

AUTO SPRINT

32

L. 1.500

GP DI GERMANIA

Continua lo strapotere Mc Laren:
Alain primo, Lauda secondo.

Gli altri sono
solo comparse



L'ORO DI PROST





IN COPERTINA

HOCKENHEIM — I bravissimi Prost e Lauda per una volta possono aspettare un momento. Urge prima di tutto un appello: signori costruttori, a cominciare dai grandi come Ferrari e Renault, datevi da fare, ritrovate la competitività per salvare un campionato del mondo «ucciso» da una vettura che sembra di un altro pianeta, tanto è superiore alle altre. E dobbiamo dire grazie ai due piloti della McLaren, — Porsche oltre che ai responsabili del team che probabilmente rimanderanno il gioco di squadra all'ultima corsa, se il GP di Germania è stato almeno in parte movimentato fino in fondo. Le vetture di F.1 dell'ultima generazione sono dei capolavori di ingegneria applicata ma la loro sofisticazione le rende fin troppo delicate, a scapito dello spettacolo. A Hockenheim, pista che esalta più la macchina che il pilota, quelli che non avevano una McLaren hanno speso tanto ma hanno ottenuto ben poco con ovvia delusione del pubblico e dei telespettatori. E se la situazione non cambia in fretta, a Zeltweg, in Olanda e a Monza, sarà la stessa musica. Un peccato, perché molti degli abituali suonatori meriterebbero di esibirsi su una McLaren.

era ridotto a meno di quattro secondi e c'era chi già profetizzava il solito crollo psicologico del francese, velocissimo ma stranamente nervoso in certe situazioni. E invece questa volta a Niki non è bastata la sua lucidissima visione della corsa: Alain Prost domenica scorsa si è davvero confermato il «Carl Lewis» della F. 1 '84 e con pieno merito ha ottenuto «l'oro» al GP di Germania. Appena si è accorto che Lauda lo stava stuzzicando troppo, ha semplicemente... tenuto il piede giù e le distanze sono state ristabilite.

FUTURO A DUE. Ora Prost guida ancora la classifica con un vantaggio di 4,5 punti sul suo compagno di squadra e per i due i giochi sembrano ormai fatti. Nel senso che, salvo imprevedibili reazioni degli immediati (si fa per dire...) inseguitori, la volata finale del mondiale '84, sarà tutta bianco-rossa. Anche in Germania Lauda ha confermato di attraversare una seconda giovinezza che gli ha dato perfino più grinta di prima: non perde tempo nei sorpassi come una volta e cerca a tutti i costi il suo terzo titolo iridato. Alain Prost comunque ha certamente qualche cosa più dell'austriaco in fatto di prestazioni assolute. Se non ha la giornata storta, c'è poco da fare, vince lui. Ma appunto, se non ha la giornata storta. E si può stare certi che Lauda prossimamente sarà ancora più fine psicologo, cogliendo al volo qualsiasi opportunità. Per il resto, accontentiamoci di questa volata a due che qualche cosa di straordinario ce l'ha: raramente infatti il mondiale si è risolto tra piloti di uno stesso team dopo una lotta tanto lunga.

La «loro» sfida continua

Diciamo grazie a Prost e Lauda

di Daniele Buzzonetti

PROST DA MEDAGLIA. C'è stato un momento in cui si è avuta la sensazione che il solito sortilegio stesse per compiersi. Alain Prost era riuscito a conquistare il primo posto grazie a un «regalo» di Piquet, fermo al box con il cambio rotto. Era il 22° giro del GP e il francese poteva finalmente distendersi cercando di conservare i potenziali nove punti. Invece, come una furia si faceva sotto Niki Lauda che al primo giro era passato 8° e poi si era dato da fare, esibendosi nella rimonta che per lui quest'anno è una abitudine. Prost comunque aveva ancora sette secondi di vantaggio, avrebbe potuto guidare in tutta scioltezza. E invece in pochi giri il vantaggio è calato a livello di un mezzo secondo o quasi a tornata. Lauda, al solito lucidissimo, si è accorto che il suo compagno di squadra poteva attraversare una piccola crisi e ne ha subito approfittato. Al 27° giro, il vantaggio

PREMI DI CONSOLAZIONE. Dovrebbero essere istituiti per quei piloti che hanno illuminato la corsa con i loro exploit ma che non sono stati fortunati. E in Germania sarebbero andati di sicuro a De Angelis e a Piquet. Il romano questa volta ha buttato alle ortiche tattiche e temporeggiamenti e si è spinto all'arrembaggio come un tempo: ha completato solo sette giri ma sono stati sette

NON PERDETE

AUTO SPRI NT

DI FERRAGOSTO
IN EDICOLA
LA PROSSIMA
SETTIMANA

**IN REGALO
QUESTO
FAVOLOSO
POCKET**



**LA STORIA
DELLA
FERRARI
E DEI SUOI
PILOTI DI
FORMULA 1**

UN DOCUMENTO
STRAORDINARIO

SOMMARIO

giri d'oro. Semplicemente perché la Lotus-Renault non era all'altezza della McLaren e nemmeno della Brabham di Piquet che all'inizio della corsa era terzo. Per restare in testa sette giri, De Angelis ha stretto i denti ed è stato costretto a ricorrere anche a qualche furbizia. Poi il motore Renault ha ceduto e Elio non ha racimolato qualche punto come ha fatto tante volte quest'anno. Sicuramente però si è guadagnato molta simpatia. Come Nelson Piquet, d'altronde che, da quel campione che è, è stato perfino capace di scherzare al momento del suo ritiro, avvenuto per guasto al cambio. Fermo ai box, ha fatto segno ai meccanici di cambiare le gomme. Poi si è tolto il casco ed è uscito dall'abitacolo «gli ho fatto uno scherzo», ha detto. Un campione, uno sportivo di gran classe! Anche lui ha avuto un inizio sfolgorante, dando luce, assieme a De Angelis, a un GP che altrimenti sarebbe vissuto solo sulla supremazia McLaren. Peccato che sia durata poco la sua corsa.

Altro incredibile protagonista mancato, Keke Rosberg. Il finlandese è passato 12° al secondo giro ed era già 6° al settimo. Va bene che in mezzo c'è stato il ritiro di Senna ma quello che ha fatto nel misto del motodromo e nei curvoni veloci, lo sa solo lui. Ma questo è un vecchio discorso ed è un peccato che la Williams-Honda permetta a Rosberg solo degli exploit isolati. Tra i «velocisti» iniziali anche Ayrton Senna con una Toleman sempre meno di serie B. Il brasiliano è velocissimo ma a forza di sentirselo dire, ha iniziato forse a rischiare più del necessario. Scelta inutile, perché quello che doveva dimostrare lo a già dimostrato.

IL «CASO» FERRARI. Per carità, nessun dramma. Ma «caso» sì, perché a forza di alti e bassi, di macchine cambiate o in via di trasformazione, ci si capisce sempre meno nel team di Maranello. Michele Alboreto ha fatto quello che poteva con una macchina bloccata da guai all'impianto elettrico mentre Arnoux ha corso in modo difficilmente giudicabile. Non ha mai preso l'iniziativa e non ha fatto assolutamente nulla per resistere alla rimonta di Mansell che si è fatto sotto progressivamente. Ma soprattutto si è fatto superare dalla Lotus dell'inglese all'esterno della curva centrale del motodromo. Quasi un sorpasso di una F. 1 su una F. 2 soprattutto perché Arnoux non ha tentato alcuna reazione mentre era nella posizione ideale per evitare l'«onta» davanti alla tribuna gremite di Hockenheim. Poi, in pochissimi giri ha perso una quantità di secondi incredibile, quasi si fosse scaricato di colpo. E non è nemmeno che le Ferrari difettassero di velocità massima, in quella autostrada che è Hockenheim. Fatto sta che a Maranello la brutta figura non è stata digerita e come prima reazione, è stato deciso di non inviare alle prove di Monza di questa settimana nessuna macchina aggiornata. Lo scopo è evidente: evitare di affondare ancora di più davanti al pubblico amico (i test di Monza sono sempre piuttosto seguiti) con vetture delle quali non si è ancora sicuri. □

**AUTO
SPRINT**

Il settimanale da corsa

n. 32

Anno XXIV
7-13 agosto 1984

Direttore responsabile
ITALO CUCCI

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

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

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

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

Telex: 51.02.12 - 51.02.83 Sprint-I

Telecopier: 051/455418

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

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

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

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

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

FORMULA 1

Il GP Germania dai nostri inviati 3-24

SPECIALI

Il GP di Roma	25
Cart: l'anno del Piedone	34
Anniversari: Guy Moll	38
F.3: Caffi e Apicella	85
Euroturismo: il punto	76

SULLA STRADA

Speciale fuoristrada	43-58
Giulietta turbo	60
La benzina e i succedanei	62
Isotta Fraschini	67

RALLY

Open: una Ferrari al comando 87

LE GARE DELLA DOMENICA

Rally d'Argentina	91
Rally Madeira	96
Endurance a Mosport	98

LE RUBRICHE

Tutesprint	31
Anagrafe della passione	41
Autocompravendita	71
Self service	73

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

**TELE
SPRINT**

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

GP GERMANIA

I VINCITORI/Ormai è certo: Prost o Lauda saranno «mondiali»

E adesso divertitevi

Ha detto Ron Dennis: «Questa è stata la vittoria più importante per la McLaren, ormai è impossibile raggiungerci. I nostri due piloti sono liberi di correre l'uno contro l'altro»

di Andrea Ficarelli

HOCKENHEIM — Per le migliaia di tedeschi che avevano preso d'assalto il «motodrom» è stato uno spettacolo deludente. Per il team McLaren la «doppietta» di Prost e Lauda è stata invece la conferma definitiva di una superiorità emersa fin dai primi appuntamenti della stagione. Soprattutto è mancato il finale, con l'attesa rimonta di Lauda nei confronti di Prost. «La mia macchina era troppo sovrasterzante — ha ammesso amaramente l'austriaco — Non avevo altra possibilità che accontentarmi del secondo posto: la rincorsa ad Alain non era alla mia portata».

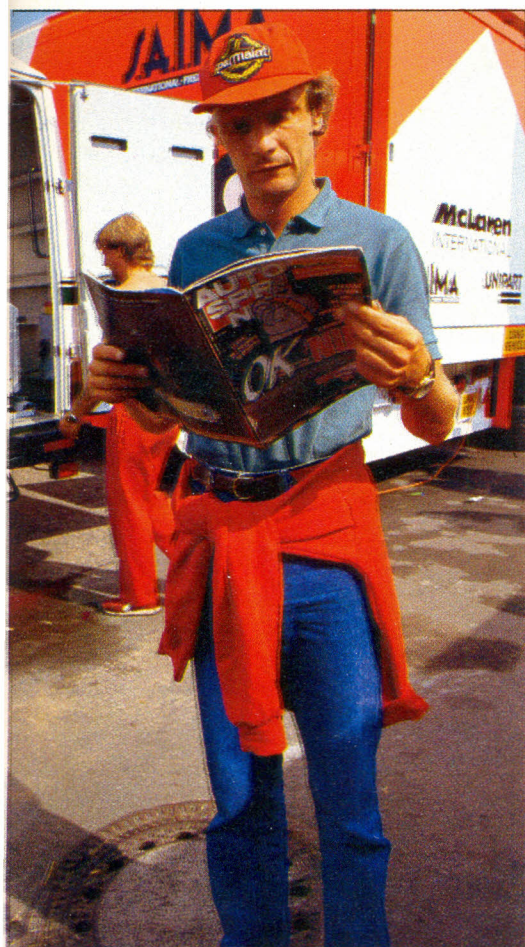
Prost ha finito con il mal di stomaco, non sappiamo se per la fatica fisica della corsa o per la continua presenza di Lauda pronto a sfruttare una qualunque occasione propizia, una decina di secondi dietro di lui. Prima della partenza Alain aveva dovuto salire sul muletto al posto della vettura da gara. «Con la macchina da gara erano emersi alcuni problemi d'accensione, quindi ho preferito scegliere quello che voi chiamate muletto, ma che per noi della McLaren è invece una macchina da corsa a tutti gli effetti». Prost guida ora il campionato del mondo con 4,5 punti di vantaggio sul compagno di squadra: il campionato del mondo è ora un affare McLaren. Ron Dennis, titolare del team, non ha voluto festeggiare in anticipo il titolo. «Mi rendo conto che per i nostri avversari sarà molto difficile raggiungerci — ha detto — ma non abbiamo ancora la certezza matematica della vittoria. Questa di Hockenheim è stata senza dubbio la vittoria più importante della stagione, quindi quella più bella. Posso assicurare che non daremo alcun ordine di scuderia ai nostri piloti: entrambi saranno liberi di correre anche l'uno contro l'altro



fino all'ultima corsa del campionato». C'erano altri due pretendenti al titolo, prima di questo gran premio: Elio De Angelis e Nelson Piquet. Entrambi hanno dovuto arrendersi proprio davanti a Prost. «Non ho fatto una gran bella partenza — ha raccontato Alain a gara finita — e De Angelis è andato subito in testa. Nella prima parte della corsa mi sono preoccupato soltanto di guidare con attenzione controllando l'usura dei pneumatici. Non mi dava fastidio il fatto di avere De Angelis davanti perché sentivo che avrei potuto spingere ulteriormente, anche se in quel momento non avevo convenienza a farlo. Per lo stesso motivo, quando la Lotus di Elio ha rotto e Piquet è riuscito a passarmi, non ho provato alcuna delusione: sentivo di controllare la corsa. Poi anche Piquet è uscito di scena e la mia unica preoccupazione è rimasta la presenza di Niki. La macchina andava benissimo e le gomme pure. Sono stato contento di constatare che Lauda non era in grado di avvicinarsi a me: credo che questo ci abbia avvantaggiati entrambi, poiché in questo modo nessuno ha tirato più del lecito e così abbiamo risparmiato le gomme e contenuti i consumi di carburante».

