'ingresso di Ghidella nella discussione si rese necessario dopo che Alen si era detto insoddisfatto delle garanzie tecniche e operative fornitegli dal

team. Immediatamente data la conferma alla Lancia, Alen ha allora telefonato a Jean Todt nelle foto annunciandogli il nuovo nulla di fatto, dopo che già l'anno precedente si era sfiorato l'accordo fra Markku e il team Peugeot. Con il «no» di Alen, Todt si trova in estrema crisi. Salonen e Kankkunen non forniscono, in effetti, garanzie assolute per un programma completo di mondiale '86: il campione del mondo perché non vuole disputare più di otto gare iridate, Kankkunen per la sua scarsa esperienza, soprattutto in certe gare. A questo punto sembra probabile che verrà rispolverato il già «giubilato» Bruno Saby, almeno per qualche gara.

Una Delta S4 per Toivonen al Sestriere

CI SARÀ anche una Lancia Delta S4 al rally del Sestriere, gara valida per il Cir con coefficiente 2 in programma dal 13 al 15 dicembre prossimi. La guiderà Henri Toivonen nella foto che avrà modo così di portare avanti test di pneumatici, come concordato fra Lancia e Pirelli. Come si ricorderà, l'edizione '85 del rally del Sestriere toccherà anche il territorio francese, passando su alcune delle prove speciali della zona di confine del rally iridato di Montecarlo in programma a fine gennaio. La presenza della Delta S4 e di Toivonen assume quindi un particolare significato ai fini delle prove di gomme, dopo di che il team tornerà sulle strade del Montecarlo la settimana prima di Natale e vi farà ritorno in gennaio, subito dopo la fine delle festività.



Pronti per il Memorial Bettega

È STATO varato il regolamento ufficiale del «Memorial Bettega», la gara a inseguimento a cui parteciperanno i più grossi campioni del rallismo mondiale, in programma a Bologna durante il Motor Show dal 13 al 15 dicembre. Su un circuito misto terra e asfalto della lunghezza di 1400 m. circandato da tribune capaci di accogliere 50 mila persone, **nella foto**, gli assi del volante internazionale si affronteranno in un tipo di gara del tutto inedito. Il sabato si effettueranno le qualificazioni su quattro giri cronometrati, mentre la domenica si disputaranno le finali che sono previste su due prove di due giri l'una. Il monte premi è di 10 milioni, e non sono pochi, specie per una manifestazione che si disputa per la prima volta.

Riviera 1000: raid ligure

LA RIVIERA 1000, raid italiano ideato e organizzato dal Moto Club Sanremo, aperto sia alle moto che alle vetture, nel cmapo riservato alle quattro ruote ha visto l'affermazione di Ladisa sulla Suzuki che ha preceduto di soli 21 secondi dopo tre gironi di gara Salvati che era al volante di una Range Rover. Al terzo posto, sempre su una Range Rover si è classificato Dinmaria a 4'15". Il Riviera 1000 è partito da Torino e Bergamo venerdì per confluire a Sanremo attraverso le scoscese stradine dell'entroterra ligure. All'iniziativa che ha riscosso un notevole successo di partecipazione sono intervenuti equipaggi di fuoristrada provenienti da tutta Italia, a dimostrazione del successo che incontrano questo tipo di manifestazioni.

■ **MESSINA** — Si sono aperte le iscrizioni al 7 Rally Internazionale di Messina, penultima prova valida del Cir a coefficiente 3 in programma dal 29 novembre al 1 dicembre. La gara organizzata dall'Ac Messina è divisa in due tappe per un totale di 829 km e 27 prove speciali. Gli interessati possono rivolgersi presso l'ufficio sportivo dell'Ac, via Manara 125.

■ **TULINI** — Al Trofeo Maremma si è visto nell'ambiente dei rally Nazionali Marco Tulini finalmente rimessosi dal grave incidente, frattura di una vertebra lombare, che gli ha impedito di proseguire il programma avviato con la Chieri Corse e la Opel. Il pilota fiorentino è ora pronto ad affrontare la prossima stagione alla guida di una macchina possibilmente competitiva.

■ **MICHELA CRESSI,** — che lamenta ancora i postumi dovuti all'incidente avuto lo scorso anno a Piancavallo al fianco di Savio, dopo aver dovuto gettare la spugna durante il Rally di Catalogna per dolori acuti alle vertebre cervicali, pare intenzionata ad abbandonare le competizioni.

■ **IL MODENESE** — Moscato disputerà il rally Valle d'Aosta ed il rally Sestriere con la Audi 80 Quattro gruppo A, la «seconda» vettura del team di Radaelli che a Sanremo era stata affidata all'inglese Llewellin.

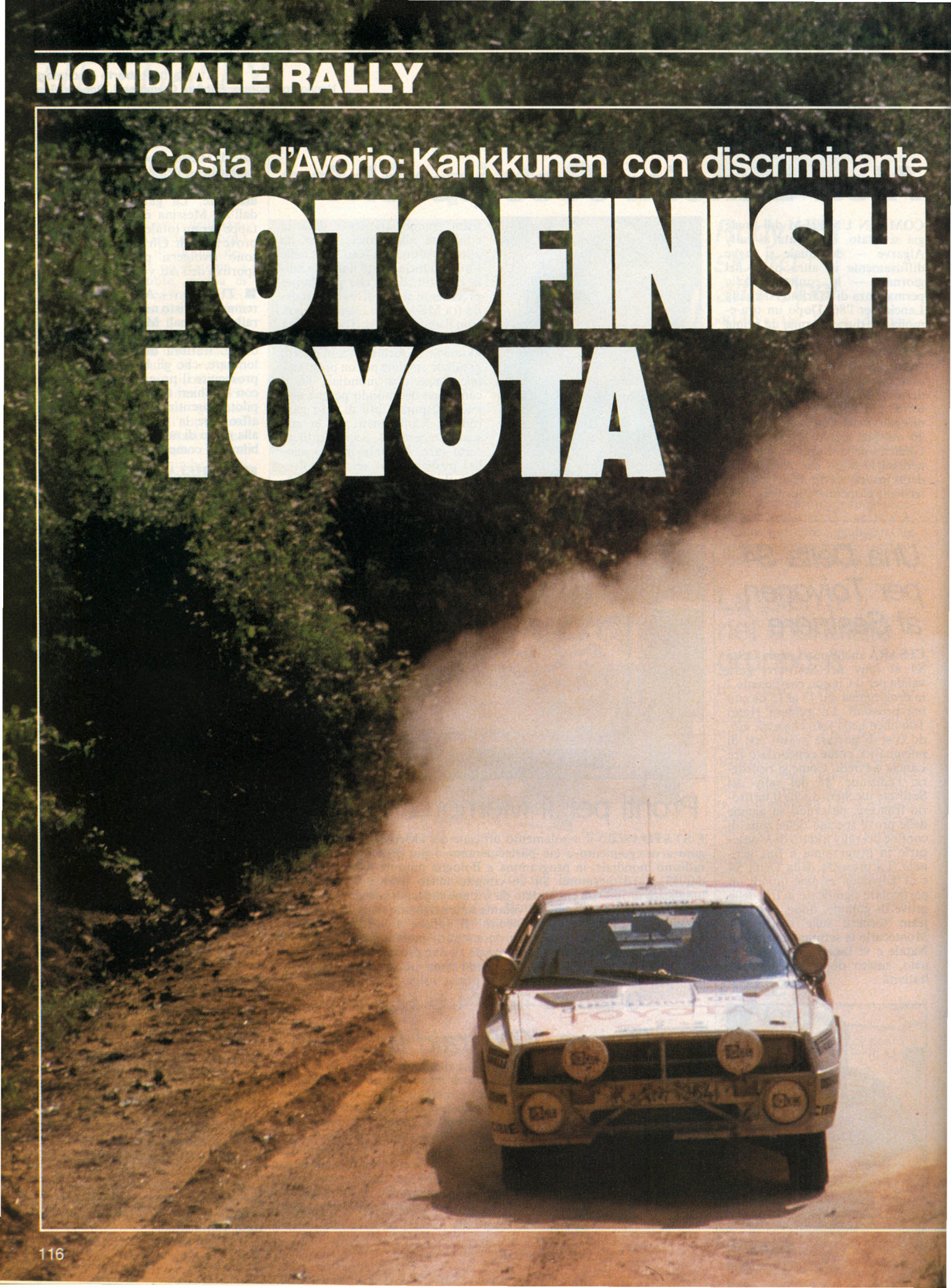
■ **CONTRATTO** — rinnovato per Gabriele Folco Zambelli al quale la Ford Italia ha offerto un programma con la Escort Gruppo A nelle gare CIR ed Open, più la partecipazione al Rally di Montecarlo dove la Ford porterà una Escort anche per Daniela Angel, nome nuovo del rallismo femminile in cerca di una conferma in un contesto più impegnativo.

■ **CHITI-MONTENESI** — non saranno al via del Rally Valle d'Aosta (CIR coef. 2), ma torneranno al volante della Ritmo del Jolly al Rally Città di Messina in occasione del quale potranno disporre di un nuovo tipo di freni con pinze e dischi «grossi», onde ovviare il problema che da inizio stagione angustia i piloti delle Ritmo gruppo A.

■ **ANTONELLA MANDELLI** — è intenzionata a tornare alle gare con un programma meno discontinuo di quelli disputati nelle passate stagioni che l'hanno vista «pendolare» per motivi matrimoniali fra Italia e Stati Uniti. La pluri-campionessa europea è quindi in contatto con la Tre Gazzelle che potrebbe metterle a disposizione una Lancia 037 per quattro, cinque gare del campionato continentale.

Costa d'Avorio: Kankkunen con discriminante

FOTOFINISH TOYOTA

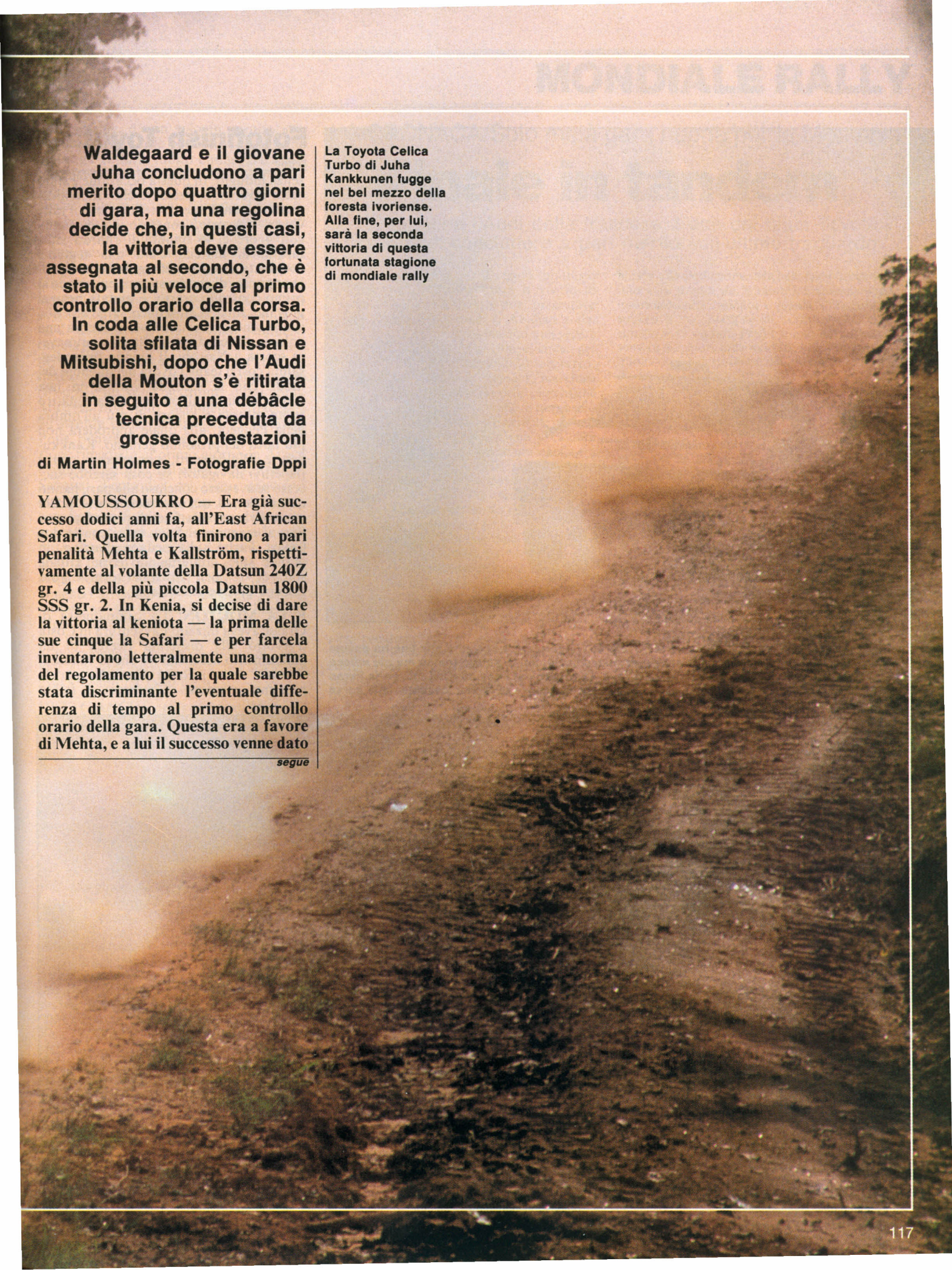


Waldegaard e il giovane Juha concludono a pari merito dopo quattro giorni di gara, ma una regolina decide che, in questi casi, la vittoria deve essere assegnata al secondo, che è stato il più veloce al primo controllo orario della corsa. In coda alle Celica Turbo, solita sfilata di Nissan e Mitsubishi, dopo che l'Audi della Mouton s'è ritirata in seguito a una débâcle tecnica preceduta da grosse contestazioni

di Martin Holmes - Fotografie Dppi

YAMOUSSOUKRO — Era già successo dodici anni fa, all'East African Safari. Quella volta finirono a pari penalità Mehta e Kallström, rispettivamente al volante della Datsun 240Z gr. 4 e della più piccola Datsun 1800 SSS gr. 2. In Kenia, si decise di dare la vittoria al keniota — la prima delle sue cinque la Safari — e per farcela inventarono letteralmente una norma del regolamento per la quale sarebbe stata discriminante l'eventuale differenza di tempo al primo controllo orario della gara. Questa era a favore di Mehta, e a lui il successo venne dato

segue



La Toyota Celica Turbo di Juha Kankkunen fugge nel bel mezzo della foresta ivoriense. Alla fine, per lui, sarà la seconda vittoria di questa fortunata stagione di mondiale rally

Un trionfo di colori accompagna la Toyota di Waldegaard, sotto, che alla fine ha dovuto cedere la vittoria al compagno Kankkunen, classificato con lo stesso tempo ma più veloce al primo controllo orario della gara. Sopra, la Nissan del kenyota Kirkland, nella livrea Marlboro che avrebbe dovuto avere la vettura di Mehta, assente dalla corsa

Fotofinish Toyota

segue

senza indugio. In questa occasione è stato tutto diverso. A decidere che fra Waldegaard e Kankkunen avrebbe vinto il rally Costa d'Avorio, concluso da entrambi con 4 ore e 46 minuti di ritardo sulla tabella di marcia, c'era una regolina codificata e iscritta nel regolamento: quella appunto, di chi era stato il più veloce al primo controllo orario. È andata bene al giovane Juha Kankkunen, arrivato alla sua seconda vittoria iridata e ancora una volta in Africa, dopo quella della primavera scorsa a Nairobi. Il biondo finlandese saluta così il team Toyota nel migliore dei modi: con la seconda vittoria in una stagione tutta all'ombra della quattro ruote motrici e ancora di più all'ombra della Peugeot, alla quale approderà non più tardi del prossimo gennaio. Kankkunen e Waldegaard, consultatisi con i rispettivi navigatori su cosa sarebbe successo se avessero concluso alla pari, hanno quindi deciso quando mancavano pochi controlli orari alla fine, di procedere così fino al traguardo. Sono saliti con le due Celica Turbo sulla pedana d'arrivo, in grande stile, confermando così l'attuale stato di «re» dell'Africa del team Toyota Europe di Ove Andersson.

E LA MOUTON? La campionessa di Grasse aveva iniziato l'avventura in Costa d'Avorio alla disperata ricerca di un piazzamento nei primi tre che le valesse il rinnovo della priorità Fia «A» per la prossima stagione. L'impresa è fallita

miseramente, e non solo in seguito alla contestazione per la possibile sostituzione della sua vettura, molto danneggiata tecnicamente, con quella del «povero» Braun, il quale stava facendo una gara serena e senza patemi d'animo. La Mouton ha dovuto dare l'addio — almeno per l'86 — alla priorità anche per colpa del progressivo disfacimento della sua Sport Quattro nel corso della gara. Il team di Gumpert era in gara al seguito di una sola vettura, formula che si era rivelata vincente con Röhrl e la Sport Quattro «evoluzione 2» al Sanremo. Ma stavolta nemmeno questa soluzione ha dato ragione al team di Ingolstadt, incappato in un'altra di quelle gare da cancellare come tante (troppe!) ne sono accadute quest'anno. Michèle non può nemmeno attaccarsi all'assenza della sua navigatrice Fabrizia Pons, rientrata in Italia per una indisposizione rimediata al primo giorno in Africa e subito sostituita dall'esperto Arne Hertz. Semmai, l'episodio del treno contro il quale si è «spiccicata», (per fortuna senza conseguenze fisiche), nel corso delle ricognizioni pre-gara, potrebbe convincere del fatto che questa - come del resto quella ancora prima — non era certo la sua stagione sotto l'ala dell'Audi. L'addio, o almeno l'arrivederci alla massima priorità «top»: ne sa qualcosa anche Shekhar Metha, tenuto lontano dalla Costa d'Avorio, uno dei suoi abituali terreni di caccia al piazzamento, da un problema di famiglia e quindi privato della Fia «A» che aveva ormai da tanti anni.