PER ALCUNI giri era parso che Lauda potesse andare a prendere Prost, il distacco fra i due era infatti calato. «Ho provato a farmi sotto — ha detto l'austriaco — ma fin dall'inizio avevo il sovrasterzo che mi impediva di andare più veloce. Quando ha visto che rimontavo, Prost ha tirato di più ed ha ristabilito le distanze. È stato a quel punto che ho capito che non c'era più niente da fare. Prima della corsa ero preoccupato della scelta delle gomme, che su di un tracciato come questo è davvero molto

LOS ANGELES!



Niki Lauda, «ok a Brands Hatch» come dice il titolo di As che l'austriaco sta leggendo (Foto Villani), non ha bissato il suo successo in Germania. Prost, che qui sopra vediamo davanti a Piquet (Foto Amaduzzi), si è subito preso la rivincita cogliendo ad Hockenheim il suo 4^o successo stagionale e aumentando il proprio vantaggio in classifica. Lauda, nella foto a fianco (di Amaduzzi) mentre doppia Winkelhock, nulla ha potuto contro la superiorità contingente del suo compagno di squadra ma di certo non si è arreso. Mancano ancora 5 GP alla fine del mondiale e i giochi sono più che mai aperti. Ron Dennis ha detto: «Adesso il mondiale è una faccenda privata fra i nostri piloti». Come dire che la sfida fra Prost e Lauda è ufficializzata



difficile. Durante le prove, nell'ultima sessione, avevo fatto un testa-coda che mi aveva impedito di migliorare il mio tempo di qualificazione. Nello schieramento di partenza non mi preoccupavano tanto i tre motori Renault (quelli di De Angelis, Warwick e Tambay, n.d.r.) davanti a me, la mia preoccupazione era Prost in pole position. Sapevo che qui ad Hockenheim

saremmo stati competitivi, e sapevo che con il nostro motore non avremmo fatto fatica a sorpassare gli altri: qui basta avere un motore potente e si passa». Il campionato del mondo è quindi un affare fra Prost e Lauda. Nessuno dei due sembra disposto a fare concessioni al gioco di squadra, soprattutto ora che la McLaren del gioco di squadra non sa più che farsene.

«Dopo la delusione di Brands Hatch — ha detto Prost — questi nove punti sono molto importanti, anche se Niki è sempre vicinissimo con i sei punti di oggi». Per Lauda invece — «Sei punti sono sempre meglio di niente. Avrei preferito vincere, non c'è dubbio, ma sono ancora vicino ad Alain. Spero di vincere a Zelweg». La sincerità non man-

ca a nessuno dei due. Hockenheim ha forse chiuso la porta al titolo davanti a tutte le squadre che non sono la McLaren. In compenso il finale del campionato si annuncia comunque avvincente per la sfida interna al team di Ron Dennis; la competizione fra Prost e Lauda non manca neppure sul piano verbale. □

GP GERMANIA



GP di Germania, 11. gara del mondiale. C'è ancora poco tempo per tentare l'assalto allo strapotere McLaren e in parecchi ci si provano. De Angelis (qui sopra, FotoVillani) al via «brucia» Prost partito dalla pole e seguito dalle due Renault, da Piquet e Alboreto, Lauda e Senna. L'italiano nei primi giri comanda con sicurezza mettendo in fila dietro alla sua Lotus-Renault Prost, Piquet e Warwick. Il suo sogno e quello di tutti gli italiani durerà lo spazio di poche tornate: il motore in fiamme poco dopo metterà fine alle sue illusioni. La gente comincerà a tifare Alboreto (nella terza immagine, di Amaduzzi, davanti a Fabi, De Cesaris e Arnoux). Ma anche il ferrartista avrà poca fortuna: sarà costretto a fermarsi ai box e a ritirarsi. Arnoux invece dopo una gara travagliata arriverà sesto



Su 26 partenti del GP di Germania, solo 10 sono stati classificati. È stato un GP ad eliminazione. Uno dei primi a dare forfait è stato Piquet, qui a fianco (FotoVillani) davanti a Prost e sotto (FotoAmaduzzi) affiancato da Tambay e seguito da Mansell che alla fine saranno quinto e quarto. Altri delusi: Rosberg (a destra, FotoAmaduzzi), De Cesaris (in basso, FotoAmaduzzi) e Ghinzani (Attualfoto)



GP GERMANIA

FORMULA 1 1985/Per limitare la potenza dei motori e la velocità

Avremo la benzina unisex

Proposto dalla Fisa un carburante unico per tutti i team e fornito da una sola casa, con numero di ottani intorno ai 98 Ron. Altre proposte per aumentare la sicurezza

HOCKENHEIM — Frenetica attività dell'ufficio stampa della Fisa alla vigilia della gara di Hockenheim: un po' per ufficializzare certe situazioni venutesi a creare negli ultimi tempi e un po' forse per mostrare a tutti, in tempo di elezioni, l'attivismo della gestione Balestre. Ma andiamo con ordine. Venerdì la Fisa ha emesso due comunicati, il cui contenuto peraltro era già noto: riguardavano il caso Tyrrell e il caso Brabham. Il 25 luglio scorso Tyrrell aveva indirizzato una richiesta alla Fisa: quella di poter continuare a correre in attesa della decisione del tribunale d'appello internazionale che si riunirà fra il 27 e il 30 agosto. Per «appoggiare» questa richiesta Tyrrell aveva fatto presente che in passato non era mai stato penalizzato e che se la Fisa fosse stata inflessibile ne sarebbe stata danneggiata la Tyrrell e tutti coloro che vi lavorano. La Fisa, dopo aver consultato gli altri team di F. 1 ha dato risposta favorevole; di conseguenza, dice il comunicato emesso venerdì, «le vetture del Team Tyrrell potranno partecipare ai prossimi tre gran premi ma beninteso fuori dal campionato del mondo». Cioè, se prenderanno punti questi non saranno validi.

CASO BRABHAM. Per quanto riguarda le analisi del carburante del team di Ecclestone a Detroit, la Fisa ha comunicato che non è stata riscontrata alcuna irregolarità. «Affermare il contrario — aggiunge abbastanza bruscamente il comunicato — è pura diffamazione sia verso la Federazione che verso i concorrenti interessati. L'indipendenza dei tecnici dell'autorità sportiva internazionale è riconosciuta dovunque».

Un altro comunicato Fisa è di sabato pomeriggio. All'ordine del giorno, le nuove disposizioni per aumentare la sicurezza frontale della vettura, la riduzione della velocità sia in prova che in corsa a partire dal gennaio 1985, la regolamentazione della F. 3000 e il caso Prost-Brands Hatch. Presenti tutti i rappresentanti dei costruttori e dei fabbricanti di pneumatici, all'unanimità sono state prese le seguenti decisioni.

F. 1 NEL 1985. Per quanto riguarda la protezione frontale, Cadringer in collaborazione con due ingegneri designati dai costruttori metterà a punto i dettagli di una nuova regolamentazione che stabilisca la resistenza delle strutture frontali di protezione. Questa regolamentazione

comporterà l'obbligo per ogni costruttore di sottomettere la struttura protettiva anteriore a dei test anti crasch. In ogni momento della stagione la Fisa potrà richiedere dei test anti crasch su ogni vettura della struttura protettiva per verifica. La nuova regolamentazione dovrà essere comunicata il 1 ottobre 1984. Per quanto riguarda la riduzione della velocità in corsa, viene stabilita la fornitura unica e obbligatoria di uno stesso carburante. Questo carburante dovrà avere un numero di ottani pari al valore medio dei carburanti normalmente disponibili in

commercio, con circa 98 ottano Ron. A detta della Fisa questa regolamentazione non solo apporgerà una sensibile riduzione della potenza dei motori non essendo più disponibili le speciali benzine, ma aumenterà il contributo dello sport automobilistico al progresso tecnologico dell'industria. Per quanto riguarda la nuova F. 3000, sono in corso prove pratiche per stabilire un corretto controllo del regime di rotazione di 9.000 giri, mentre Prost che dopo l'interruzione del gran premio d'Inghilterra si era lasciato andare ad apprezzamenti contro la

regolarità della prova, porge attraverso la Fisa le proprie scuse a tutti gli ufficiali di gara di Brands Hatch dicendo che le sue dichiarazioni erano state amplificate dalla stampa e soprattutto avevano preso brigitte dal particolare momento emotivo susseguente alla prima interruzione.

I PILOTI. Un altro comunicato della Fisa arrivava domenica e riguardava il nuovo comitato formato dai piloti in seno alla federazione, e le nuove disposizioni in materia stampa. Per quanto riguarda i piloti viene costituito un consiglio permanente formato da Niki Lauda, con la carica di Presidente, e da Piquet, Alboreto, Boutsen, Warwick e Prost. I piloti si sono dichiarati soddisfatti per le nuove disposizioni adottate in materia delle protezioni anteriori, e per ridurre la velocità. I piloti hanno inoltre proposto una nuova regolamentazione riguardante gli atlettoni. Una prossima riunione del comitato piloti si terrà a Zeltweg. Per quanto riguarda la stampa, dal prossimo anno la Fisa domanderà una cauzione ad ogni organizzatore, da investire qualora le strutture a disposizione della stampa dovessero rivelarsi carenti, cosa che quest'anno è avvenuto molto spesso. Gli organizzatori che non si atterranno a queste disposizioni, verranno esclusi dal mondiale.

TELEX FERRARI. Infine la Fisa ha reso pubblico il telex che Enzo Ferrari ha mandato al presidente Balestre dopo la riunione dell'esecutivo del 18 luglio. «Caro presidente, le recenti ed importanti decisioni della Fisa sottolineano come l'esercizio autorevole, integro ed indipendente del potere sportivo assicuri al nostro sport credibilità e successo. La grande attenzione, senza precedenti, da parte dei mezzi di informazione di tutto il mondo, l'entusiasmo degli sportivi, confermato dalla folla di Brands Hatch, la partecipazione record delle grandi Case automobilistiche, incoraggino la Fisa a difendere i tradizionali contenuti tecnici e sportivi di questo bel campionato cui la Fia dette vita trentacinque anni fa. Avanti e buo lavoro. Cordialmente: Enzo Ferrari». C'è da rilevare che questo telegramma è stato inviato da Ferrari a Balestre prima che questi facesse una mezza marcia indietro per quanto riguarda il caso Tyrrell.

Cesare Maria Mannucci

A Martini la Toleman 20?

HOCKENHEIM — Il «Van» di Alex Hawkdrige, titolare della Toleman, è stato meta di un vero e proprio pellegrinaggio. Piloti di formula uno non accasati e giovani desiderosi di entrare a far parte del circo iridato hanno visitato il team manager inglese alla vigilia del gran premio di Germania nella speranza di poter salire sulla Toleman numero 20 lasciata libera dallo sfortunato Johnny Cecotto. «Non vi dico con quali piloti ho parlato — ha detto Hawkdrige — poiché voi stessi potete senz'altro immaginare i nomi. Tra loro, almeno per il momento, non c'è John Watson. In ogni caso penso che difficilmente riusciremo a schierare una seconda vettura già a Zeltweg: purtroppo abbiamo avuto molti incidenti e ci sono rimaste solo due scocche. Stiamo lavorando per costruirne delle altre, ma in pieno agosto abbiamo serie difficoltà a reperire anche solo la speciale fibra di carbonio con cui realizziamo i nostri telai». Pierluigi Martini, campione europeo di Formula 3 uscente, gode dell'appoggio della «Segafredo-Zanetti», rimasta quasi unico sponsor della vettura di Senna dopo il ritiro della «Sergio Tacchini». Pare tuttavia che la Toleman abbia chiesto qualcosa come 700 milioni di lire per mettergli a disposizione la vettura nei rimanenti 4 gran premi dell'anno.

ANCHE Mauro Baldi era ad Hockenheim per parlare con Hawkdrige. La Toleman vorrebbe un pilota esperto ma non pare comunque intenzionata a concedere «sconti» poiché, come lo stesso Hawkdrige ha riconosciuto, senza un budget supplementare la vettura numero 20 non potrebbe essere al livello della 19 di Senna e dovrebbe correre, per esempio, senza la sofisticata iniezione elettronica messa a punto da Brian Hart. Baldi era accompagnato da Daniele Audetto, già direttore sportivo dell'Arrows ai tempi dello sponsor «Ceramiche Ragno». Marc Thackwell, leader del campionato europeo di formula 2, è un altro che può aspirare alla Toleman (a Hockenheim era sulla Tyrrell in sostituzione di Bellof, ma non si è qualificato), e lo stesso vale per il suo collega Roberto Moreno, anche lui a Hockenheim per parlare con Hawkdrige. Pare che non ci siano speranze per Corrado Fabi, il quale non ha la minima intenzione di pagare per correre. Un altro che ha trascorso molto tempo in zona Toleman durante il weekend tedesco è stato Manfred Winkelhock. Il pilota dell'Ats avrebbe potuto correre già l'anno scorso per la Toleman portando con sé il motore Bmw, cosa con la quale Manfred è molto legato. Probabilmente tra Winkelhock e Hawkdrige si è parlato del 1985.

(a.f.)

I biglietti per Monza a Bologna



L'Automobile Club Bologna comunica che presso i sottoelencati uffici sono disponibili i biglietti, per ogni ordine di posti, per il Gran Premio d'Italia di Formula Uno in programma all'Autodromo di Monza il 9 settembre 1984.

- Uffici di sede, via Marzabotto 2, tel. 38.14.78/38.99.08.
- Ufficio presso aeroporto Bologna, tel. 38.49.95.
- Agenzia Viaggi A.C. Tour, via Emilia Ponente 18, tel. 38.76.15/31.15.06.