DETTO ANCHE dell'assenza di Metha, il rally Costa d'Avorio è stato tutto qui. Se si toglie il fascino esotico dell'Africa, delle sue difficoltà tecniche del tutto anomale rispetto a quelle incontrate sulle strade europee, a un rally come quest'ultima prova del mondiale rimane ormai ben poco. Terreno di conquista per piloti secondari, di rilevanza locale, questa gara viene sempre più emarginata dal disinteresse degli stessi costruttori. La Peugeot, campione del mondo con largo anticipo, si è ben guardata dall'andarvi. Lo stesso dicasi per la Lancia, e anche l'Audi, se non si fosse trattato di rincorrere la priorità per la Mouton, ben difficilmente vi si sarebbe recata. Come a dire che senza validità per il mondiale costruttori, anche un rally che dei rally concentra le difficoltà più affascinanti è destinato ad andare alla deriva per non tornare più. Presente a Yamoussoukro, il presidentissimo della Fisa, Jean-Marie Balestre, ha affermato che era un peccato che il mondiale '86 non presentasse un angolino disponibile per la Costa d'Avorio. **«Anche se senza validità per l'iride marche, ma con solo quella per il titolo piloti** — si è lagnato Balestre — **mi piacerebbe dare agli organizzatori del Costa d'Avorio una possibilità in più per rientrare nel grande giro, e per questo mi impegnerò a trovare una data libera...».** □

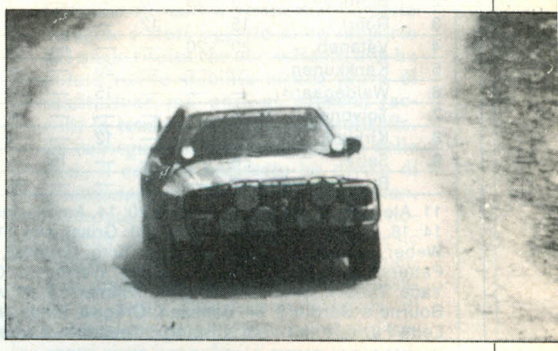
LA CRONACA/Solo metà gara buona per la Mouton

Finale in tandem

Ritirata anche l'Audi della francese, i due del team Toyota decidono di concludere a pari merito sull'ultimo traguardo

YAMOUSSOUKRO — È stato piuttosto diverso il via del rally Costa d'Avorio di quest'anno. Yamoussoukro non presentava gli affollamenti di massa di Abidjan e dal punto di vista sportivo era insolito non vedere le file di taxi (spinti alla competizione per completare il numero minimo di 50 concorrenti al via) visto che tutte le cinquanta macchine al via erano questa volta delle autentiche vetture da rally. La prima tappa era lunga solo 597 km e non si prevedeva che avrebbe portato delle sorprese. La prima sezione a causare delle penalizzazioni tra i primi era quella tra i controlli orari 4 e 5, delle piste strette e tortuose, per le quali era imposta una velocità media di 124 kmh. Tre vetture si sono presentate con sei minuti di penalizzazione: Waldegaard, Kankkunen (che è andato oltre il controllo orario alla fine della sezione) e il pilota locale Ambrosino. La Mouton ne ha persi otto, Kirkland (superato presto da Ambrosino che era partito due minuti dopo) undici poi seguito dal meccanico «volante» della Audi Franz Braun con diciotto. La sezione al controllo orario sette ha portato altre penalizzazioni, in seguito alle quali la Mouton e Kankkunen si sono trovati alla pari con la Mouton in prima posizione sulla strada. Waldegaard è stato attardato con un tubo dei freni rotto, che gli è costato circa sette minuti in più di penalità. Il pilota della Opel, Assef, è volato fuori strada danneggiando la sospensione anteriore. A una lunga fermata per l'assistenza, fuori Abidjan, la sospensione è stata riparata con cura però il copilota ha calcolato male il tempo massimo d'arrivo ammesso e così la Manta 400 è stata esclusa. La seconda tappa doveva partire alle 6,30 di giovedì mattina. Era come se il rally partisse solo adesso sul serio. Le luci notturne e l'umidità facevano parte della tradizionale scena di Abidjan e le sezioni iniziali verso il nord da Alepe erano ben note. Waldegaard ha sferrato lì il suo attacco. Nella prima sezione difficile, egli è stato più lento di solo un minuto del suo compagno di squadra; nella seconda, quando Kankkunen ha forato, è stato il più veloce di cinque minuti e il suo ritardo iniziale stava rapidamente scemando, trovandosi a un solo minuto dalla Mouton e a un altro da Kankkunen. Nella successiva sezione ha tolto un altro minuto agli altri e nella sezione finale prima della sosta per pranzo, ad Abengourou, vicino alla frontiera con il Ghana, era in testa. Kankkunen è retrocesso al 3. posto in seguito a un'altra foratura, che ha danneggiato lo sterzo e al tempo perso nella riparazione.

POCO DOPO che le macchine hanno lasciato Abengourou, la gara ha cambiato percorso. La Mouton ha riferito di essere rimasta senza pressione dell'olio per un problema di pompa. Il team non aveva pezzi di ricambio, perciò si è presa la decisione di fermare la vettura di Braun, la quale, ironicamente, stava funzionando alla perfezione. Michèle era retrocessa fino a 70 minuti da Kirkland, iniziando una impressionante rimonta e giunta a Yamoussoukro il suo margine di svantaggio si era ridotto a 11 minuti. Però c'erano dei sospetti sempre maggiori sulla macchina di Michèle: si dubitava che si trattasse dell'intera macchina di Braun, con eccezione delle porte. Però le emozioni maggiori procurava il gr. A. Per una gara in cui le macchine di produzione hanno poche possibilità di tenere il passo o di avere la resistenza di giungere al traguardo, la battaglia era incredibilmente serrata: la Celica di Petit de Granville stava gradualmente superando Vittadini, e ha preso il comando al controllo orario 24. Trentasei vetture hanno preso il via per la terza tappa da e per Yamoussoukro. Le due Toyota erano separate di soli tre minuti, con oltre un'ora di margine su Ambrosino, mentre Michèle aveva ora



La seconda Audi Sport Quattro del tedesco Braun, bloccato nella sua gara per riparare i guai alla pompa dell'olio della Mouton

3h12' di svantaggio in rispetto a Kankkunen. L'ultima tappa del rally era la più lunga e la più dura. Presumendo che le due Toyota sarebbero giunte al traguardo, che cosa sarebbe successo se fossero arrivate con lo stesso punteggio? Fred Gallagher ha detto dopo che sia lui che Hans Thorszelius sapevano che esisteva una speciale clausul ex-aequo, ma che non sapevano che cosa dicesse esattamente. Si erano messi d'accordo di non verificare, ma entrambi ha dato un'occhiata di nascosto prima del via dell'ultima tappa e si sono resi conto che il verdetto sarebbe andato a Kankkunen se entrambi fossero giunti al traguardo a punteggio pari. E infatti i due erano alla pari, a poche sezioni dalla fine ed è stato concordato che avrebbero continuato alla pari fino al traguardo, il che lo hanno fatto con grande stile, salendo appaiati sulla rampa d'arrivo, sebbene Kankkunen è stato accompagnato come primo sul podio dei commissari. E la Mouton? Era già tornata sulle strade principali, la sua Audi aveva cominciato a disintegrarsi sistematicamente. E giunta fino a San Pedro ha deciso di ritirarsi. □

11. gara del mondiale piloti
Yamoussoukso, 29 ottobre-3 novembre 1985.
Organizzazione: Federation Ivorienne du Sport Automobil Bp. P 3883
Percorso: km 4193 con 72 controlli orari
Condizioni meteorologiche: variabili con piogge isolate
Partiti: 50 - **Arrivati:** 8 - **Media del vincitore:** 87,96 km/h.

Così al traguardo

	EQUIPAGGIO	VETTURA	NAZ.	GR.	TEMPO
1.	Kankkunen-Gallagher	Toyota Celica Tc Turbo	SF-GB	B	in 4h46'
2.	Waldegaard-Thorszelius	Toyota Celica Tc Turbo	S-S	B	in 4h46'
3.	Ambrosino-Le Saux	Nissan 240 Rs	CI-K	B	a 2h27'
4.	Kirkland-Combes	Nissan 240 Rs	EAK-EAK	B	4h10'
5.	Salim-Konan	Mitsubishi Lancer Turbo	CI-CI	B	4h10'
6.	Molino-Massela	Subaru Leone 4x4	I-I	A	4h10'
7.	Yace-Yace	Mitsubishi Lancer Turbo	CI-CI	B	4h10'
8.	Granville-Carrascosa	Toyota Celica	CI-CI	A	4h10'

Così il mondiale piloti (dopo 11 gare)

		26/1-1/2 MONTECARLO	15-17/2 SVEZIA	6-10/3 PORTOGALLO	4-8/4 SAFARI	3-5/5 TOUR DE CORSE	27-30/5 ACROPOLI	22-25/6 NUOVA ZELANDA	27-31/7 ARGENTINA	24-26/8 MILLE LAGHI	29/9-4/10 SANREMO	31/10-3/11 COSTA D'AVORIO	25-29/11 RAC	TOTALE PUNTI	PUNTI VALIDI
1.	Salonen	12	12	20	4	—	20	20	20	20	15	—		143	127
2.	Blomqvist	10	15	10	—	—	15	10	-	15	—	—		75	75
3.	Röhrl	15	—	12	—	—	—	12	—	—	20	—		59	59
4.	Vatanen	20	20	—	—	—	—	15	—	—	—	—		55	55
5.	Kankkunen	—	—	—	20	—	—	—	—	—	—	20		40	40
6.	Waldegaard	—	—	—	15	—	—	—	—	4	—	15		34	34
7.	Toivonen	6	—	—	—	—	—	—	—	10	12	—		28	28
8.	Kirkland	—	—	—	12	—	4	—	—	—	—	10	—	26	26
9.	Saby	8	—	—	—	15	—	—	—	—	—	—		23	23
	Biasion	2	—	15	—	—	—	—	—	—	6	—		23	23

11. Alen 22; 12. Ragnotti e Mehta 20; 14. Ambrosino 18; 15. Carlsson e Wiedner 15; 17. Eklund 14; 18. Beguin e Reutemann 12; 20. Grissmann 11; 21. Mikkola, Aaltonen e Coleman 10; 24. Weber, Loubet, Al Hajri, Stewart, Soto, Grundel, Eriksson, Cerrato e Salim 8; 33. Molino, Pettersson, Miguel, Grauville, Balas, Warmbold, Cook e Stillo 6; 40. Snobeck, Bica, Bouqet, Yace, Tullock, Shah, Del Zoppo e Wittmann 4; 48. Andruet, Mendes, Iwase, Bartoli, Mashous, Bourne e Bordin 3; 54. Jonsson, Ortigao, Patel, Neri, Donald, West e Torph 2; 58. Eriksson, Leite Faria, Vittuli, «Stratissino», Teesdale, Etchegoyen, Lindholm e «Tchine» 1.

● **TIMO SALONEN** è campione del mondo rally 1985 (7 risultati validi).

I rally leaders

PS 1: Co 1-4 diversi equipaggi senza penalità; Co 5 Waldegaard, Kankkunen, Ambrosino; Co 7-12 Mouton e Kankkunen; Co 13-17 Kankkunen; Co18-20 Waldeggard; Co 12-41 Kankkunen; Co 42-65 Waldegaard; Co 66 Kankkunen; Co 67-72 Kankkunen e Waldegaard.

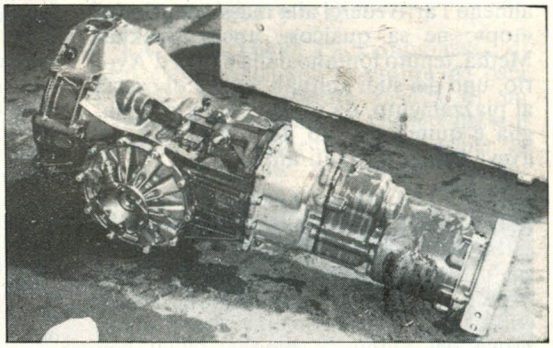
Il vincitore Juha Kankkunen, a lato, controlla insieme a un meccanico un ammortizzatore rotto nelle fasi finali della gara, poco prima di essere raggiunto in testa da Waldegaard. In alto: primo piano del cambio a sei marce dell'Audi Sport Quattro, che in Costa d'Avorio non ha dato problemi (Fotografie Holmes)

LA TECNICA/Audi «vecchie» in Africa

Solo la Toyota con vetture nuove

TOYOTA — Sono state preparate due nuove macchine per Waldegaard (K-AM 5805, telaio 248) e Kankkunen (K-AM 1364, telaio 247) nelle specifiche africane abituali. I motori avevano una pressione di alimentazione di 0.7. Le Pirelli anteriori erano sempre delle sezioni 155 tipo G5, mentre le gomme posteriori erano G1, G2 o G5 in sezione 185 o 215. Per il RAC Rally sono in preparazione delle vetture ex-1000 Laghi. Le due macchine sono state iscritte dalla Toyota Premoto; questo team non era iscritto l'anno scorso, ma aveva vinto la volta precedente nel 1983.

AUDI — Per la prima volta la Audi Sport ha iscritto Michèle Mouton in un rally mondiale in questa stagione, alla guida di una Sport Quattro prima evoluzione. Era la vettura IN-NA23, telaio 10, cioè la vettura usata da Blomqvist al Safari Rally; ma c'era anche una seconda Sport Quattro (IN-YM86, telaio 6, la vettura usata da Blomqvist in Nuova Zelanda) come vettura d'appoggio, pilotata dal meccanico Audi, Franz Braun e con Fischer, l'attuale direttore dell'assistenza del team, come copilota. Fischer fu precedentemente un copilota ufficiale della Audi. Entrambe le vetture erano dotate del cambio manuale a 6 rapporti. Il telaio N. 6 è stato spedito via aerea in Costa d'Avorio per Michèle, perché lo usasse durante le prove, dopo l'incidente della Mouton con un treno.



NISSAN — Erano presenti tre 240 RS iscritte «privatamente», una da Shekhar Mehta (KNY58YA5564, telaio 055) per Mike Kirkland e una (KNY58YA5563) iscritta e pilotata da Alain Ambrosino. La prima vettura era stata usata da Mehta per le prove del Safari '85 ed era verniciata nei colori Marlboro, la seconda era verniciata nei colori della Casa con adesivi Jackson, usata da Ambrosino nel Safari '85. La terza vettura è stata iscritta da Mehta per Surinder Thitthi come macchina d'appoggio e verniciata in bianco ed era stata originalmente preparata dalla Blydenstein in Inghilterra (GIW3187, telaio 87) ed era stata usata nei rally nazionali da Ambrosino. Come al solito quando le Nissan vengono iscritte privatamente, queste vetture montavano gomme Michelin (davanti M8, di dietro M9 o M8 sul bagnato). Dal Giappone sono giunti due meccanici e due camionette, dal Kenya quattro meccanici e dall'Inghilterra l'addetto stampa rally, ma il resto del team è stato recuperato nel paese stesso.

OPEL — Il pilota locale Assef ha preso in prestito una Manta 400 dal team ufficiale (telaio RM06) verniciato nei colori Marlboro e che Assef spera di poter tenere in Costa d'Avorio per delle gare locali. Montava gomme Pirelli; questa macchina è stata preparata in specifiche Safari e dotata di un motore a bassa pressione. Nel frattempo il team ufficiale tedesco sta provando la sua Kadett 4x4 per la Parigi-Dakar, dall'altra parte del continente africano, in Kenya. □

«CASO» AUDI/Cronaca di un sospetto

Abengourou, si cambia?

Sulla Quattro della Mouton cede la pompa dell'olio. Si ferma Braun per utilizzare la sua, o gli si prende la vettura?

TUTTO è successo nel corso della seconda tappa, dalla capitale Abidjan verso Yamoussoukro, punto di partenza e conclusione del rally. La gara viveva in quelle fasi la grande rimonta di Waldegaard, con la Toyota, mentre il suo compagno Kankkunen si trovava in guai ripetuti ed era finito in terza posizione. La posizione di Michéle Mouton era forse la più tranquilla: in testa a fine prima tappa, la ragazza francese scorazzava con la sua Audi Sport Quattro in piena tranquillità verso un piazzamento entro i primi tre che le valesse il mantenimento della priorità Fia «A» anche per il prossimo anno. Lasciata alle spalle Abengourou, il cedimento della sua pompa dell'olio è arrivato come un fulmine a ciel sereno. Un simile inconveniente non si verificava ormai da due anni, e, di conseguenza, il team non si è sentito in colpa per il fatto di non disporre di un pezzo di ricambio. Morale della favola: non è rimasto che fermare la corsa, fino ad allora regolarissima, della seconda Audi di Braun allo scopo di depredarla della pompa olio in questione. E fin qui, niente di strano. Lo strano è arrivato a sera, quando più di una voce incontrollata si è messa curiosamente a dire che, probabilmente, quella portata dalla Mouton a fine tappa altro non era che la vettura del povero Braun con cofani e porte cambiate. Il temporale era già scoppiato. Fra prooteste a volume sempre crescente degli avversari, difese stupite da parte della campionessa e del team — Gumpert si affannava a dichiarare che **«non si può cambiare tutta la macchina di una Sport Quattro in un'ora e mezzo...»**, facendo finta, o forse non capendo davvero che lo si accusava di avere scambiato le due Audi — sono intervenuti gli ufficiali di gara, che hanno subito accettato l'invito a «indagare», e che hanno poi archiviato il fattaccio con un nulla di fatto, come si legge più dettagliatamente a fianco. □

La chiusura delle polemiche non ha salvato la Mouton, in alto, che si è fermata definitivamente con la sua Quattro ormai a pezzi nella quarta tappa. A lato: la Nissan di Ambrosino, terzo al termine dietro alle due Toyota e davanti alla Nissan di Kirkland