Le
PAGELLE
di


**AUTO
SPRI
NT**


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

voto 6	1 NELSON PIQUET voto 10 
BRABHAM-BMW	Pilota: magnifica la sua grinta nelle prime fasi di gara. Vettura: aerodinamica non al massimo; poi il cambio.
voto 6	2 TEO FABI voto 7 
BRABHAM-BMW	Pilota: più autoritario rispetto ad altri GP, poteva finire sul podio. Vettura: quest'anno il BMW non è un mostro.


voto 4	3 STEFAN JOHANSSON voto 5 
TYRRELL-FORD	Pilota: Hockenheim non è l'ideale con un Ford ma ha rinunciato troppo presto. Vettura: motore inadatto.
voto 6	4 MIKE THACKWELL voto Non qualificato. 
TYRRELL-FORD	

voto 6	5 JACQUES LAFFITE voto 6 
WILLIAMS-HONDA	Pilota: migliorata un po' la vettura, il francese si è rifatto vivo. Vettura: telaio con ritocchi O.K.
voto 6	6 KEKE ROSBERG voto 8 
WILLIAMS-HONDA	Pilota: inizio eccellente, con ottimi numeri. Vettura: il motore Honda è valido ma non sempre è affidabile.



voto 10	7 ALAIN PROST voto 10 
MCLAREN TAG-PORSCHE	Pilota: una corsa capolavoro. Vettura: motore da sogno ma soprattutto aerodinamica superiore.
voto 10	8 NIKI LAUDA voto 9 
MCLAREN TAG-PORSCHE	Pilota: al solito intelligentissimo ma non ce l'ha fatta con il suo veloce compagno. Vettura: invidiabile.

voto 4	9 PHILIPPE ALLIOT voto 4 
RAM-HART	Pilota: con vettura di serie B, occorre grinta: discontinuo. Vettura: telaio artigianale, motore non a punto.
voto 4	10 JONATHAN PALMER voto 5 
RAM-HART	Pilota: qualche buon spunto ma senza la solita combattività. Vettura: un motore Hart poco a punto non è l'ideale.

voto 6	11 ELIO DE ANGELIS voto 9 
LOTUS-RENAULT	Pilota: senza indecisioni fin dalle prove: cercava solo la vittoria. Vettura: telaio valido, motore poco all'altezza.
voto 7	12 NIGEL MANSELL voto 8 
LOTUS-RENAULT	Pilota: bene dopo un inizio non brillantissimo. Vettura: bene nel misto e nel veloce anche con le Goodyear.


voto 5	14 MANFRED WINKELHOCK voto 6 
ATS-BMW	Pilota: poco fortunato ma grintoso davanti al suo pubblico. Vettura: forse valida se non cambiasse sempre.
voto 6	
ATS-BMW	

voto 7	15 PATRICK TAMBAY voto 6 
RENAULT	Pilota: senza infamia e senza lode, non brillante comunque. Vettura: telaio e motore meritavano di più.
voto 7	16 DEREK WARWICK voto 8 
RENAULT	Pilota: non è stato molto disturbato ma non ha mai rinunciato. Vettura: buona in tutto, eccezionale in niente.


voto 5	17 MARC SURER voto 0 
ARROWS-FORD e BMW	Pilota: ingiudicabile per il ritiro a inizio gara. Vettura: i BMW quest'anno faticano su Brabham: su Arrows poi...
voto 6	18 THIERRY BOUTSEN voto 6 
ARROWS-FORD e BMW	Pilota: qualche buon sprazzo iniziale in mezzo al «gruppo». Vettura: il telaio non esce dal dignitoso anonimato.



voto 7	19 AYRTON SENNA voto 7 
TOLEMAN-HART	Pilota: sempre tra i più veloci ma tende anche a rischiare. Vettura: l'Hart «elettronico» non è parente degli altri...
voto 7	
TOLEMAN-HART	

voto 4	21 HUUB ROTHENGATTER voto 5 
SPIRIT-HART	Pilota: condizionato da un motore da... F. 2, ha comunque finito. Vettura: il risparmio non paga in F. 1.
voto 4	
SPIRIT-HART	

voto 4	22 RICCARDO PATRESE voto 5 
EUROALFA	Pilota: forse ce l'ha messa tutta ma non sembra molto motivato. Vettura: telaio incerto, motore ...peggiore.
voto 5	23 EDDIE CHEEVER voto 7 
EUROALFA	Pilota: ha stretto i denti e si è messo in evidenza. Vettura: solo un po' meglio rispetto alla «consorella».

voto 5	24 PIERCARLO GHINZANI voto 6 
OSELLA-ALFA ROMEO	Pilota: positivo anche se forse meno deciso del solito. Vettura: telaio dignitoso, motore non al massimo.
voto 5	30 JO GARTNER voto 5 
OSELLA-ALFA ROMEO	Pilota: una gara più che altro di apprendistato. Vettura: discorso analogo a quello fatto per l'Osella di Ghinzani.

voto 6	25 FRANÇOIS HESNAULT voto 6 
LIGIER-RENAULT	Pilota: all'altezza del suo velocissimo compagno di squadra. Vettura: motore Renault non eccezionale.
voto 6	26 ANDREA DE CESARIS voto 6 
LIGIER-RENAULT	Pilota: il mezzo gli ha impedito la gara d'attacco che avrebbe voluto. Vettura: vedi quella di Hesnault.

voto 5	27 MICHELE ALBORETO voto 6 
FERRARI	Pilota: è rimasto poco in gara ma si è messo in luce. Vettura: tanti problemi ma almeno è arrivata alla fine.
voto 6	28 RENÉ ARNOUX voto 6 
FERRARI	Pilota: un punto ma a tratti è sembrato sfiduciato. Vettura: tanti problemi ma almeno è arrivata alla fine.

GP GERMANIA

LA CRONACA DI HOCKENHEIM/Anche qui domina la Casa inglese

La McLaren dice «sette»

Prost vincendo in Germania porta a sette il totale dei successi stagionali del suo team. Lauda secondo al termine di una gara che era iniziata con gli attacchi di De Angelis e Piquet (ritirati)

di Cesare Maria Mannucci

HOCKENHEIM — È finita con la settima vittoria stagionale della McLaren: una cifra che la dice lunga sullo strapotere della Casa anglo-tedesca in questo mondiale e che la colloca statisticamente in una posizione di grande rilievo nella storia dell'automobilismo: la Lotus detiene il record delle vittorie stagionali con 8 successi colti nel 1978. La McLaren con il successo di Prost in Germania si è piazzata a quota 7 al fianco della Ferrari (1952 e 1953), della stessa Lotus (1963 e 1973) e della Tyrrell (1971). Alla fine di questa stagione mancano ancora 5 gran premi e non c'è da dubitare che la McLaren-Porsche riuscirà a battere il primato della Lotus. Anche Prost ha senz'altro la possibilità di superare se stesso dato che ad Hockenheim ha eguagliato il suo limite personale, stabilito nel 1983, di vittorie per stagione: 4. Ma veniamo al dettaglio di questa tre giorni di Hockenheim, una delle gare di F.1 che ha offerto meno emozioni.

VENERDI nella prima sessione si scatenava Niki Lauda che essendo l'unico pilota a provare in assetto da qualifica riusciva per primo a scendere sotto l'1'50" mentre Prost girava alla ricerca delle ottimali condizioni di assetto in funzione della gara, con i tecnici della Michelin che a causa dell'elevata temperatura non riuscivano a trovare le migliori combinazioni per le mescole. Elio De Angelis otteneva il tempo con il muletto lamentando sulla vettura da gara un imperfetto funzionamento del motore, mentre Mansell effettuava solamente due giri fermandosi prima della curva sud per la rottura del propulsore. Decisamente sorprendente il tempo di Ayrton Senna. Con una Toleman che in velocità pagava oltre 20 km alle vetture più veloci, Senna otteneva il terzo rilevamento precedendo Warwick che provava turbine della Garrett più grosse per avere una maggior portata d'aria. Le Ferrari scendevano in campo con le vecchie soluzioni lasciando per il pomeriggio le novità. Sia all'Euroracing che all'Osella si lamentavano delle elevate temperature di esercizio, con Gartner che rimaneva fermo lungo il percorso per mancanza di carburante, mentre rientrava terrorizzato ai box Surer con l'acceleratore che tendeva a bloccarsi. La seconda sessione era la consacrazione di De Angelis e della

Lotus. Pur con gomme che a causa del caldo non permettevano di effettuare più di due giri a set, la Lotus si rivelava la vettura con la miglior profilazione aerodinamica, ottenendo l'ottimale compromesso tra la parte veloce e quella mista del motodromo. Derek Warwick, pur rompendo un motore, completava la festa della Regie ottenendo il secondo tempo, dimostrando anche la superiorità delle turbine Garrett rispetto alle KKK per le speciali versioni su circuiti veloci. Se gioiva De Angelis, piangeva Mansell. L'inglese comprometteva il primo set da qualifica a causa della rottura della terza velocità; ripartito, veniva rallentato dalla scarsa pressione della benzina. Alla Ferrari, per avere precise indicazioni sulla validità delle differenti soluzioni, decidevano di far provare i piloti con le due diffe-

renti versioni. Debuttavano le nuove sospensioni posteriori con il tirante invertito, e un nuovo scivolo inferiore che si prolungava ben oltre i semiassi, il tutto per ottenere una maggior deportanza senza dare troppa incidenza agli alettoni. Arnoux girava con la vecchia sospensione, mentre Alboreto utilizzava un set con la macchina vecchia e uno con la macchina modificata, ottenendo il miglior tempo con quest'ultima. Negli ultimi quindici minuti nessuno riusciva a migliorare i tempi a causa dell'olio lasciato in pista da Tambay, fermatosi per la rottura del motore. Pur risultando il più veloce in assoluto come velocità massima, Keke Rosberg occupava l'ultimo posto nello schieramento al termine della prima giornata: con la vettura da gara il finlandese lamentava difficoltà di accensione; salito

sul muletto, effettuava solamente un giro a causa del ripetersi del problema.

SABATO per la prima sessione su Hockenheim si scatenava un temporale. Sotto la pioggia battente Tambay risultava il più veloce per la felicità di Larrousse e compagni che dopo la moria di motori del venerdì, temevano un'altra sessione tormentata. Unico a tenere il passo dello scatenato Tambay era Winkelhock, che con l'ATS allungata nel passo di 7 centimetri, tentava addirittura nel finale di segnare il tempo con le slick con la pista ancora umida. Alla Ferrari decidevano di orientarsi esclusivamente sulle macchine tradizionali: Alboreto lamentava durante la sessione problemi di natura elettrica che lo costringevano a terminare con la macchina nuova. Sotto la pioggia era particolarmente a suo agio Cheever: sulle Alfa Romeo l'iniezione parzialmente elettronica creava notevoli problemi perché non essendoci i cavi schermati si registravano cali nel flusso del carburante. Cheever otteneva il sesto tempo con l'iniezione meccanica, mentre anche Patrese era in crisi con l'iniezione. La pioggia livellava le prestazioni delle macchine. Ne approfittava De Cesaris per mettersi in evidenza mentre Hesnault non poteva mettere in mostra la sua proverbiale abilità sotto l'acqua a causa di una perdita di pressione nelle turbine. Sotto la pioggia tutti si aspettavano una prestazione super da parte di Senna, ma il brasiliano a causa della rottura del turbo non andava oltre la nona posizione. Chiudevano la lista dei tempi le Osella di Ghinzani e Gartner tormentate da continue rotture delle turbine, mentre non giravano Palmer, Alliot e Rothengatter per evitare inutili e pericolose uscite di strada.

LA SECONDA sessione iniziava con la pista ancora umida. Essendosi abbassate le temperature dell'asfalto, si riduceva la superiorità delle Goodyear sulle Michelin in versione da qualifica. Le McLaren con Prost nel bene e Lauda nel male animavano questa sessione. Il francese proprio negli ultimi minuti, quando la pista si era ormai definitivamente asciugata, rubava la pole

Le classifiche di Autosprint dopo Hockenheim

PILOTA	PUNTI
1. Prost (11)	100
2. De Angelis (11)	96
3. Lauda (11)	93
4. Piquet (11)	92
5. Alboreto (11)	81
Warwick (11)	81
7. Arnoux (11)	80
8. Rosberg (11)	77
9. Senna (10)	73
10. Mansell (11)	73
11. De Cesaris (11)	70
12. Tambay (10)	63
13. Boutsen (10)	61
14. Bellof (10)	60
15. Laffite (11)	57
Winkelhock (11)	57
Cheever (10)	57
18. Ghinzani (10)	55
19. Patrese (11)	53
T. Fabi (9)	53
21. Brundle (7)	51
22. Surer (11)	46
23. Palmer (9)	45
24. Cecotto (9)	42
25. Hesnault (10)	33
26. Baldi (5)	30
27. Alliot (9)	25
28. C. Fabi (3)	18
29. Rothengatter (3)	15
30. Gartner (3)	11
31. Johansson (2)	5

TEAM	PUNTI
1. McLaren (11)	88,5
2. Lotus (11)	83,5
3. Ferrari (11)	81
4. Brabham (11)	77,5
5. Renault (11)	74,5
6. Williams (11)	63,5
Toleman (11)	63,5
8. Tyrrell (11)	62
9. Ligier (11)	60,5
10. Euro-Alfa (11)	58,5
11. Ats (11)	54
12. Arrows (11)	50
13. Osella (10)	47
14. Ram (10)	38
15. Spirit (9)	36

N.B. - La classifica dei piloti è data dalla somma dei voti di ogni Gp. La classifica del team, invece, è data sommando le medie dei voti ottenuti dalle vetture di ogni scuderia (esempio la classifica Ferrari: voto della vettura di Alboreto più quello della vettura di Arnoux e poi diviso due). Ciò perché alcuni team presentano una sola vettura. Gli n.c. corrispondono a 0 punti. Da ricordare che dal Gp di Monaco Teo Fabi ha ceduto il posto al fratello Corrado alla Brabham. Teo, in 5 Gp, aveva ottenuto punti 33. (Tra parentesi i Gp disputati).

segue

La McLaren dice «sette»

segue

position a De Angelis, migliorando il proprio tempo di venerdì di oltre due secondi. Lauda era uno tra i pochi piloti che non miglioravano i tempi di venerdì. L'austriaco era protagonista di uno spettacolare testacoda all'uscita del motodromo che solamente grazie ad un eccelso controllo della macchina riusciva ad evitare l'impatto contro il muretto. Rientrando ai box, Lauda proseguiva le prove con la medesima vettura lamentando un motore scarso di potenza. Appena Prost conquistava la pole, subito De Angelis usciva dai box, migliorava il proprio tempo di mezzo secondo, venendo comunque rallentato da Teo Fabi proprio mentre stava producendo il suo massimo sforzo. Arnoux continuava a creare dei problemi a Senna: dopo Brands Hatch anche a Hockenheim il brasiliano accusava il pilota della Ferrari di averlo volutamente ostacolato così come Piquet che si lamentava di Mansell e De Cesaris che essendo in lotta tra di loro, gli avevano impedito di andare oltre il quinto tempo. Visi soddisfatti alla Renault, con Tambay che pur provando con solo un set da qualifica, migliorava il tempo di venerdì di oltre tre secondi. L'abbassarsi delle temperature era il motivo principale per il ritorno ai vertici della Michelin dopo l'exploit Goodyear del venerdì. Durante il «warm up», con tutte le vetture in assetto da gara, si rivelava netta e incontrastata la superiorità della Michelin. Con Tambay che precedeva uno stupefacente Senna e Lauda, tormentato da problemi col comando dell'acceleratore. La Ferrari decideva di adottare anche sui muletto le vecchie configurazioni sia aerodinamiche che di sospensioni, con Alboreto e Arnoux che per ottenere una buona velocità scaricavano completamente la vettura, lamentando poi problemi di trazione nella parte mista del motodromo. Cheever si fermava per la rottura del motore, mentre restava fermo sul percorso Rothengatter per noie all'impianto elettrico.