Il verdetto dei commissari

Comunque innocente

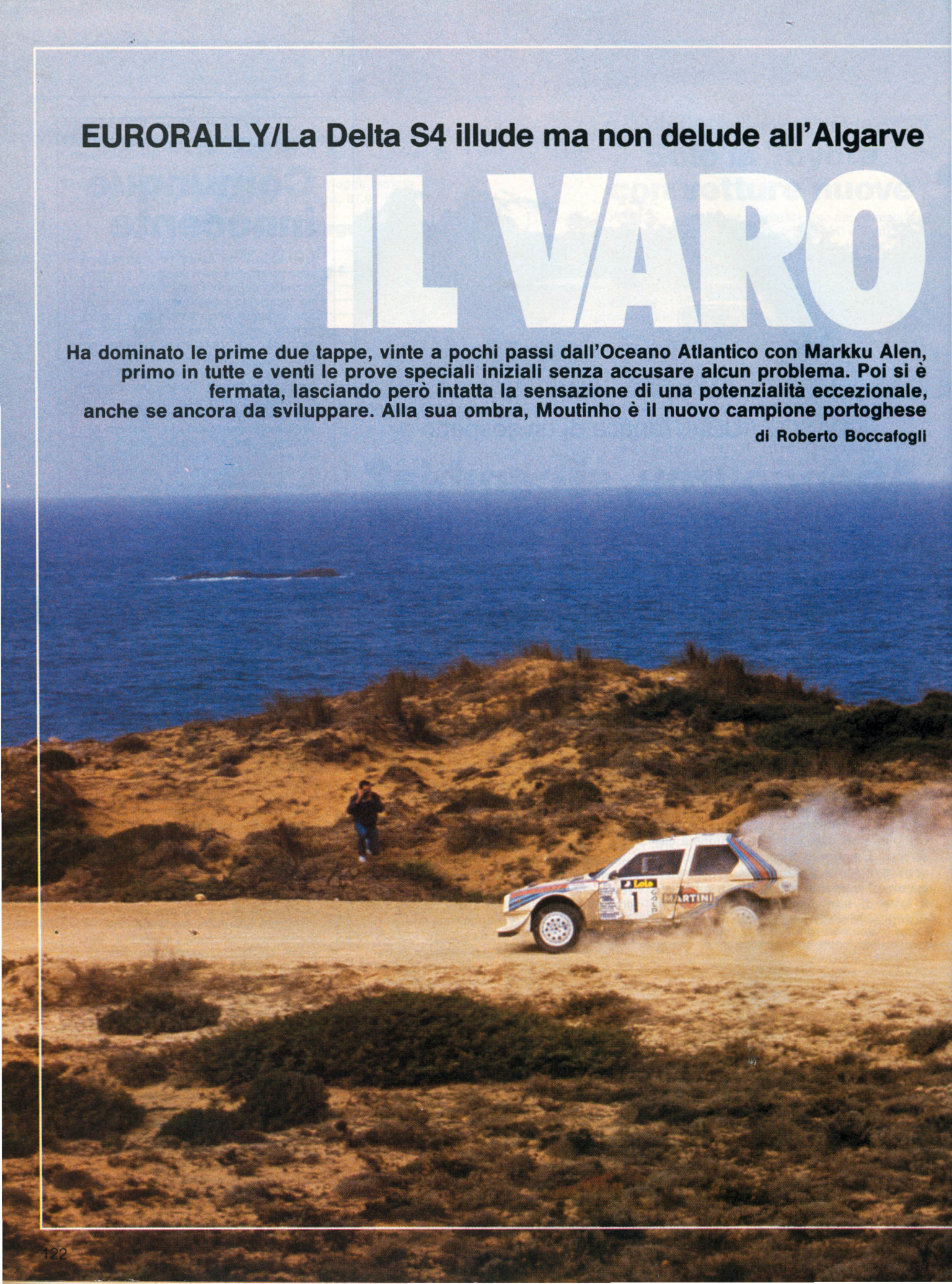
CHIAMATI in causa per controllare cosa veramente fosse successo, gli organizzatori del rally Costa d'Avorio hanno incaricato i commissari sportivi di una indagine che i commissari tecnici hanno condotto nella notte fra la seconda e la terza tappa, a Yamoussoukro. Questo è il comunicato rilasciato al termine di quella che si rivelerà la prima fase dei «lavori», il pomeriggio di venerdì primo novembre, ormai a fine terza tappa. **«Al seguito delle voci persistenti riguardanti una eventuale sostituzione fra le vetture numero 2 e numero 11** — le Audi della Mouton e di Braun, appunto — **che sarebbe intervenuta nella seconda sezione della seconda tappa del rally Costa d'Avorio, il collegio dei commissari sportivi ha aperta un'inchiesta e ha incaricato i commissari tecnici di procedere a una indagine approfondita degli elementi effettivamente noti o verificabili. Questa indagine è stata oggetto di un rapporto dal quale risulta che non soltanto non ha potuto essere stabilita alcuna prova di sostituzione, ma, anzi, gli elementi raccolti la rendono altamente improbabile. Di conseguenza, allo stato attuale delle cose, il collegio anzidetto ha deciso di pronunciare la chiusira dell'inchiesta».** Yamoussoukro, ore 19,30 dell'1 novembre. Ma non era finita. Le proteste contro l'Audi non accennavano a smettere, anche se il rapporto dei commissari era stato chiuso con formula di assoluzione piena. Oltre ad alcuni sospetti circa irregolarità contestante sulle targhe ufficiali del rally e quelle di immatricolazione, l'arrivo a Yamoussoukro, a fine terza tappa, della vettura della Mouton senza più il numero applicato sul tetto, ha fatto riaprire i rubinetti delle proteste. Queste sono state poi irrobustite dal dubbio circa dove il sigillo delle verifiche fosse stato applicato nel vano motore della Quattro della Mouton. Insomma, era di nuovo contestazione, e ancora più grave del giorno precedente. Ma gli organizzatori hanno deciso di applicare il pugno di ferro, dichiarando, a definitiva chiusura della questione, che non erano state appurate variazioni significative, né al telaio né al motore. A questo punto anche i giornalisti presenti sono insorti, lamentandosi del fatto che non si era toccato il punto dei numeri di telaio e di motore, che sulla attuale vettura della Mouton nessuno riusciva a trovare. Ma era destinata a essere la coda della polemica: i commissari avevano già deciso che l'Audi era regolarissima, e nemmeno l'insufficienza delle loro argomentazioni li ha convinti a ripensarci... □

EURORALLY/La Delta S4 illude ma non delude all'Algarve

IL VARO

Ha dominato le prime due tappe, vinte a pochi passi dall'Oceano Atlantico con Markku Alen, primo in tutte e venti le prove speciali iniziali senza accusare alcun problema. Poi si è fermata, lasciando però intatta la sensazione di una potenzialità eccezionale, anche se ancora da sviluppare. Alla sua ombra, Moutinho è il nuovo campione portoghese

di Roberto Boccafogli



ARMACAO DA PERA — C'è modo e modo di vincere. Si può vincere convincendo, ma si può anche vincere senza convincere. La Delta S4 ha scelto di convincere senza vincere, e ha vinto ugualmente. Sembra un indovinello, ma non lo è. E comunque è meglio riprendere la storia dall'inizio; anzi, da prima. Ammessa ufficialmente in gruppo B il primo giorno di novembre, la nuova nata a quattro ruote motrici di casa Lancia è partita dovendo chiedere scusa del ritardo, cioè dei tre mesi perduti da quella che avrebbe dovuto essere la sua omologazione di inizio agosto. Ha preso quindi la strada dell'Algarve, ultima propaggine europea in direzione dell'America, dove l'aspettava un rally che voleva solo essere vinto. Adempiuti i doveri di scena nei confronti dello sponsor Martini, che dal suo «impero» portoghese era

segue

La Delta S4 costeggia l'oceano inseguita da una nuvola di polvere. Non riuscirà a concludere la galoppata iniziata vincendo le prime due tappe, ma lascerà ugualmente un'impressione più che positiva (FotoSlick-Romeiras)

Il varo

segue

mancato lo scorso marzo, nei giorni del rally iridato, la Delta si è quindi avventata — è la parola giusta — sul severo sterrato di questa gara valida per l'europeo e ultima prova del campionato nazionale. Lo ha fatto con impeto, ma anche con raziocinio, dominando tutte le prime venti speciali, ovvero i primi due terzi della corsa. A quel punto, il bilancio era già fin troppo positivo.In casa Lancia già si brindava a champagne, e senza nemmeno nasconderlo troppo.

AVEVANO fatto i conti senza un'improvvisa rottura: quella dell'albero di trasmissione che collega il differenziale centrale a quello posteriore. Ha detto «basta» nel corso della prima prova dell'ultimo giorno, giusto in tempo per non riuscire a cambiarlo in tempo per la speciale successiva: oltre cinquantatré chilometri di sterrato che avrebbero dovuto finire di fare la differenza. L'hanno fatta, comunque, ma a svantaggio della Delta, che ha iniziato a scivolare in una serie di ritardi che l'hanno portata ben presto fuori tempo massimo, relegandola, per le ultime cinque prove, al ruolo di apripista aggiunta, giusto per portare avanti altri preziosi test. È andata forte anche in questa fase delicatissima, almeno per il morale. Ha patito anche il cedimento del cambio, e a quel punto non si è potuto che rallegrarsene, per il fatto di avere così potuto fronteggiare, senza urgenze di classifica o di campionato, quelle emergenze che è tanto importante allenarsi a risolvere a tamburo battente. Svanito il sogno di un esordio «fatato», a velocità crescente fra i muretti imbiancati a calce e resi roventi dal sole ancora estivo, la Delta S4 ha già dovuto fare i conti con il tipo di problemi che l'attendono nel mondiale. La vettura è veloce, aggressiva e sente immediatamente le regolazioni; due mesi di test intensi sotto il bastone di Pianta e dell'ingegnere Lombardi hanno già raddrizzato certi suoi difetti di nascita; ora, perché non pensare che anche gli altri saranno corretti?

MARKKU ALEN, che proprio in Algarve ha sfornato la conferma definitiva del suo restare in Lancia — come Autosprint aveva chiaramente anticipato una settimana fa — ne parla bene anche al di là delle parole, che gli potrebbero essere state «suggerite» per l'occasione. Alen ne sorride, assicura anzi che se la fortuna darà un po' d'aiuto, perché no?, si potrebbe fare qualcosa di molto buono già al Rac. L'esordio iridato batte alle porte: il 24 novembre inizia la marcia nelle foreste di Inghilterra e Scozia. la Delta ci arriverà dopo altri tre giorni di Portogallo, sulle prove di Marao, dove fino a mercoledì di questa settimana si rincorrono Giorgio Pianta e Miki Biasion, mentre lo stesso Alen, che avrebbe dovuto esserci, ha preferito tornarsene a casa per un paio di settimane. La Delta inzia a splendere, insomma. Se ne è accorto anche Moutinho, campione portoghese proprio davanti a Santos, che era il campione dal 1982. Lui ha vinto, ma gli sono arrivati soltanto i rimasugli degli applausi per la vettura che invece ha perso. Quanto entusiasmo... È solo l'inizio? Forse si può cominciare a credere di sì. □

Joaquim Santos, sopra, ha vinto la gara, ma non ce l'ha fatta a conservare il titolo nazionale, andato a Moutinho (FotoCunha). **A lato: la Visa della francese Signobeaux, ritirata quando era a caccia di punti per l'europeo femminile. Sotto: la Escort di Bica, terzo in gara e in campionato** (FotoSlick-Romeiras)

INTERVISTE/Entusiasmo nel clan Lancia, ma...

«Troppo vicino il Rac»

ARMACAO DA PERA — Il rigore e la «misura» di marca Martini, oltre che su camicie e golf, che sembrano avere colonizzato la hall dell'hotel Viking, è scesa anche sui volti degli uomini Lancia. Gli entusiasmi dei primi due giorni di gara sembrano dimenticati, ma solo fino al momento in cui sorrisi troppo veloci per essere frenati commentano la gara appena finita e sfornano cautissimi pronostici sul futuro che è già iniziato. La conferenza stampa convocata in onore dei vincitori relega Moutinho e Santos, vincitore e battuto nella corsa al titolo nazionale '85, a battute di secondo piano: la platea è tutta per Markku Alen. Lui non rinuncia alla sua parte di show, e attacca dicendo che **«... peccato, peccato davvero che abbiamo avuto quei problemi...»**; ma sorrisini gli scappano da tutte le parti, e allora non si trattiene più e scoppia in un **«Sembra che siamo davvero sulla strada buona, speriamo di andare forte già al Rac»**. Anche dopo, a conferenza conclusa, le domande incalzano come e più che se avesse stravinto la gara. **«C'è stato un miglioramento eccezionale.** — racconta — **Al Mille Pistes avevamo centinaia di problemi, e anche al Colline di Romagna, in luglio. Ora la Delta è facile da guidare, e anche la potenza è finalmente quella che mi soddisfa: anzi** — scherza — **è anche troppa, devo ancora finire di abituarmici»**. Sorrisi a profusione anche negli occhi dei tecnici. **«La vettura sembra avere imboccato la piena correzione dei tanti difetti che avevamo.** — dice Giorgio Pianta, che nelle ultime settimane ha portato la Delta "per mano" in interminabili sessioni di sviluppo — **Ora si tratta di continuare a lavorare duro sulle indicazioni che abbiamo ricavato»**. L'ingegnere Claudio Lombardi si aggrega senza ripensamenti: **«Le buone prestazioni di questa gara hanno dimostrato che la vettura è sensibile alle modifiche.** — afferma, con l'ennesimo sigaro fra le dita, — **Abbiamo raggiunto un buon compromesso fra guidabilità e potenza, anche se indubbiamente a scapito della resistenza di certi organi meccanici. Dobbiamo ancora provare molto: peccato che prima del Rac ci sia spazio solo per poche sedute di test...».** □

CRONACA/Delta per 20 prove su 30

Due terzi di dominio

SILVES — Il Portogallo trattiene il fiato: sono le dieci del mattino di giovedì 31 ottobre, quando la Delta S4 lascia la pedana di partenza, esce dalle mura dello storico castello trecentesco che domina la cittadina di Silves e si tuffa verso i primi chilometri del suo primo rally con validità ufficiale. La attendono 1170 chilometri di gara, con trenta speciali per 545 km: più di quelli del Mille Laghi iridato. Parte scaldando i muscoli con calma, ascoltando attentamente i segnali premonitori di qualche contrattura improvvisa. Alla sua ombra, Santos e Moutinho si affrontano in duello per il titolo portoghese: al secondo, ba-

segue

TUTTO IL RALLY SPECIALE PER SPECIALE

DELLE TRENTA prove speciali in programma (15 da ripetersi due volte ognuna) solo tre si sono corse quest'anno in versione cambiata rispetto alla scorsa edizione del rally. Tutte le altre erano caratterizzate da record fissati nell'84, come si ricorda qui di seguito, con il nome dell'autore fra parentesi, in paragone ai nuovi primati fissati. Bisogna anche ricordare che Alen è rimasto in gara soltanto fino alla prova speciale numero 24 compresa, non ha corso la 25, e ha disputato la 27 e la 30 come vettura «apripista», partendo cinque minuti prima del primo concorrente a prendere il via.

PS 1. - Aradel/1 (km 4,5)

1. Alen in 3'18"; 2. Santos a 9"; 3. Moutinho a 10"; 4. Bica a 13"; 5. Miguel a 14"

PS 2. - San Marcos/1 (km 9,5)

1. Alen in 4'36"; 2. Santos a 17"; 3. Moutinho a 20"; 4. Miguel a 24"; 5. Bica a 28"

PS 3. - Perna da Negra/1 (km 20,0)

1. Alen in 16'19"; 2. Santos a 37"; 3. Moutinho a 42"; 4. Bica a 56"; 5. Mendes a 1'47"

PS 4. - Alferce/1 (km 9,5)

1. Alen in 8'31"; 2. Moutinho a 23"; 3. Santos a 24"; 4. Bica a 30"; 5. Kuzmic a 48"
Record precedente: **9'04"** (Moutinho)

PS 5. - Odelouca/1 (km 19,0)

1. Alen in 11'01"; 2. Santos a 36"; 3. Bica a 52"; 4. Moutinho a 1'16"; 5. Kuzmic a 1'34"

PS 6. - Arade/2 (km 4,5)

1. Alen in 3'16" **(nuovo record);** 2. Kuzmic a 14"; 3. Bica a 16"; 4. Moutinho a 18"; 5. Amaral a 21"
Record precedente: **3'29"** (Moutinho)

PS 7. - San Marcos/2 (km 9,5)

1. Alen in 4'26" **(nuovo record);** 2. Santos a 21"; 3. Moutinho a 29"; 4. Bica a 33"; 5. Kuzmic a 39"
Record precedente: **5'22"** (Santos)

PS 8. - Perna da Negra/2 (km 20,0)

1. Alen in 16'04" **(nuovo record);** 2. Moutinho a 41"; 3. Bica a 53"; 4. Santos a 57"; 5. Kuzmic a 1'10"
Record precedente: **prova diversa** dall'84

PS 9. - Alferce/2 (km 9,50)

1. Alen in 8'37"; 2. Moutinho a 23"; 3. Santos a 27"; 4. Kuzmic a 37"; 5. Bica a 41"

PS 10. - Odelouca/2 (km 19,0)

1. Alen in 10'57" **(nuovo record);** 2. Santos a 52"; 3. Moutinho a 1'03"; 4. Bica a 1'36"; 5. Kuzmic a 1'48"
Record precedente: **12'05"** (Santos)

PS 11. - S. Bras de Alportel/1 (km 27,0)

1. Alen in 19'54"; 2. Moutinho a 1'09"; 3. Santos a 1'09"; 4. Bica a 1'12"; 5. Amaral a 1'51"

PS 12. - Salir/1 (km 23,0)

1. Alen in 16'45" **(nuovo record);** 2. Santos e Moutinho a 34"; 4. Bica a 1'03"; 5. Mendes a 1'31"
Record precedente: **17'16"** (Santos)

PS 13. - Zambujal/1 (km 10,0)

1. Alen in 7'37" **(nuovo record);** 2. Moutinho a 34"; 3. Bica a 42"; 4. Santos a 43"; 5. Amaral a 1'11"
Record precedente: **8'27"** (Moutinho)

PS 14. - San Barnabe/1 (km 21,0)

1. Alen in 11'05" **(nuovo record);** 2. Moutinho a 40"; 3. Santos a 44"; 4. Bica a 1'14"; 5. Amaral a 1'28"
Record precedente: **12'01"** (Santos)

PS 15. - S. Marcos-Barragem/1 (km 19,0)

1. Alen in 14'48" **(nuovo record);** 2. Moutinho a 14"; 3. Santos a 24"; 4. Amaral a 1'18"; 5. Bica a 1'21"
Record precedente: **prova diversa dall'84**

PS 16. - S. Bras de Alportel/2 (km 27,0)

1. Alen in 19'47" **(nuovo record);** 2. Moutinho a 51"; 3. Santos a 1'12"; 4. Bica a 1'26"; 5. Marteil a 2'04"
Record precedente: **prova diversa dall'84**

PS 17. - Salir/2 (km 23,0)

1. Alen in 17'34"; 2. Santos a 11"; 3. Moutinho a 20"; 4. Bica a 46"; 5. Amaral a 1'46"

PS 18. - Zambujal/2 (km 10,0)

1. Alen in 8'04"; 2. Moutinho a 31"; 3. Santos a 42"; 4. Bica a 47"; 5. Amaral a 1'30"

PS 19. - S. Barnabe/2 (km 21,0)

1. Alen in 11'38"; 2. Santos a 38"; 3. Moutinho a 1'16"; 4. Bica a 1'52"; 5. Fernandes a 2'45"

PS 20. - S. Marcos-Barragem/2 (km 19,0)

1. Alen in 15'38"; 2. Santos a 13"; 3. Moutinho a 15"; 4. Bica a 29"; 5. Amaral a 1'25"

PS 21. - Senhora do Verde/1 (km 11,0)

1. Bica in 9'23"; 2. Moutinho a 1"; 3. Santos a 3"; 4. Marteil a 5"; 5. Amaral a 26"

PS 22. - Monchique (km 53,5)

1. Santos in 50'59"; 2. Moutinho a 28"; 3. Bica a 55"; 4. Amaral a 1'38"; 5. Marteil a 3'59"

PS 23. - Bordeira/1 (km 8,5)

1. Alen in 5'01" **(nuovo record);** 2. Moutinho a 22"; 3. Bica a 26"; 4. Santos a 29"; 5. Amaral a 45"
Record precedente: **5'27"** (Moutinho)

PS 24. - Castelejo/1 (km 12,0)

1. Alen in 9'12" **(nuovo record);** 2. Santos a 34"; 3. Bica a 41"; 4. Moutinho a 48"; 5. Marteil a 1'14"
Record precedente: **10'02"** (Moutinho)

PS 25. - Alzejur-Romeiras/1 (km 25,0)

1. Santos in 14'10" **(nuovo record);** 2. Bica a 25"; 3. Moutinho a 26"; 3. Marteil a 1'25"; 5. Coutinho a 1'33"
Record precedente: **14'23"** (Moutinho)

PS 26. - Senhora do Verde/2 (km 11,0)

1. Santos in 8'47" **(nuovo record);** 2. Bica a 1"; 3. Moutinho a 8"; 4. Marteil a 12"; 5. Amaral a 25"
Record precedente: **8'55" (Moutinho)**

PS 27. - Monchique/2 (km 53,5)