LA CORSA. Durante il giro di ricognizione avveniva un fatto che poteva falsare il risultato del gran premio. Come in Sud Africa il carburante refrigerato bloccava la pompa della benzina sulla macchina di Prost: il francese doveva prendere la partenza sul muletto. Al momento del via scattava benissimo De Angelis che precedeva Prost, Piquet, Warwick, Tambay e uno stupefacente Senna. Dietro, Alboreto illu-

deva i ferraristi precedente Lauda e Fabi. De Angelis controllava agevolmente gli attacchi di Prost e Piquet. Dietro dava spettacolo Senna che passava Tambay al secondo giro, lanciandosi all'inseguimento di Warwick. La fiammata del brasiliano durava però solo quattro giri. Al quinto passaggio in piena velocità sulla Toleman si staccava l'alettone con il brasiliano che non potere fare altro che terminare la sua corsa contro le barriere di protezione. Dietro cominciava il calvario di Michele Alboreto. Con una Ferrari che cominciava a perdere colpi a causa di problemi di alimentazione, il milanese doveva cedere a Fabi, Rosberg e Arnoux iniziando una lunga processione di fermate ai box. Davanti De Angelis effettuava continui cambi di traiettoria per non agevolare alla scia Prost. La Lotus guadagnava essenzialmente nella parte mista, mentre sul veloce si notava nettamente la differenza di potenza disponibile tra Renault, Tag-Porsche e Bmw. A proposito della Renault, prima del via i tecnici della Casa francese avevano deciso di ridurre la pressione di sovralimentazione su tutte le vetture, temendo che i lunghi tratti che costringevano il motore a restare in tiro provocassero irrimediabili rotture. I timori della Renault si rivelavano fondati quando all'undicesimo passaggio il romano doveva abbandonare per rottura del motore ogni ambizione di insidiare la corona iridata a Lauda e Prost. Nello stesso giro Piquet decideva di rompere gli indugi sferzando il proprio attacco. Piquet riusciva a guadagnare oltre due secondi su Prost, mentre dalle

Il tempo di Hockenheim



VENERDÌ sole - temperatura esterna 30° - in pista 40°



SABATO coperto e pioggia - temperatura esterna 29° - in pista 34°



DOMENICA coperto - temperatura esterna 32° - in pista 34°

retrovie rinveniva prepotentemente Niki Lauda. L'austriaco, ottavo al primo giro passava nell'ordine Alboreto, Tambay e Warwick, stabilendo il giro più veloce e iniziando il suo duello a lunga distanza con Alain Prost. Dietro, dopo un exploit che lo aveva portato sino al quinto posto, abbandonava Rosberg per noie all'impianto elettrico. Mentre Alboreto continuava la sua serie di soste ai box, Piquet sembrava guadagnare nei confronti di un Prost leggermente in difficoltà nei tratti veloci. Fabi confermava lo stato di grazia della Brabham occupando il quarto posto, dopo avere avuto ragione di un Tambay in crisi di motore, arrivando persino ad insidiare Warwick per il terzo posto. Niki Lauda ormai aveva la macchina di Prost nel mirino; forzando i tempi stabiliva il nuovo giro più veloce, cosa che provocava nel francese l'immediata reazione. Pressato dalle due McLaren, Piquet cedeva di schianto. Al 22. giro la Brabham abbandonava ogni velleità di vittoria a causa della rottura del cambio,

lasciando ormai la partita in mano a Lauda e Prost. Per la Brabham tutto terminava nel peggiore dei modi quando anche Fabi, in lotta per la terza posizione, abbandonava per problemi all'impianto di alimentazione. Di fronte agli oltre centomila tedeschi, si ripeteva il leit-motiv di tutta la stagione: Prost contro Lauda, velocità contro strategia.

I DUE PILOTI iniziavano un duello a distanza a suon di giri più veloci. Sino al ventottesimo giro Lauda sembrava voler attaccare il francese, poi un progressivo sottosterzo e la constatazione che oggi Prost era veramente imprevedibile, convincevano Niki ad accontentarsi di sei punti. Gli oltre quattro chilometri di rettilineo avevano intanto mietuto molte vittime. Tutte le vetture spinte dal motore Alfa Romeo si ritiravano, con Cheever che sino a quel momento era stato autore di una corsa generosa, riuscendo ad occupare la ottava posizione. Dietro le imprevedibili McLaren, Warwick in virtù di una ritrovata affidabilità Renault occupava ormai al riparo di ogni attacco la terza posizione, mentre nella situazione opposta era Tambay che pressato dagli attacchi di Mansell doveva cedere all'inglese al 34. giro. Oramai la corsa non aveva più storia. Arnoux anche lui con problemi d'ordine elettrico occupava a fatica la sesta posizione, tormentato anche da un fastidioso sottosterzo causato dalla perdita della presa d'aria anteriore dei freni. Gli ultimi giri vivevano del duello fratricida tra Hesnault e De Cesaris. Negli ultimi giri Prost portava il suo vantaggio a oltre 10 secondi, per poi diminuire la velocità consentendo a Lauda un certo recupero.

COME TUTTI temevano i circuiti superveloci decretavano l'incontrastata superiorità McLaren, superiorità che si esprimeva non solo nella maggior potenza utilizzabile in corsa, ma anche nel telaio e nella aerodinamica, come dimostrava la differente scelta di pneumatici adottata da Lauda e Prost rispetto alle altre vetture gommate Michelin. Piquet e la Renault avevano preso la partenza con quattro 010, miscela dura da gara, mentre la McLaren aveva utilizzato tre 05 e una 010; come dire che attualmente in condizioni di temperatura elevata, la McLaren è l'unica vettura in grado di utilizzare in corsa gomme che a volte gli altri usano in qualifica. Con il ritiro avvenuto dopo otto risultati utili consecutivi anche il generoso De Angelis doveva ormai abdicare ogni ambizione per il titolo mondiale. Ormai è solo un duello Lauda-Prost. Tutti gli altri piloti pensano già al 1985.

La lunga marcia di Prost

Così dopo 10 giri

1. Piquet	
2. Prost	a 0''990
3. Lauda	a 10''690
4. Rosberg	a 12''000
5. Warwick	a 13''584
6. Fabi	a 16''125
7. Tambay	a 23''195
8. Arnoux	a 28''632
9. Mansell	a 1''235
10. Cheever	a 45''035

Così dopo 20 giri

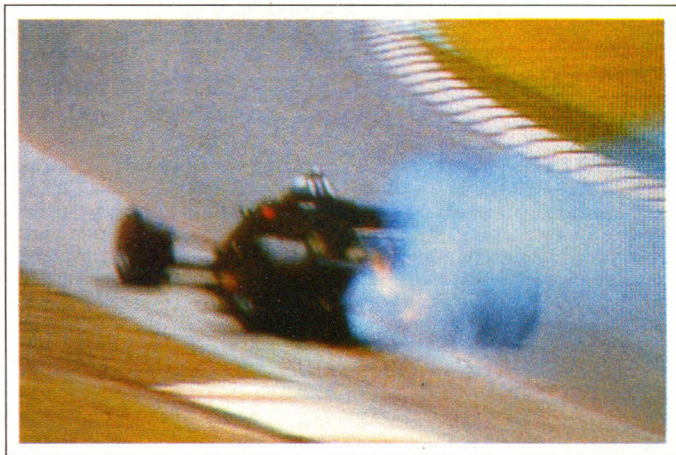
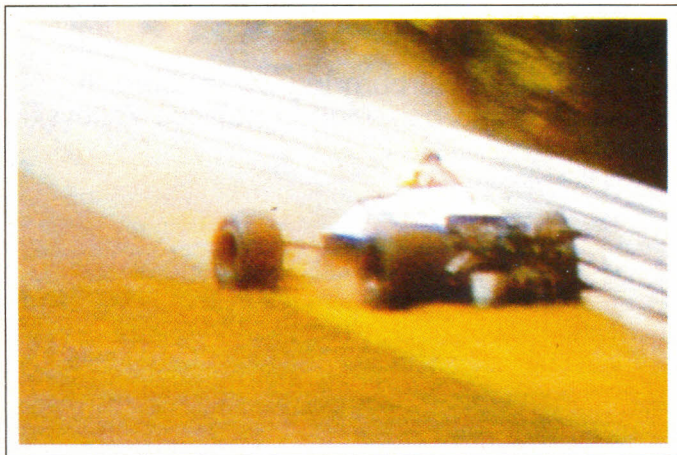
1. Piquet	
2. Prost	a 3''081
3. Lauda	a 8''701
4. Warwick	a 23''639
5. Fabi	a 24''147
6. Tambay	a 40''515
7. Mansell	a 44''835
8. Arnoux	a 48''834
9. Cheever	a 1'09''704
10. Hesnault	a 1'29''655

Così dopo 30 giri

1. Prost	
2. Lauda	a 5''640
3. Warwick	a 32''714
4. Tambay	a 52''597
5. Mansell	a 53''168
6. Arnoux	a 1'47''607
7. De Cesaris	a un giro
8. Hesnault	a un giro
9. Cheever	a un giro
10. Fabi	a due giri

Così dopo 40 giri

1. Prost	
2. Lauda	a 8''968
3. Warwick	a 43''562
4. Mansell	a 57''190
5. Tambay	a 1'03''610
6. Arnoux	a un giro
7. Hesnault	a un giro
8. De Cesaris	a due giri
9. Johansson	a due giri
10. Rothengatter	a tre giri

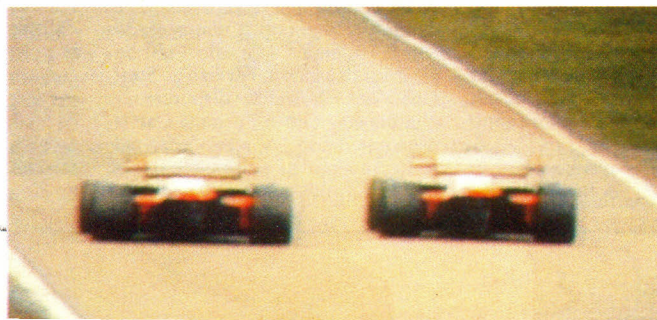
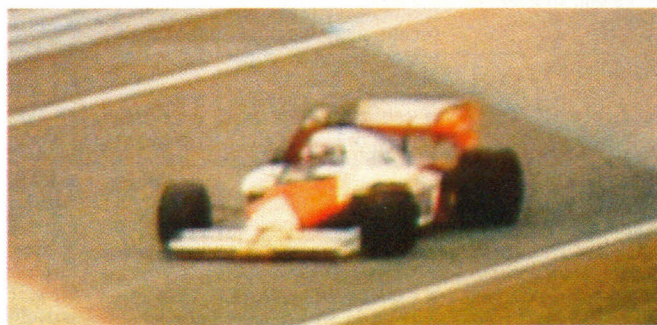
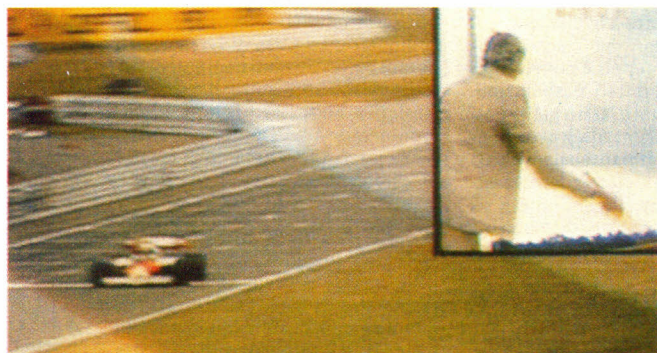