1. Bica in 48'44" **(nuovo record);** 2. Santos a 30"; 3. Moutinho a 1'49"; 4. Marteil a 2'58"; 5. Amaral a 3'51"
Record precedente: **48'57"** (Moutinho)
Alen con vettura apripista: **46'01"**

PS 28. - Bordeira (km 8,5)

1. Santos in 5'27"; 2. Bica a 1"; 3. Moutinho a 7"; 4. Amaral a 22"; 5. Marteil a 31"

PS 29. - Castelejo/2 (km 12,0)

1. Bica in 9'59"; 2. Moutinho a 6"; 3. Santos a 10"; 4. Marteil a 41"; 5. Amaral a 54"

PS 30. - Alzejur-Romeiras/2 (km 25,0)

1. Bica in 15'04"; 2. Santos a 26"; 3. Moutinho a 32"; 4. Marteil a 1'34"; 5. Amaral a 1'58"
Alen con vettura apripista: **15'06"** (con foratura)

EURORALLY

Algarve, 31 ottobre-2 novembre 1985

Rally Algarve

Valido per il campionato europeo (coeff. 2) e quale ultima gara del campionato portoghese

Le classifiche

Assoluta: 1. Santos-Oliveira (Ford Escort Rs) in 7h00'28"; 2. Moutinho-Fortes (Renault 5 Turbo) a 3'03"; 3. Bica-Alegria (Ford Escort Rs) a 6'32"; 4. Amaral-Neto (Citroën Visa Trophee) a 33'28"; 5. Marteil-Bellanger (Citroën Visa 1000 Pistes) a 35'08"; 6. Coutinho-Manuel (Toyota Corolla Gt gr. A) a 59'21"; 7. Fernandes-Monteiro (Fiat Ritmo 130 gr. A) a 1h07'01"; 8. Segurado-Bevilacqua (Renault 11 Turbo gr. N) a 1h09'41"; 9. Goudezeune-Messine (Opel Ascona gr. A) a 1h10'12"; 10. Moreno-Pereira (Opel Corsa gr. A) a 1h12'39".

GRUPPO N: 1. Segurado-Bevilacqua (Renault 11 Turbo) in 8h10'09"; 2. M. Mello Breyner-Lavrador (Audi 80 Quattro) a 26'08"; 3. Gilson-Dardousset (Vw Golf Gti) a 41'20".

GRUPPO A: 1. Countinho-Manuel (Toyota Corolla) in 7h59'49"; 2. Fernandes-Monteiro (Fiat Ritmo 130) a 7'40"; 3. Goudezeune-Messine (Opel Ascona) a 10'51".

Così il campionato europeo (dopo il rally Algarve): 1. Cerrato p. 409; 2. Tabaton 264; 3. Zanussi 250; 4. Biasion 245; 5. Pregliasco 242; 6. Servia 231; 7. Demuth 221; 8. Beguin 188; 9. Brookes 186; 10. Kaby 184.

Così il campionato portoghese (finale): 1. Moutinho p. 1212; 2. Santos 1207.

Due terzi di dominio

segue

sta finire subito alle spalle del primo per vincere il campionato, e ben presto di vede che la tattica non gli dispiace. I primi acciacchi della Delta vengono dai freni, ma vi si pone riparo quasi subito, forzando il raffreddamento mediante prese d'aria aumentate. Alen si lamenta anche di una certa morbidezza delle sospensioni, e presto si interviene anche su di esse. Non intervengono altri disturbi, a tutto il team, come in punta di piedi, tira un sospiro di sollievo quando, a sera, la prima tappa si conclude ad Armacao da Pera con oltre cinque minuti di vantaggio sul duo Santos-Moutinho, che in questa formazione precede il quarto, Bica.

IL GIORNO seguente si riparte alle otto: il cielo, con qualche nuvola grigia, minaccia, ma solo per poco, di fare finire la festa di estate prolungata. Sotto le grida dei gabbiani, il rally lascia le scogliere e punta all'interno, dove la Lancia continua indisturbata a stravincere tutte le prove. Con il passare delle ore, è la gola di Alen e Kivimaki a lamentare i guai maggiori, a causa della polvere che entra nell'abitacolo non si sa bene da dove. Il problema assume proporzioni molto fastidiose, e i tempi del tardo pomeriggio lo denunciano chiaramente, con Santos, Moutinho e anche Bica ad avvicinarsi stranamente. Ma i problemi veri sono pronti a uscire allo scoperto: già alla prima speciale dell'ultima tappa, il giorno dopo.

TUTTO SUCCEDE in due prove: nella prima cede l'albero di collegamento fra i differenziali centrale e posteriore: Alen ne esce con la sola trazione avanti, pagando otto minuti e altri cinque al controllo orario seguente. Ma il peggio deve ancora venire. La speciale che segue è la famosa Monchique: oltre cinquantatré chilometri che fanno altri dieci minuti di troppo, che aggiunti al ritardo a causa della sosta lavoro portano fuori i 30 minuti di ritardo massimo. La Delta rimane, è ancora ammessa in gara fino all aprova 25: Alen vince la 23 e la 24 e non prende il via dell'ultima. Il pomeriggio, con il numero zero, prende il via cinque minuti prima della prima vettura. Romperà anche il cambio, sulla ripetizione di Manchique comunque dominata e con nuovo record, anche se non ufficiale. Si chiude in volata: vince Santos, ma Moutinho gli è in scia e gli frega il titolo. In gruppo A, Ortigao doveva arrivare quinto: arriva sesto per sei secondi e cede armi e campionato a Coutinho. □

Ed ecco il nuovo campione portoghese rally: Joaquim Moutinho, a lato con la sua R5 Turbo, al primo titolo dopo uno vinto in pista, nell'81. Sotto: Alen osserva con attenzione, a braccia conserte, una sosta tecnica sulla Delta S4 (FotoSlick-Romeiras)

TECNICA/Delta per la prima volta sotto la tonnellata

Meno peso e più potenza

DIMAGRITA fino al minimo di peso raggiunto finora: circa 990 chili a secco, ovvero circa 1040 in assetto di marcia. La Delta S4 si è presentata in Algarve anche alla ricerca di quale fosse il suo limite minimo di peso prima di incorrere in problemi di robustezza, che infatti si sono dimostrati a livello di carrozzeria, piuttosto leggera e imperfetta soprattutto per quanto riguarda le chiusure. La Lancia 4x4 in versione sterrato portoghese ha confermato la ripartizione di coppia motrice in 30/70 fra avantreno e retrotreno. Per ottenerla si è usato un differenziale centrale idraulico Ferguson, mentre all'avantreno lo si è sostituito a metà seconda tappa con uno Hewland Zf meccanico, preferito da Alen perché rendeva la vettura molto più facile da guidare in correzione anche se a scapito di un po' di trazione. Al retrotreno, si è sempre usato il già collaudato differenziale meccanico Hewland, cambiato, dopo il cedimento dell'albero della trasmissione, nella terza tappa, da 75 a 40 per cento di bloccaggio. Come si diceva, la ripartizione di trazione 30/70 è da considerarsi ormai definitiva per lo sterrato; per l'asfalto si userà il rapporto 25/75 — ce ne sarebbe pronto anche uno 20/80, ma difficilmente verrà utilizzato — mentre sulla neve si dovrebbe scegliere la soluzione 35/65 fra avantreno e retrotreno. Il motore era la maggiore novità dell'Algarve, al banco, aveva erogato circa 450 cavalli di potenza massima, con pressione del turbo fissata in 2,6 atmosfere assolute, cioè 1,6 relative. Questa «super» potenza, che tanto è piaciuta al pilota e al team, ha finito per «macinare» l'albero di trasmissione, sul quale si dovrà ora lavorare per irrobustirlo. Niente di nuovo sul fronte del cambio: si dovrebbe essere bloccato l'ultimo pomeriggio di gara, per la simultanea entrata di due marce, ma le vere ragioni saranno appurate a Torino. Più di una novità si è vista invece nei pneumatici. La Pirelli ha portato e sperimentato con successo alcune coperture a doppia mescola: G2, più tenera, sul lato esterno del pneumatico, e G1, più dura, all'interno, dove l'usura è maggiore a causa dell'elevato angolo di camberaggio. Si sono poi provate alcune mescole nuove, tutte sui valori delle G1 e G2, che ancora non hanno un preciso codice di identificazione e che saranno provate nelle prossime settimane alla Mandria e a Vizzola Ticino. Espressamente dedicati ai pneumatici sono i test che si svolgono in questi giorni in Portogallo con Pianta e Biasion. □

Calendario sportivo dall'8 al 17 novembre 1985

8-10 novembre

Marlboro San Marino Rally (coeff. 2)
(R) ● ● ● N-A-B
Campionato europeo piloti rally
FAMS - Via 4 Giugno 124 - 47031 SERRAVALLE (Rep. San Marino)

Rally Semperit
(R) ● ● ● N-A-B
GAMTC/Zweigverein Baden - Postfach 62 - 3040 NEULENGBACH (Austria)

9-10 novembre

Rally du Marquis d'Ajaccio, Rive Sud
(R) ● ● ● N-A-B
ASA de Corse - 41 Cours Napoléon - 20000 AJACCIO (Corsica)

Rally Köln-Ahrweiler
(R) ● ● ● N-A-B
ADAC Nordrhein e V - Alteburgerstr. 375 - 5000 KOLN 51 (Germania)

Rally DOC (1. serie)
(R) ● N-A-B
Tardì Rally Team - Via San Sebastiano 28 - 12055 DIANO d'ALBA (Cuneo)

9-11 novembre

Rally du Condroz (coeff. 1)
(R) ● N-A-B
Campionato europeo piloti rally
Motor Club de Huy - 6, chaussée Napoléon - 5200 HUY (Belgio)