Prost-Lauda il duello in cifre

GIRO	A. PROST	N. LAUDA	DISTACCO SUL GIRO	DISTACCO TOTALE
1	2'01"570	2'06"476	+4"906	+ 4"906
2	1'55"483	1'56"382	+0"899	+ 5"805
3	1'55"230	1'58"566	+1"336	+ 7"141
4	1'54"996	1'56"621	+1"625	+ 8"766
5	1'54"709	1'57"902	+3"193	+ 11"959
6	1'54"967	1'54"527	-0"440	+ 11"519
7	1'54"837	1'54"909	+0"072	+ 11"591
8	1'56"060	1'56"083	+0"023	+ 11"614
9	1'56"488	1'55"700	-0"788	+ 10"826
10	1'58"494	1'57"368	-1"126	+ 9"700
11	1'56"869	1'56"051	-0"818	+ 8"882
12	1'55"504	1'55"939	+0"435	+ 9"317
13	1'55"042	1'55"064	+0"022	+ 9"339
14	1'55"618	1'56"139	+0"521	+ 9"860
15	1'55"880	1'55"251	-0"629	+ 9"231
16	1'55"586	1'55"464	-0"122	+ 9"109
17	1'55"806	1'54"641	-0"965	+ 8"144
18	1'55"191	1'54"257	-0"934	+ 7"210
19	1'55"823	1'54"580	-1"243	+ 5"967
20	1'54"719	1'54"372	-0"347	+ 5"620
21	1'54"576	1'53"983	-0"593	+ 5"027
22	1'54"507	1'54"097	-0"410	+ 4"617
23	1'53"821	1'53"870	+0"049	+ 4"666
24	1'53"916	1'53"848	-0"068	+ 4"598
25	1'54"248	1'53"965	-0"283	+ 4"315
26	1'54"189	1'54"163	-0"026	+ 4"289
27	1'55"153	1'54"855	-0"298	+ 3"991
28	1'53"933	1'54"105	+0"172	+ 4"163
29	1'53"843	1'53"778	-0"065	+ 4"098
30	1'54"519	1'56"081	+1"562	+ 5"660
31	1'53"538	1'54"273	+0"735	+ 6"375
32	1'53"748	1'54"431	+0"683	+ 7"058
33	1'54"374	1'54"753	+0"379	+ 7"437
34	1'54"163	1'55"304	+1"141	+ 8"578
35	1'54"767	1'55"242	+0"475	+ 9"053
36	1'55"380	1'55"714	+0"334	+ 9"387
37	1'55"619	1'55"406	-0"213	+ 9"174
38	1'55"831	1'55"411	-0"420	+ 8"754
39	1'55"803	1'55"385	-0"438	+ 8"316
40	1'55"125	1'55"777	+0"652	+ 8"968
41	1'55"369	1'56"431	+1"062	+ 10"030
42	1'56"759	1'56"961	+0"202	+ 10"232
43	1'59"161	1'57"674	-1"487	+ 8"745
44	2'02"196	1'56"600	-5"596	+ 3"149

Pochissimi i brividi da moviola

IL GP di Germania ha proposto pochi spunti emozionanti. Senna partito in quinta fila e in quinta posizione nei primi giri, ha offerto il primo brivido andando a schiantare la sua Toleman contro il guardrail. De Angelis, al comando dopo il via, ha visto sfumare le proprie ambizioni per la rottura del motore. Alboreto, che aveva illuso i ferraristi con la terza fila in griglia, ha terminato ai box la sua avventura in Germania. Così come Piquet che, in testa dopo il ritiro di Elio, ha dato forfait con buonumore (ai box ha fatto cambiare le gomme poi, ridendo, è sceso di macchina). Via libera alle McLaren... (Attualfo-
to)



NOVITÀ F.1/Dopo l'Ats, una nuova vettura interamente tedesca

La Zakspeed è fatta così

La vettura è già iscritta al GP d'Europa che si correrà al Nürburgring il 7 ottobre. Il pilota dovrebbe essere Danner: sta così per avverarsi il sogno dell'oriundo polacco Zakovski

NIEDERSIZZEN - Il grande sogno di Erich Zakovski sta avverandosi. Il famoso tecnico tedesco è infatti impegnato in questi giorni nella galleria del vento del politecnico di Acquisgrana per definire la livrea aerodinamica della sua Zakspeed di F.1. Dopo questa fase la vettura sarà pronta per scendere in pista, per i primi collaudi in vista del Gp

due turbocompressori. Il basamento è in alluminio, la testa deriva da quella del Ford Pinto, che ha dimostrato la sua validità nel campionato Imsa sulla vettura di Klaus Ludwig. Lo sviluppo del propulsore Za-



d'Europa, che si disputerà al Nürburgring il 7 ottobre. Il fatto che la Zakspeed sarà presente in quella data è confermata dal versamento di 30.000 dollari che Zakovski ha pagato alla Fisa due settimane addietro.

LA SECONDA monoposto tedesca di F.1, la prima è la Ats, è stata realizzata quasi interamente nelle officine della Zakspeed stessa. Il telaio, del cui sviluppo si occupa Gerd Meier, che in passato ha avuto esperienze in F.3, è interamente in fibra di carbonio ed è stato realizzato nel forno a depressione della squadra germanica. Il progettista Paul Brown, il noto tecnico inglese che ha lavorato con Willy Maurer per la realizzazione delle monoposto di F.2, si è ispirato ai modelli migliori di quest'anno, ovvero la McLaren per l'aerodinamica posteriore e la Lotus per quanto riguarda la parte anteriore. La monoposto sembra essere molto rifinita dal punto di vista aerodinamico con un'ampia carenatura del roll bar, del motore e delle pance laterali, realizzata in pezzo unico.

IL MOTORE è altrettanto interessante. Costruito interamente da Zakovski deriva dal propulsore utilizzato dalle Ford Capri gr.5 che qualche anno fa corsero nel campionato tedesco sport. Il cuore della vettura è infatti un motore di 1500cc 4 cilindri con testata a 4 valvole e

kspeed ha presentato qualche problema, soprattutto a livello termico. Ma oggi lo staff ha curato progettazione e sviluppo è convinto di avere superato questi guai iniziali. Sei motori, intanto, sono già pronti per l'uso. La Zakspeed verrà presentata con un impianto elettronico autocostruito per comandare accensione e iniezione. Il cambio è a sei rapporti. Il largo uso di materiali leggeri, usati sia per la costruzione del telaio che dei vari componenti accessori, dovrebbe far rientrare agevolmente la monoposto nel limite di peso imposto dal regolamento con cifre che non supereranno di molto i 540 kg.

SUL NOME dei piloti destinati a guidare questa originale F.1 non si sa ancora nulla di preciso. Tutto dipenderà dagli sponsor che contribuiranno al buon esito dell'iniziativa. Se il finanziatore dovesse essere tedesco è comunque probabile che a sedere sul seggiolino della Zakspeed sia Christian Danner, il pilota di F.2 che in caso positivo potrebbe debuttare nella massima formula al Gp d'Europa. Quel giorno Erich Zakovski, tedesco con origini polacche e l'automobilismo nel cuore, vivrà il giorno più bello della sua vita, e raggiungerà il sogno che l'ha spinto ad osare in un mondo dove passione e cuore sono sempre più rari.

(per gentile concessione di Rallye Racing)

Asterischi da Hockenheim

OLIVETTI — Oltre a realizzare il servizio cronometraggio in collaborazione con la Longines, l'Olivetti ha distribuito molto materiale pubblicitario relativo ai suoi «personal computer». La Casa di Ivrea mira a dotare i giornalisti di computer portatile e sta studiando il modo di trasferire su cassetta tutti i dati cronometrati del GP per poi distribuirli lasciando a ognuno la facoltà di elaborarli.

SIGARETTE «OUT» — La severa legge anti-fumo in vigore nella Germania Federale ha costretto tutti i team a cancellare le scritte di marche di sigarette da vetture, piloti, camion, e abbigliamento. Nel paddock si è vista gente che poco o niente aveva a che fare con il gran premio con maglioni pubblicitari opportunamente coperti con pezzi di nastro adesivo.

SCOMMESSE — In occasione del GP d'Austria all'Osterreicherung saranno aperti al pubblico cinque uffici attrezzati per raccogliere scommesse. Per quanto riguarda il vincente sono ammesse puntate fino a 50 scellini; per l'accoppiata, 100 scellini.

CORRADO NEGLI USA — Svanita la pur tenue possibilità di veder in pista una terza Brabham e dando per scontato il non accordo con la Toleman, Corrado Fabi ha già iniziato a guardare verso gli Stati Uniti dove vorrebbe disputare un'intera stagione di Formula Cart il prossimo anno. A meno che, nel frattempo, non gli si apra uno spiraglio in formula uno.

«TACCHINI» STOP — Nelle prove del GP di Germania sulla Toleman di Senna è stata cancellata la sponsorizzazione della «Sergio Tacchini». I rapporti tra la Casa italiana e il team inglese erano difficili già dal GP di Monaco. La Toleman ha spiegato l'accaduto precisando che il contratto con la «Sergio Tacchini» prevedeva dei «bonus» supplementari che essa avrebbe dovuto pagare in caso di risultati particolarmente buoni. Il secondo posto di Senna a Montecarlo e il terzo di Brands Hatch avrebbero fatto salire alle stelle il costo della sponsorizzazione...

NELSON A ZELTWEG — Mercoledì della scorsa settimana, prima di trasferirsi ad Hockenheim, la Brabham ha fatto tappa in Austria per una serie di test in vista del GP del 19 agosto. Piquet con la BT53 su cui erano montate gomme da gara ha realizzato il tempo-monstre di 1'28"4. Teo Fabi ha girato in 1'30"2.

CAMPING — La «periferia» del circuito di Hockenheim si è trasformata in un gigantesco camping. Sabato notte la vita del campeggio è proseguita fino all'alba a base di birra. Per gli italiani presenti si è trattato di una prova generale in vista della trasferta ferragostana di Zeltweg.

2 SECONDI IN MENO — Quanto manca alla nuova Osella per essere considerata a punto? «C'è da lavorare — ha detto Ghinzani —. Dobbiamo scendere di circa due secondi per poter dire che la macchina è a punto».

Hockenheim m. 6797



Così (in 26) al via

1. FILA	
7 Alain Prost (McLaren Tag) 1'47"012	11 Elio De Angelis (Lotus Renault) 1'47"065
2. FILA	
16 Derek Warwick (Renault) 1'48"382	15 Patrick Tambay (Renault) 1'48"425
3. FILA	
1 Nelson Piquet (Brabham Bmw) 1'48"584	27 Michele Alboreto (Ferrari) 1'48"847
4. FILA	
8 Niki Lauda (McLaren Tag) 1'48"912	2 Teo Fabi (Brabham Bmw) 1'49"302
5. FILA	
19 Ayrton Senna (Toleman Hart) 1'49"395	28 René Arnoux (Ferrari) 1'49"857
6. FILA	
26 Andrea De Cesaris (Ligier Renault) 1'50"117	5 Jacques Laffite (Williams Honda) 1'50"511
7. FILA	
14 M. Winkelhock (Ats Bmw) 1'50"686	17 Marc Surer (Arrows Bmw) 1'51"475
8. FILA	
18 Thierry Boutsen (Arrows Bmw) 1'51"551	12 Nigel Mansell (Lotus Renault) 1'51"715
9. FILA	
25 François Hesnault (Ligier Renault) 1'51"872	23 Eddie Cheever (Euro Alfa Romeo) 1'51"950
10. FILA	
6 Keke Rosberg (Williams Honda) 1'52"003	22 Riccardo Patrese (Euro Alfa Romeo) 1'52"769
11. FILA	
24 Pier Carlo Ghinzani (Osella Alfa Romeo) 1'54"546	9 Philippe Alliot (Ram Hart) 1'55"505
12. FILA	
30 Jo Gartner (Osella Alfa Romeo) 1'55"594	21 Huub Rothengatter (Spirit Hart) 1'56"112
13. FILA	
10 Jonathan Palmer (Ram Hart) 1'56"797	3 Stefan Johansson (Tyrrell Ford) 1'59"461

N.Q. - 4 Mike Thackwell (Tyrrell Ford) 1'59"516

Circuito: Hockenheim (m. 6797)
Distanza: 44 giri pari a km 299,063
Organizzazione: Avd, Lyonerstrasse 16,
6000 Francoforte sul Meno 17 - Germania
Federale
Direttore di gara: Horst Wilhelm

Partenza: ore 14,32
Spettatori: 95.000
Condizioni atmosferiche: sole, nuvoloso e
pioggia in prova, nuvoloso in gara
Organizzazione: 8
Sicurezza: 8

Così (in 10) al traguardo

PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO	MEDIA	DISTACCO
1. Alain Prost	McLaren Tag	44	1.24'43"210	211,803 kmh	
2. Niki Lauda	McLaren Tag	44	1.24'46"359	211,7 kmh	3"149
3. Derek Warwick	Renault	44	1.25'19"633	210,3 kmh	36"423
4. Nigel Mansell	Lotus Renault	44	1.25'34"873	209,7 kmh	51"663
5. Patrick Tambay	Renault	44	1.25'55"159	208,8 kmh	1'11"949
6. René Arnoux	Ferrari	43	1.25'12"255	205,8 kmh	a 1 giro
7. Andrea De Cesaris	Ligier Renault	43	1.26'13"000	203,4 kmh	a 1 giro
8. François Hesnault	Ligier Renault	43	1.26'19"513	203,1 kmh	a 1 giro
9. Stefan Johansson	Tyrrell	42	1.26'25"358	198,2 kmh	a 2 giri
10. Huub Rothengatter	Spirit Hart	40	1.25'07"961	191,6 kmh	a 4 giri

Questi (16) i ritirati

PILOTA	VETTURA	GIRI	CAUSA
Manfred Winkelhock	Ats Bmw	31	mancanza pressione
Eddie Cheever	Euro Alfa Romeo	29	motore
Teo Fabi	Brabham Bmw	28	alimentazione
Nelson Piquet	Brabham Bmw	23	cambio
Riccardo Patrese	Euro Alfa Romeo	16	turbo
Piercarlo Ghinzani	Osella Alfa Romeo	14	impianto elettrico
Jo Gartner	Osella Alfa Romeo	13	turbo
Michele Alboreto	Ferrari	13	impianto elettrico
Jonathan Palmer	Ram Hart	11	turbo
Keke Rosberg	Williams Honda	10	impianto elettrico
Jacques Laffite	Williams Honda	10	impianto elettrico
Thierry Boutsen	Arrows Bmw	8	motore
Elio De Angelis	Lotus Renault	8	motore
Philippe Alliot	Ram Hart	7	surriscaldamento
Ayrton Senna	Toleman Hart	4	alettone e incidente
Marc Surer	Arrows Bmw	1	motore

I giri più veloci

PILOTA E VETTURA	GIRO	TEMPO
Prost (McLaren)	31	1'53"538
Lauda (McLaren)	29	1'53"778
Piquet (Brabham)	6	1'54"328
Mansell (Lotus)	33	1'54"466
Rosberg (Williams)	7	1'54"529
Tambay (Renault)	33	1'54"466
De Angelis (Lotus)	7	1'54"776
Warwick (Renault)	37	1'55"024
Fabi (Brabham)	23	1'55"062
Arnoux (Ferrari)	32	1'55"668
Senna (Toleman)	4	1'55"712
Laffite (Williams)	4	1'56"176
Alboreto (Ferrari)	4	1'56"930
Boutsen (Arrows)	7	1'57"142
Cheever (Euro Alfa Romeo)	18	1'57"460
Patrese (Euro Alfa Romeo)	7	1'58"257
Hesnault (Ligier)	7	1'58"421
Ghinzani (Osella)	7	1'58"425
De Cesaris (Ligier)	5	1'58"588
Winkelhock (Ats)	6	1'58"658

Gartner (7) (Osella) 1'59"567; **Johansson** (36) (Tyrrell) 2'00"730; **Palmer** (7) (Ram) 2'01"116; **Alliot** (2) (Ram) 2'02"203; **Rothengatter** (2) (Spirit) 2'03"195; **Surer** (1) (Arrows) 3'02"645.