10 novembre

CART a Miami
(VC) ● ● ● F. Cart
CART - 2655 Wood Ward Av. Suite 275 - BLOMFIELD HILLS Mich. 48013 (USA)

Touring Car Endurance al Fuji
(VC) ● ● ● A
Victory Circle Club - Center - 3-2-15 Hiroo, Shibuya-ku - TOKYO (Giappone)

Le gare rinviate e annullate

9-10 novembre	**Rally del Gran Sasso**	annullato
10 novembre	**Mondiale Endurance a Sandown Park**	annullata
10-11 novembre	**Rally di Fiuggi**	annullato

A San Marino, nella prova valida per il campionato europeo piloti rally, Franco Cunico alla guida della Lancia Rally sarà tra i favoriti (FotoStudio 83)

Rally dell'Impruneta (1. serie)
(R) ● N-A-B
Sq. Corse Impruneta - Via Vitt. Veneto 36 - 50023 IMPRUNETA (Firenze)

Gara Club a Magione
(VC) ● tg
Scuola H. Morrogh - Autodromo - 06063 MAGIONE (Perugia)

Slalom Colli Veronesi
(SI) ● N-A-B-VS
Praxis Verona - Via S. Giovanni Lupatoto 1/a - 37134 VERONA

Slalom Due costiere
(SI) ● N-A-B-VS
Rombo Team Napoli - Casella Postale 2360 - 80100 NAPOLI 2310

15-18 novembre

Rothmans Bravo Rally
(R) ● ● ● N-A-B
T.T.O.K. Sports Committée - Sislimeydani 264 - ISTANBUL (Turchia)

16-17 novembre

Rally Lyon-Charbonnières
(R) ● ● ● N-A-B
ASAC du Rhône - 7, rue Grolée - 69002 LYON (Francia)

Rally Valle dello Jato (1. serie)
(R) ● N-A-B
Staff 99 (c/o ACI Palermo) - Via delle Alpi 2 - 90144 PALERMO

17 novembre

World Cup F. Mondial a Calder
(VC) ● ● ● F. Mondial
ARDC - Annangrove Road - ANNANGROVE (Australia)

Challenge INA Assicurazioni a Vallelunga
(VC) ● tg
SALERNO CORSE - Casella Postale 155 - 84100 SALERNO

LEGENDA

● ● ●	Internazionale
● ●	Nazionale a part. straniera
●	Nazionale
A	Gruppo A
AC	Autocross
B	Gruppo B
C	Gruppo C
DGT	Dragster
E	Formula libera
F1	Formula 1
F3000	Formula 3000
F2	Formula 2
F3	Formula 3
F4	Formula 4 Fik
F2000	Formula 2000
FF1600	Formula Ford 1600
FF2000	Formula Ford 2000
FFA	Formula Fiat Abarth
FCart	Formula Cart
FP	Formula Panda
FR	Formula Renault
FVw	Formula Volkswagen
FS	Fuoristrada
GT3	Gran Turismo gruppo 3
GT4	Gran Turismo gruppo 4
IMSA	Vetture GT USA
Metro	MG Metro Challenge
N	Gruppo N
R	Rally
RAlpine	Renault V6 Turbo Europa
R5GT	Renault 5 GT Turbo
RC	Rallycross
S5	Vetture silhouette
S6	Sport gruppo 6
SN	Sport Nazionale
SL	Slalom
STK	Stock car
TUno	Trofeo Fiat Uno
T1	Turismo gruppo 1
T2	Turismo gruppo 2
Tg	Tutti i gruppi
Talbot	Coppa Peugeot Talbot
VC	Velocità in circuito
VE	Vetture d'epoca
VS	Velocità in salita
VG	Velocità su ghiaccio

AUTOSPRINT - Il settimanale da corsa - Anno XXV N. 45 del 5-11 novembre 1985
CONTI EDITORE S.p.A. - Direttore responsabile: **CARLO CAVICCHI**
ABBONAMENTI: ITALIA annuale L. 74.000, semestrale L. 38.000. ESTERO via terra o mare L. 120.000, via aerea: Europa e bacino mediterraneo L. 150.000, Africa L. 210.000, Americhe L. 230.000, Asia L. 230.000, Oceania L. 300.000.
MODALITÀ DI PAGAMENTO: a) vaglia postale - b) assegno bancario - c) versamento sul c.c. postale n. 244400, da intestare a Conti Editore S.p.A. - 40068 San Lazzaro di Savena (Bologna), via del Lavoro 7. Numeri arretrati, L. 3.000.
PREZZI ALL'ESTERO: Australia Doll. 4,50 - **Austria** Sc. 60,00 - **Belgio** Bfr. 81 - **Canada** C. Doll. 3,80 - **Danimarca** Dkr. 29 - **Francia** Fr. 20 - **Germania** Dm. 7,50 - **Grecia** Dr. 350 - **Inghilterra** Lgs. 1,90 - **Lussemburgo** Lfr. 80 - **Malta** Cm. 45 - **Olanda** Hfl. 8 - **P.to Monaco** Fr. 20 - **Spagna** Pts. 320 - **Svizzera** Sfr. 5,50 - **Svizzera Canton Ticino** Sfr. 4,70 - **Sud Africa** Rand 5,95 - **USA** Doll. 3.
AUTOSPRINT ALL'ESTERO: Argentina: Viscontea Distribuidora S.C.A. Calle la Rioja 1134/56, Buenos Aires; **Arabia Saudita:** Al-Khazindar Establ. P.O. Box 157, Jeddah; **Australia:** Speedimpex Australia PTY. Ltd., 160-166 - Sussex - Street - Sidney; **Austria:** Morawa & CO., Wollzeile, 11, 1010 Wien 1; **Belgio:** Agence & Messageries de La Presse S.A., Dept. Publications 1, Rue de La Petite-Ile 1070 Bruxelles; **Brasile:** Livraria Leonardo da Vinci Ltda., Rua Sete De Abril, 127, 2° Andar, S/22, San Paolo; **Canada:** Speedimpex Distribution Inc., 155 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 Kopenhagen; **Ecuador:** Oviedo Ermanos, Agencia De Pubblicaciones S.A. Chimborazo SII Y Luque, Guayaquil; **Francia:** C.C.E.I., 107, rue Rémaumur, 75002 Paris; **Francia del Sud:** Presse Diffusion S.A., Rue de Millo, Monaco Principato; **Germania:** W.E. Saarbach G.m.b.H., Postfach 10 16 10, Follerstrasse, 2, 5000 Koeln, 1; **Grecia:** The American, Book & News Agency 387, Vouliagmenis Avenue, Ilioupolis-Athens; **Inghilterra:** Spotlight Magazine, 1 Benwell Road, London N7 7AX; **Iran:** Zand Bookshop, 6/7 Karimkhan Zand Avenue, Teheran; Iranian Amalgamated Distribution Agency Ltd., 151 Klaban Soraya, Teheran; **Jugoslavia:** Prosveta, Terazije 16, Beograd; **Lussemburgo:** Messageries Paul Kraus 11, rue Christophe Plantin, Boîte Postale 2022, 1022 Luxebourg; **Malta:** Miller Distributors Ltd., M.A. Vassalli Street, Valletta; **Olanda:** Van Ditmar B.V., Oostelijke, Handelskade 11, 1019 Amsterdam; **Pakistan:** Indus River Contractors, Tarbela Dam Colony, District Abbottabad, Pakistan; **Portogallo:** Armando Loureiro Pereira LDA., Rua Rodrigo De Fonseca 135-5 E, Lisboa 1; **Principato di Monaco:** Presse Diffusion S.A., 7, Rue de Millo, Monaco; **Spagna:** Sociedad General Espanola de Libreria, Avenida Valdelaparra s/n, Alcobendas-Madrid; Sociedad General Espanola de Libreria, Calle Avila 129, Barcelona-5; **Sud Africa:** L'Edicola Mico (PTY) Ltd., Fanora House 41 Kerk Street, Johannesburg; **Svezia:** Bror Lundberg, Box 19513, 104-32 Stockholm; **Svizzera:** Kiosk A.G., Maulbeerstrasse, 11, Bern; Naville S.A. - Service Presse Case Postale, 38-42, Avenue Vibert, 1227 Carouge; Schimdt-Agence AG., Sevogelstrasse, 34, 4002 Basel/Svizzera; **Svizzera Canton Ticino:** Melisa S.A., Via Vegezzi 4, 6901 Lugano; **Turchia:** Yabanci Basin Tevziat, Barbados Bulvari 51, Besigtas-Instanbul; **Uruguay:** D.I.S.A., Julio Herrera Y Obes 1626-28-30, Montevideo; Julio Nunez, Avenida Gonzalo Ramirez 1393, Montevideo; **U.S.A.:** Speedimpex U.S.A. Inc., 23-16 40th Avenue, Long Island City N.Y. 11101; **Venezuela:** Editral Ca. Calle Negrin, Ed. Davolea, Planta Baja, Caracas.
PUBBLICITÀ: Concessionaria: A. Manzoni & C. S.p.A. Via Villoresi, 13 - 20143 Milano - Tel. (02) 83.872
FILIALI: 40121 Bologna, Via Parmeggiani, 8/A - Tel. (051) 55.81.29;16129 Genova, Tel. (010) 369347; 80121 Napoli, Via D. Morelli, 7 - Tel. (081) 40.72.88; 35100 Padova, Via Turazza, 14 - Tel. (049) 80.70.002; 90141 Palermo, Via Messina, 3 - Tel. (091) 589111; 00186 Roma, Via del Corso, 207 (P.zza Colonna) - Tel. (06) 6794091 - 6783051; 10128 Torino, Corso Vittorio Emanuele, 64 - Tel. (011) 51.75.86-7-8. E altre filiali in Italia.