I primati

PRIMATO SULLA DISTANZA

Alain Prost (McLaren Tag) 44 giri in 1.24'43"210 alla media di 211,803 kmh. Il primato precedente, sulla distanza di 45 giri, apparteneva a René Arnoux (Ferrari) che nel 1983 aveva concluso a una media di 210,254 kmh.

PRIMATO SUL GIRO

Alain Prost (McLaren Tag) in 1'53"538 alla media di 215,515 kmh. Il primato precedente apparteneva a René Arnoux (Ferrari) che nel 1983 aveva girato in 1'53"948 alla media di 214,758 kmh.

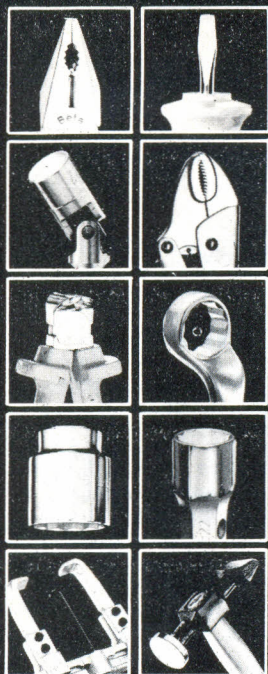
NOTA

A fine gara sono state misurate le capacità delle vetture numero 7, la McLaren di Prost, e numero 16, la Renault di Warwick. I risultati sono stati rispettivamente di litri 214 e 216. Alle stesse vetture è stato inoltre prelevato un campione di carburante da analizzare.

Beta UTENSILI



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



Beta UTENSILI

20050 Sovico (Mi)

GP GERMANIA

Tutti i tempi delle prove

PILOTA	VEETTURA	PNEUMATICI	VENERDI		SABATO		DOMENICA
			I	II	III	IV	
Piquet	(Brabham Bmw Bt 53)	Michelin	1'51"269	1'48"698	2'07"461	1'48"584	1'55"517
T. Fabi	(Brabham Bmw Bt 53)	Michelin	1'52"819	1'51"693	2'12"798	1'49"302	1'58"151
Johansson	(Tyrrell Ford 012)	Goodyear	1'59"090	2'00"268	2'14"504	1'59"461	2'01"981
Thackwell	(Tyrrell Ford 012)	Goodyear	2'00"921	2'01"320	2'15"690	1'59"516	—
Laffite	(Williams Honda Fw 09)	Goodyear	1'53"571	1'51"428	—	1'50"511	1'55"156
Rosberg	(Williams Honda Fw 09)	Goodyear	1'52"241	2'12"229	2'11"946	1'52"003	1'53"586
Prost	(McLaren Tag Mp 4/2)	Michelin	1'51"179	1'49"439	2'08"987	1'47"012	1'53"633
Lauda	(McLaren Tag Mp 4/2)	Michelin	1'48"836	1'48"912	2'13"838	1'49"004	1'53"583
Alliot	(Ram Hart 02)	Pirelli	1'58"210	1'55"505	—	1'55"795	2'01"814
Palmer	(Ram Hart 02)	Pirelli	1'56"004	1'56"797	—	46"43"220	2'01"844
De Angelis	(Lotus Renault 94)	Goodyear	1'50"251	1'48"033	2'11"182	1'47"065	1'54"022
Mansell	(Lotus Renault 94)	Goodyear	2'44"526	1'52"958	2'07"695	1'51"715	1'53"686
Winkelhock	(Ats Bmw D7)	Pirelli	1'55"851	1'51"697	2'06"957	1'50"686	1'57"602
Tambay	(Renault Re 50)	Michelin	1'53"653	1'51"414	2'06"840	1'48"425	1'53"544
Warwick	(Renault Re 50)	Michelin	1'50"910	1'48"576	2'03"736	1'48"382	1'54"210
Surer	(Arrows Bmw A7)	Goodyear	1'56"305	1'56"450	2'12"410	1'51"475	1'58"148
Boutsen	(Arrows Bmw A7)	Goodyear	1'53"381	1'52"144	2'10"569	1'51"551	1'55"370
Senna	(Toleman Hart Tg 184)	Michelin	1'50"568	1'49"395	2'09"756	1'49"831	1'53"553
Rothengatter	(Spirit Hart 201)	Pirelli	1'57"173	1'56"112	2'15"148	2'00"118	2'02"255
Patrese	(Euro Alfa Romeo 184)	Goodyear	1'54"104	1'52"769	—	1'54"665	1'58"051
Cheever	(Euro Alfa Romeo 184)	Goodyear	1'54"367	1'54"802	2'08"278	1'51"950	1'56"994
Ghinzani	(Osella Alfa Romeo Fa 1F)	Pirelli	1'58"089	1'59"505	6"14"320	1'54"546	1'59"998
Hesnault	(Ligier Renault Js 23)	Michelin	1'53"971	1'53"985	2'11"044	1'51"872	1'57"631
De Cesaris	(Ligier Renault Js 23)	Michelin	1'53"839	1'50"338	2'09"276	1'50"117	1'57"611
Alboreto	(Ferrari 126 C4)	Goodyear	1'51"230	1'49"782	2'10"429	1'48"847	1'54"434
Arnoux	(Ferrari 126 C4)	Goodyear	1'52"323	1'50"830	2'09"869	1'49"857	1'56"151
Gartner	(Osella Alfa Romeo Fa 1F)	Pirelli	1'58"136	1'58"457	2'19"291	1'55"594	1'59"378

N.B. - In neretto i tempi migliori di qualificazione

L'altalena della corsa

giro	1. class.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
10.	PIQ	PRO	LAU	ROS	WAR	FAB	TAM	ARN	MAN	CHE
20.	PIQ	PRO	LAU	WAR	FAB	TAM	MAN	ARN	CHE	HES
30.	PRO	LAU	WAR	TAM	MAN	ARN	DEC	HES	CHE	FAB
40.	PRO	LAU	WAR	MAN	TAM	ARN	HES	DEC	JOH	ROT

Così al peso

Ecco di seguito i pesi delle vetture, verificate dai commissari sportivi nel corso delle prove del Gp di Germania. I dati delle vetture variano spesso in quanto le monoposto sono preparate con diverse condizioni di assetto.

VENERDI

Arrows (Surer) 577 kg; Lotus (De Angelis) 555 kg; Renault (Warwick) 562 e 565 kg; Ligier (Hesnault) 584 e 577 kg; Toleman (Senna) 556 kg; Brabham (Fabi) 557, 555 e 562 kg; Ferrari (Alboreto) 553 kg; Tyrrell (Johansson) 551 kg; Euro Alfa Romeo (Patrese) 575 kg; Williams (Rosberg) 552 kg; Ats (Winkelhock) 549 kg; McLaren (Prost) 562 kg; Williams (Laffite) 562 kg; Renault (Tambay) 567 kg; Tyrrell (Thackwell) 552 kg; Ligier (De Cesaris) 575 kg.

SABATO

Spirit (Rothengatter) 583, 565 e 544 kg; Osella (Pier Carlo Ghinzani) 579 kg; Williams (Rosberg) 560 e 595 kg; Williams (Laffite) 578 e 570 kg; Euro Alfa Romeo (Patrese) 563 e 574 kg; Euro Alfa Romeo (Cheever) 564 kg; Toleman (Senna) 576 e 545 kg; Arrows (Surer) 587 kg; Brabham (Piquet) 556 kg; Renault (Warwick) 576 kg; Osella (Gartner) 561 kg; McLaren (Prost) 563 kg; Arrows (Boutsen) 545 kg; Ferrari (Arnoux) 586 kg.

DOMENICA

A fine gara sono state pesate le seguenti vetture trovate irregolari. Ecco di seguito i dati rivelati dalla bilancia di Hockenheim.

Ligier (Hesnault) 566 kg; McLaren (Prost) 551 kg; McLaren (Lauda) 546 kg; Renault (Warwick) 550 kg; Ligier (De Cesaris) 584 kg; Spirit (Rothengatter) 577 kg; Renault (Tambay) 550 kg; Lotus (Mansell) 547 kg; Tyrrell (Johansson) 553 kg; Ferrari (Arnoux) 570 kg.

Classifiche iridate dopo 11 gare

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

MONDIALE PILOTI

1. Prost	9	6	—	9	—	4,5	4	2	—	—	9						43,5	43,5
2. Lauda	—	9	—	—	9	—	6	—	—	9	6						39	39
3. De Angelis	4	—	2	4	2	0,5	3	4	4	3	—						26,5	26,5
4. Arnoux	—	—	4	6	3	1,5	2	—	6	1	1						24,5	24,5
5. Warwick	—	4	6	3	—	—	—	—	—	6	4						23	23
6. Rosberg	6	—	3	—	1	1	—	—	9	—	—						20	20
7. Piquet	—	—	—	—	—	—	9	9	—	—	—						18	18
8. Alboreto	—	—	9	—	—	—	—	—	—	4	—						11	11
9. Tambay	1	—	—	—	6	—	—	—	—	—	2						9	9
Mansell	—	—	—	—	4	—	1	—	1	—	3						9	9
11. Senna	—	1	—	—	—	3	—	—	—	4	—						8	8
12. Laffite	—	—	—	—	—	—	—	1	3	—	—						4	4
13. Cheever	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—						3	3
Patrese	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—						3	3
Fabi	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—						3	3
16. De Cesaris	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—						2	2
Ghinzani	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—						2	2
18. Boutsen	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—						1	1

MONDIALE COSTRUTTORI

1. McLaren	9	15	—	9	9	4,5	10	2	—	9	15						82,5	82,5
2. Ferrari	—	—	13	6	3	1,5	2	—	6	3	1						35,5	35,5
Lotus	4	—	2	4	6	0,5	4	4	5	3	3						35,5	35,5
4. Renault	1	4	6	3	6	—	—	—	—	6	6						32	32
5. Williams	6	—	3	—	1	1	—	—	1	12	—						24	24
6. Brabham	—	—	—	—	—	—	9	12	—	—	—						21	21
7. Toleman	—	1	—	—	—	3	—	—	—	4	—						8	8
8. Euro Alfa Romeo	3	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—						6	6
9. Ligier	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—						2	2
Osella	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—						2	2
11. Arrows	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—						1	1

N.B. - Dalle classifiche iridate mancano i nomi di Martin Brundle e Stefan Bellof da quella piloti, e quello della Tyrrell dalla graduatoria costruttori. Tutta la squadra, infatti, è stata momentaneamente esclusa dalla classifica del mondiale F.1 dall'esecutivo della Fisa riunitosi dopo il Gp di Dallas. I punti della scuderia inglese rimangono così «congelati» sino a quando la Fia non si riunirà per discutere l'appello presentato da Tyrrell.

TROFEO VILLENEUVE

GP GERMANIA

1. Prost p. 18; 2. De Angelis, Piquet e Lauda 6; 5. Warwick, Tambay e Mansell 4; 8. Rosberg 3; 9. Alboreto 1.

Classifica generale

1. Prost 96; 2. Piquet 88; 3. Warwick 53; 4. Lauda 50; 5. De Angelis 49; 6. Mansell 42; 7. Tambay 39; 8. Arnoux 36; 9. Alboreto 29; 10. Rosberg 21; 11. Senna e Bellof 14; 13. De Cesaris 3; 14. Brundle 2; 15. T. Fabi e Winkelhock 1.

TROFEO BRONZI DI RIACE

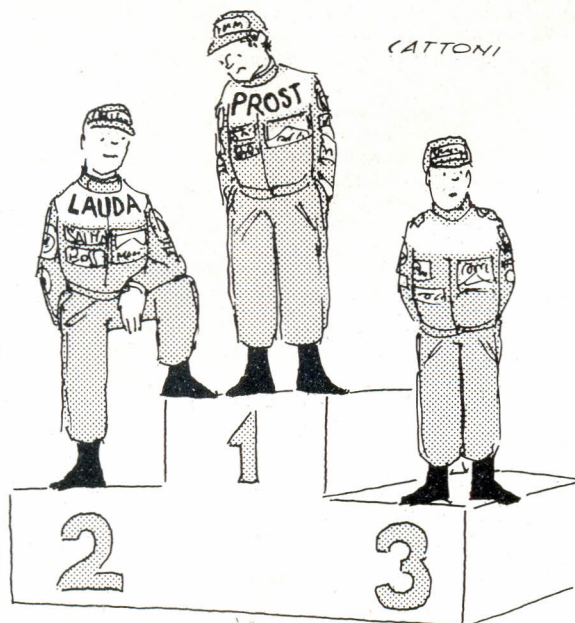
Viene assegnato al pilota più combattivo della stagione dal Ferrari Club di Reggio Calabria. Dopo le prime undici gare del mondiale la classifica è la seguente: 1. Prost 3; 2. Piquet e Rosberg 2; 4. Alboreto, De Angelis, Lauda, Tambay e Senna 1.

VESPA TROPHY POLE POSITION

1. Piquet 5; 2. Prost 2; 3. De Angelis, Alboreto, Tambay e Mansell 1.

TRUSSARDI RACING TROPHY

Il trofeo verrà assegnato a fine campionato al pilota che sarà risultato il più veloce in gara, secondo la somma dei giri più veloci fatti segnare a ogni gara. La classifica attuale è la seguente: 1. Prost; 2. Lauda; 3. Piquet; 4. Arnoux; 5. Warwick; 6. Senna; 7. Tambay.



VELOCITÀ IN PROVA VENERDI'

N. Pilota	1. sessione	2. sessione
1 Piquet	—	250,638
2 Fabi	—	245,958
3 Johansson	—	221,266
4 Thackwell	—	218,535
5 Laffite	—	250,755
6 Rosberg	—	257,818
7 Prost	—	243,627
8 Lauda	—	249,250
9 Alliot	—	234,273
10 Palmer	—	231,959
11 De Angelis	—	248,447
12 Mansell	—	248,105
14 Winkelhock	—	248,048
15 Tambay	—	241,881
16 Warwick	—	246,632
17 Surer	—	242,915
18 Boutsen	—	243,298
19 Senna	—	243,353
21 Rothengatter	—	238,095
22 Patrese	—	239,574
23 Cheever	—	243,682
24 Ghinzani	—	230,967
25 Hesnault	—	244,954
26 De Cesaris	—	245,065
27 Alboreto	—	248,676
28 Arnoux	—	247,593
30 Gartner	—	234,070

SABATO

N. Pilota	1. sessione	2. sessione
1 Piquet	229,689	255,682
2 Fabi	224,579	253,402
3 Johansson	217,566	226,273
4 Thackwell	224,206	223,741
5 Laffite	—	254,237
6 Rosberg	226,273	257,818
7 Prost	225,894	253,581
8 Lauda	226,463	255,803
9 Alliot	—	236,014
10 Palmer	—	235,705
11 De Angelis	230,879	248,333
12 Mansell	236,790	250,174
14 Winkelhock	230,032	252,454
15 Tambay	231,809	247,309
16 Warwick	232,408	253,879
17 Surer	226,748	249,007
18 Boutsen	229,592	249,827
19 Senna	222,543	249,135
21 Rothengatter	227,608	230,621
22 Patrese	—	245,790
23 Cheever	229,641	244,068
24 Ghinzani	219,914	240,964
25 Hesnault	228,571	248,162
26 De Cesaris	226,653	249,423
27 Alboreto	227,992	253,224
28 Arnoux	232,558	258,311
30 Gartner	210,117	240,910

DOMENICA

N. Pilota	Warm up
1 Piquet	233,716
2 Fabi	233,665
3 Johansson	215,440
4 Thackwell	—
5 Laffite	238,569
6 Rosberg	238,938
7 Prost	239,044
8 Lauda	242,697
9 Alliot	225,753
10 Palmer	224,439
11 De Angelis	237,363
12 Mansell	235,192
14 Winkelhock	226,368
15 Tambay	239,840
16 Warwick	237,781
17 Surer	222,680
18 Boutsen	237,310
19 Senna	237,624
21 Rothengatter	224,953
22 Patrese	228,765
23 Cheever	229,934
24 Ghinzani	226,938
25 Hesnault	232,608
26 De Cesaris	226,748
27 Alboreto	237,833
28 Arnoux	239,415
30 Gartner	226,510

BOX FERRARI/Alboreto e Arnoux spiegano l'ennesima sconfitta

Le «rosse» in tilt

Michele: «Indubbiamente la McLaren è superiore, però credo lo sia, rispetto a noi, soprattutto di telaio e di aerodinamica». René: «Più di tanto non si poteva fare»

di Cesare Maria Mannucci

HOCKENHEIM — Se a caratterizzare l'opaca prestazione di Brands Hatch c'era stato il duello rusticano tra De Cesaris, Arnoux e Alboreto, il Gran Premio di Germania è stato per la Ferrari la definitiva testimonianza che attualmente la mediocrità è l'unica caratteristica dell'attuale C4. Arnoux e Alboreto non sono mai esistiti: l'unica cosa che ha attirato l'attenzione degli spettatori accorsi al Motodromo nel ricordo del trionfo dello scorso anno, sono state le ripetute... visite di Alboreto ai box per cercare di risolvere i problemi di natura elettrica che hanno frustrato la gara del milanese dal settimo giro in avanti. Dice Michele: «La macchina inizialmente stava andando molto bene, nei primi due giri ero addirittura davanti a Lauda, poi ho cominciato ad avvertire che il motore perdeva colpi. Mi sono fermato una prima volta per sostituire la centralina, abbiamo cambiato in seguito la batteria. Non c'è stato nulla da fare, il motore continuava a perdere colpi, in queste condizioni era inutile continuare. Avevamo regolato la macchina soprattutto per la parte veloce del circuito, nel motodromo forse perdevamo qualcosa, ma senza questi problemi si poteva ottenere un buon risultato. Indubbiamente la McLaren è superiore, però credo che rispetto a noi lo sia soprattutto di telaio e aerodinamica. In corsa non mi sembra di avere a disposizione meno potenza di Prost e Lauda, i nostri problemi sono altri».

ARNOUX ha raccolto un punto, restando comunque sempre al di fuori delle zone alte della classifica. «Al via — dice — stavo per compromettere tutto, quando inavvertitamente mi ero portato sulla stessa linea di Senna. Ho dovuto fare retromarcia e inserire la prima proprio quando si è acceso il semaforo verde. La macchina non stava andando male; solamente dopo venti giri ho cominciato ad avvertire problemi di natura elettrica che mi impedivano di utilizzare tutta la poten-

za, non riuscendo a vedere tutti i giri. Come se non bastasse, mi si è rotta la presa d'aria anteriore del freno che sulla nostra vettura ha anche funzioni aerodinamiche. Avevo un sottosterzo incredibile, mi sono fermato a cambiare le gomme, ma oggi credo che più di tanto non si potesse fare». È evidente che i piloti cercano di gettare acqua sul fuoco di una realtà tecnica che ad Hockenheim è stata disarmante, con quella Lotus gommata Goodyear a menare la danza davanti alle imprevedibili McLaren mentre le Ferrari arrancavano davanti alle Ligier. Le Ferrari erano partite con

quattro gomme del tipo «doppia A», la Lotus utilizzava invece soluzioni più tenere, a dimostrazione che il telaio inglese sforza indubbiamente meno i pneumatici. Per mascherare la mancanza di potenza, alla Ferrari hanno scaricato completamente l'aerodinamica con il risultato di avere sì velocità in rettilineo, ma di accusare moltissimi problemi di trazione nella parte mista del Motodromo.

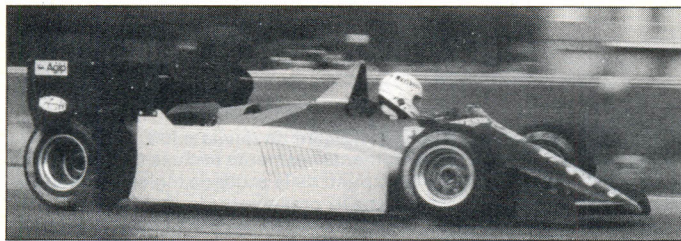
PROST HA ottenuto il suo giro più veloce in 1'53"538, mentre Arnoux non è andato oltre 1'55"668, seppur con l'attenuante dei problemi di natura

elettrica. Più di due secondi su un circuito da oltre duecento di media, sono un'enormità. Durante le prove due vetture erano dotate di nuove sospensioni posteriori e modifiche aerodinamiche, ma i tempi sono stati a favore della vecchia vettura, tant'è che per il giorno della gara anche i muletti erano stati riportati alle vecchie soluzioni: dimostrazione che attualmente a Maranello si sta lavorando forse più per tentativi che secondo un logico programma di sviluppo tecnico. Ormai all'interno della squadra si sono create due correnti: chi accusa l'aerodinamica e chi accusa il motore, che non avrebbe seguito l'impressionante crescita di potenza che invece Tag e Bmw sarebbero stati in grado di ottenere.

LA SOLUZIONE per entrambi i problemi potrebbe venire dal motore quattro cilindri, che permetterebbe un'aerodinamica differente in virtù dei minori ingombri e nello stesso tempo garantirebbe quel surplus di potenza che addirittura il motore di Brian Hart sulla Toleman di Senna sembra aver trovato e come l'Alfa Romeo si augura di avere per il prossimo anno.

ALLA GARA erano presenti il figlio di Enzo Ferrari e l'amministratore delegato della Fiat e presidente della Ferrari Vittorio Ghidella che certamente non avranno riportato un'impressione favorevole. Adesso si va a provare a Monza per cercare di preparare al meglio un appuntamento che per gli uomini di Maranello potrebbe anche avere il significato dell'ultima spiaggia. Lo scorso anno tutto il Motodromo era un garrire di bandiere rosse inneggianti al trionfo di Arnoux. Quest'anno, tutte le attenzioni erano per Lauda e Prost, segno che in Formula Uno tutto si evolve continuamente, ma anche dimostrazione di una crisi sportiva e tecnica che probabilmente nessuno all'inizio dell'anno si sarebbe sentito di sottoscrivere.

Arnoux a Fiorano con la Ferrari modificata Pance vecchie, C4 nuova



Arnoux con la C4 modificata durante le prove di martedì della settimana scorsa a Fiorano. Si notano i fianchi lunghi tipo C2 ancora privi di verniciatura (FotoStefanini)

FIORANO — La giornata di prove di martedì della Ferrari si stava sviluppando secondo gli schemi tradizionali del collaudo delle vetture da portare al gran premio di Germania quando, pochi attimi prima delle 20, è comparsa in pista la nuova versione aerodinamica della 126 C4: due pance laterali piuttosto lunghe ancora grezze nella realizzazione e prive di verniciatura, molto simili se non identiche a quelle utilizzate nel 1982 sulle 126 C2. Le fiancate sono caratterizzate da una serie di feritoie laterali, con buona parte dell'aria che esce nella parte posteriore, dove si individua anche la presenza di due «generose» slitte inferiori. Nuova anche la dislocazione degli accessori per il raffreddamento e la calottatura che ricopre le turbine. Le novità riguar-

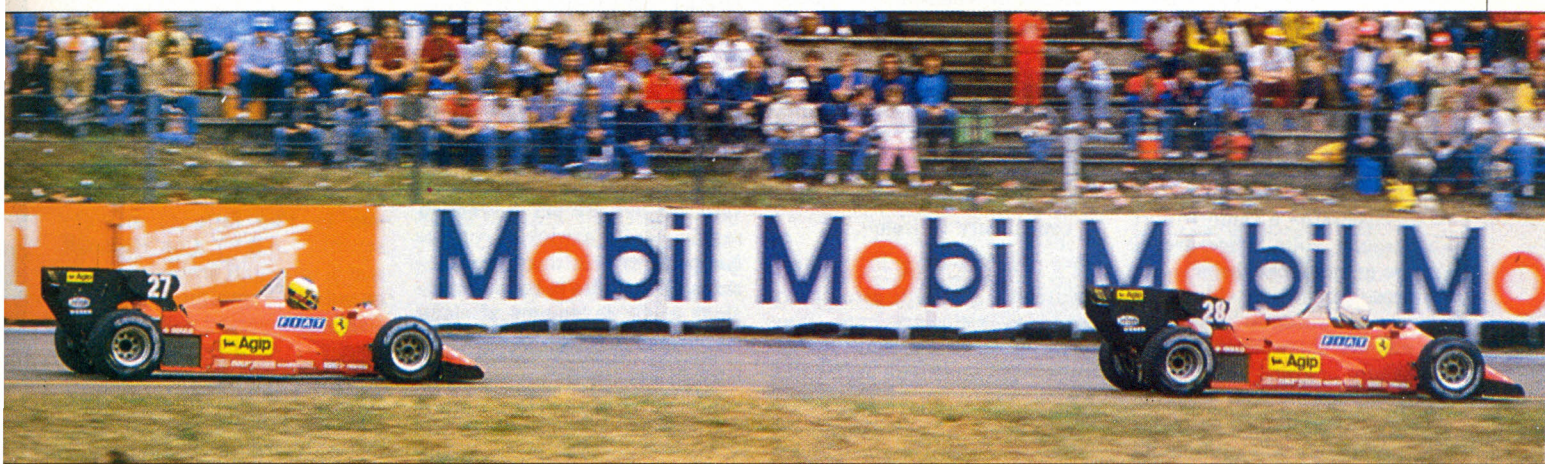
dano pure la struttura posteriore, quella accusata di flettere rendendo problematica la tenuta della vettura. Flange, supporti ed anche gruppo sospensione sono stati aggiornati, mentre per il futuro si parla di una nuova soluzione relativa alla scatola del cambio. La vettura è stata condotta da Arnoux ed ha compiuto solo 8 giri con lunghe soste ai box per consentire la verifica dei particolari appena terminati di assemblare. L'unico, ragguaglio cronometrico parla di un tempo di 1'11"30 che non può essere considerato comparativo.

Nella mattinata successiva una vettura «colorata» e sempre condotta da Arnoux, ha percorso una quindicina di giri con miglior tempo di 1'10"01.

(a.s.)



Ancora un Gran Premio da dimenticare per la Ferrari, alle prese con gravi problemi di natura elettrica. A sinistra ecco Arnoux superato da Mansell per il 5. posto (FotoAmaduzzi) Qui sotto René davanti ad Alboreto ormai prossimo al ritiro (Foto Amaduzzi). In basso, «troika» Ferrari a Hockenheim: Piccinini, il presidente Ghidella e Piero Lardi (Foto Colombo). In basso a destra ancora Arnoux, 6. alla fine (FotoAmaduzzi)



LE INTERVISTE/Nelson Piquet non si fa più illusioni

Mondiale, addio

De Angelis: «Ho rotto il motore, eppure non tiravo». Warwick: «Avevo la seconda troppo lunga, ma in ogni caso le McLaren erano imprevedibili». Senna, invece: «Avrei potuto superare chiunque»

di Andrea Ficarelli

HOCKENHEIM — Due piloti hanno perso molto più di una gara. Entrambi erano stati al comando, entrambi avevano ancora qualche speranza di conquistare il titolo mondiale. Si tratta di Elio De Angelis e di Nelson Piquet. Ora sia l'uno che l'altro hanno ancora la possibilità matematica di raggiungere le due McLaren in vetta alla classifica, ma in pratica il loro mondiale sembra finito. «La macchina stava andando benissimo — ha detto Elio — e guidavo la corsa senza sforzare. Improvvisamente il motore ha ceduto. Sono arrivato ai box ma ormai non c'era più niente da fare. Due McLaren ai primi due posti proprio non ci volevano...».

PIQUET ha trovato anche il tempo di scherzare con i meccanici dopo il ritiro. Il suo carattere «spensierato» è venuto fuori ancora una volta. «Speravo di vincere qui a Hockenheim — ha ammesso mentre le McLaren stavano conducendo la corsa — e la mia macchina sembrava perfettamente in grado di farlo. Mi si è rotto il cambio e mi sono dovuto ritirare. La mia posizione nel campionato era già molto difficile, adesso penso che vincere il campionato sia ormai impossibile. Correrò solo per vincere le prossime corse». Più che dichiarazioni di fine gara, le parole di De Angelis e di Piquet sono sembrate delle dichiarazioni di resa quasi incondizionata. Per loro l'unica possibilità resta quella di inseguire il successo di tappa fin dalla prossima gara di Zeltweg.

DEREK WARWICK è riuscito a concludere al terzo posto, ma i suoi quattro punti perdono significato davanti al successo delle McLaren. L'inglese della Renault non pare certo in grado di ostacolare la marcia di Prost e Lauda, ma si conferma così un ottimo pretendente alla lotta per il terzo posto. «Il mio unico

problema tecnico — ha detto Derek — è stata la seconda marcia troppo lunga. Nel warm-up mi era sembrato di aver la seconda troppo corta, così l'ho fatta cambiare. Non è stato un gran affare perché poi mi sono trovato in difficoltà sia nel misto del Motodromo sia nella seconda chicane. In ogni caso non mi sarei mai sognato di andare a prendere le due McLaren... Per una buona metà di gara ho dovuto guardarmi da Teo Fabi che mi "premeva" dietro. Quando Teo si è fermato ho avuto il problema della rimonta di Mansell. Con quella seconda marcia lunga ero davvero in grossa difficoltà rispetto a quello che avrei potuto fare con la macchina ben rapportata. Per quel che mi riguarda, la corsa al titolo mondiale era già chiusa prima di questa gara. Qui ho perso anche la possibilità teorica di conquistare il titolo».

AYRTON SENNA era partito fortissimo. Al quinto giro è però uscito di pista perdendo una quinta posizione conquistata di forza. «Ho sentito un cedimento nella parte posteriore destra del-

la vettura — ha poi detto il brasiliano — ho perso il controllo e dopo tre o quattro testa-coda sono andato a sbattere contro il guard-rail. Sul momento non ho capito cosa sia accaduto, poi Lauda mi ha detto di aver visto il mio alettone staccarsi. Mi dispiace molto. La Toleman andava benissimo su questo circuito e sentivo che avrei potuto raggiungere e superare chiunque». Evidentemente l'Hart sta lavorando sodo se si pensa che su un circuito come questo la potenza è fondamentale.

NIGEL MANSELL ha forse commesso un errore tattico. «Quando la gara è partita — ha ammesso — ho visto un sacco di motori andare arrosti. Ho diminuito la pressione di alimentazione per essere sicuro di arrivare in fondo. In fondo ci sono poi arrivato, ma non ero più in grado di raggiungere Warwick. È comunque positivo il fatto che la macchina abbia finito in buone condizioni e che le gomme si siano rivelate all'altezza della gara».

KEKE ROSBERG era partito bene, ma la sua corsa è durata

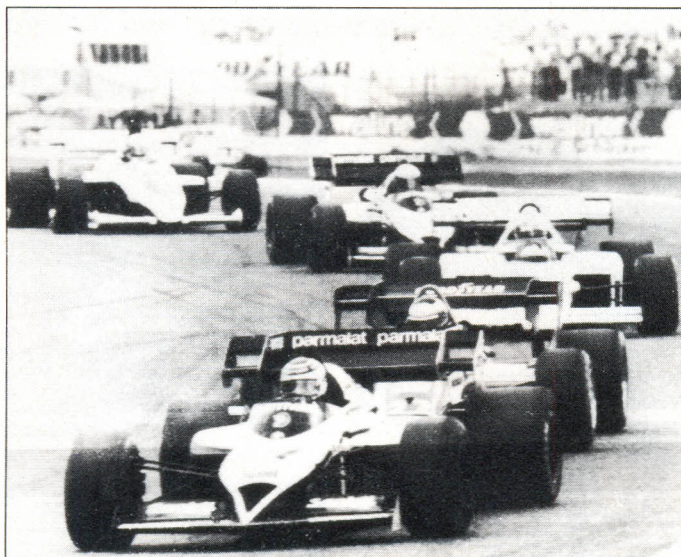
solo una decina di giri. «Finalmente mi sono sentito competitivo — ha detto il finlandese —. Anche se sono partito in 19.ª posizione, dopo 10 giri ero già quarto. Ho sorpassato sempre con decisione, e questo mi ha dato la conferma che la macchina c'era. Mi sono dovuto fermare per un guasto all'impianto elettrico...».

ANDREA DE CESARIS è diventato un esperto in duelli. A Brands Hatch il romano aveva lottato a lungo con le due Ferrari, mentre qui a Hockenheim se l'è dovuta vedere con il meno qualificante Hesnault, suo compagno di squadra. «Non è stato affatto un duello — ha poi precisato Andrea —. Avevo problemi di motore, sul rettilineo non andavo. Ho corso tranquillo sperando di arrivare nei primi sei ma non ce l'ho fatta (è arrivato settimo - n.d.r.). Con Hesnault non ci sono stati problemi: anche quando eravamo molto vicini ci siamo comportati correttamente».

TEO FABÌ si è ritirato al 28.º giro per problemi di alimentazione (mancanza di pressione). «Già nei primi giri — si è poi lamentato — il motore ratava. Ho continuato fino a quando la situazione non è peggiorata fino a diventare insostenibile».

■ **MARTEDÌ** e mercoledì a Monza si respirerà l'aria del Gp. Ferrari, McLaren, Williams, Lotus, Toleman, Osella, Euro Alfa e Ligier saranno impegnate nel circuito brianzolo in test in previsione della corsa che si disputerà in settembre. Le prove dovrebbero vedere anche il debutto in pista della versione rivodata e corretta della Ferrari 126 C4.

■ **LUTTO** — Un grave lutto ha colpito la settimana scorsa il presidente del Circolo Sportivo «Amici del Moscato» di Alba, Mauro Scanavino, che nella notte di mercoledì ha perduto la mamma, signora Teresa Roba. Autosprint e i soci del circolo sono particolarmente vicini a Scanavino in questo doloroso momento.



Piquet precede Alboreto, Lauda, Fabi e Senna nelle fasi iniziali del GP di Germania. Ma non avrà fortuna... (TelefotoAP)



Bloccata l'iscrizione al Gran Premio d'Italia L'Alfa boicotta Minardi

HOCKENHEIM — L'Alfa Romeo indubbiamente si avvia verso un autunno caldo. Non per la situazione sindacale legata al settore produzione, ormai cronicamente in difficoltà, ma soprattutto per la F. 1 e tutte le attività ad essa collegate. Viene comunicato ufficialmente che il nuovo motore quattro cilindri non verrà posto in vendita e che tutti gli investimenti per la realizzazione e lo sviluppo di questa nuova scelta tecnica, saranno esclusivamente riservati per l'Euroracing di Pavenello. Questa decisione è nettamente in contrasto con quello che dichiarò il presidente Massacesi al momento dell'interruzione dell'attività ufficiale dell'Alfa Romeo in F. 1. Si disse che tutto il materiale veniva destinato all'Euroracing perché la disastrosa situazione economica dell'Autodelta non permetteva nessuna possibilità di nuovi progetti tecnici. Ora l'Alfa Romeo si avvia verso una onerosa realizzazione di un nuovo propulsore, provvedendo a tutte le spese di sviluppo e assistenza, rinunciando a tutti i possibili benefici economici derivanti da sponsor e premi di gara, quelli esclusivo feudo dell'Euroracing. Anche la situazione Minardi è estremamente complessa e nebulosa. Massacesi aveva garantito al costruttore romagnolo due motori per i test iniziali, premettendogli comunque che in ogni caso l'Alfa Romeo non sarebbe stata in grado per l'85 di seguire una terza squadra dopo Euroracing e Osella. Qui ci sono però due possibilità: o Giancarlo Minardi sarebbe stato un folle ad imbarcarsi nella realizzazione di una nuova vettura concepita per il motore Alfa Romeo pur sapendo di non poterlo utilizzare nell'84, o all'Alfa Romeo adesso bluffano negando il fatto che evidentemente Minardi per essere partito con un progetto del genere doveva aver avuto delle garanzie per lo meno concrete. Quando all'Autodelta hanno visto che Minardi si era iscritto al Gran Premio di Italia è successo il finimondo. Il direttore

generale, Mario Felici ha bloccato subito l'iscrizione sia perché pare che l'Autodelta non fosse stata interpellata, sia perché con due motori a disposizione, le possibilità di sfigurare erano molte.

LA SITUAZIONE è proprio in questi giorni in fase di sviluppo e chiarimento. Più che avere due motori per le prove, Minardi non ha avuto nessuna promessa, anche se non capisce l'ostinazione dell'Alfa Romeo a voler sposare nel bene e nel male la causa dell'Euroracing, impedendo addirittura ad un'altra macchina italiana di debuttare con un pilota italiano a Monza, solamente per il fatto che tutti i motori sono promessi all'Euroracing e al cliente Osella, e l'impressionante moria di propulsori dei primi gran premi avrebbe ridotto il numero di motori disponibili al lumicino. Una soluzione potrebbe essere — come Autosprint ha già anticipato — l'utilizzazione del quattro cilindri per l'Euroracing e dell'otto per Minardi e Osella, una soluzione comunque dispersiva e illogica. Sarà comunque interessante vedere come la Minardi si iscriverà al campionato F. 1 per quanto riguarda denominazione telaio-propulsore. Riuscirà il costruttore romagnolo a distogliere il presidente Massacesi dalla «Circe» Euroracing, oppure si continuerà a prediligere la squadra di

A Hockenheim è toccato a Prost portarsi a casa la Vespa in palio per la pole position (FotoVillani)



Pavenello, magari con il rischio di far morire ancora prima del battesimo della pista il quarto team italiano in F. 1? (c.m.m.)

Minardi «olimpico»

FAENZA. Tra i più soddisfatti per la medaglia d'oro nella lotta grecoromana conquistata da Vincenzo Maenza alle Olimpiadi, Giancarlo Minardi. Il manager faentino che ha di recente presentato la sua nuova F. 1 con motore Alfa, non solo è un appassionato della specialità ma è anche presidente della Cisa CA-Faenza-Audax, il sodalizio atletico che ha tra i suoi atleti proprio Maenza. «Sì — ci ha detto Minardi — è stata una grossissima soddisfazione perché per noi la lotta grecoromana è tradizione di famiglia. Anche mio padre è stato presidente della Cisa-CA — Faenza — Audax, una società che è nata nel 1906. Io ricopro questa carica da dieci anni e quella che ci ha dato Maenza è la più grande soddisfazione a livello olimpico di quest'ultimo periodo. Speriamo che porti buono anche per la mia attività in F. 2 e F. 1. Ho notato che c'è un certo interesse degli sponsor per la nuova vettura e il presidente dell'Alfa Massacesi mi ha assicurato che i due motori per le prime prove ci saranno». E questo, nonostante assurde voci di un rifiuto da parte della Casa milanese.

■ LANCIA: NO A SPA — La Lancia ha deciso di non prendere parte alla 1.000 Km di Spa, valida per il campionato del mondo endurance marche e piloti, in programma il 2 settembre. La gara rientrava nei programmi della Casa torinese ma, sia per i problemi legati al prossimo periodo di ferie (con difficoltà per preparare le vetture) sia per la necessità di un aggiornamento tecnico delle LC2, si è poi optato per la rinuncia. Le Lancia rientrano dunque in corsa il 16 settembre in occasione della 1.000 Km di Imola.

Ducarouge e De Angelis alla Renault?

HOCKENHEIM. Sembra incredibile, ma tutto il potenziale della Lotus, sicuramente la squadra più in ascesa, potrebbe alla fine dell'anno dissolversi completamente con la simultanea partenza di Gerard Ducarouge e Elio De Angelis. Il tecnico francese si trova (come dice lui stesso) di fronte alla scelta più difficile della sua vita. Ducarouge alla Lotus ha praticamente costruito dal nulla un reparto corse che ormai sembrava definitivamente condannato alla smobilitazione. Tuttavia ha sempre ammesso di non amare il fatto di dover vivere in Inghilterra. Attualmente Ducarouge vive a Norwich, sua moglie a Parigi dove lavora per l'Alfa Romeo, e possiede una casa nelle vicinanze che il tecnico francese aveva cominciato a acquistare ai tempi della Ligier: una situazione estremamente dispersiva, sia sotto il punto di vista economico che personale. Ducarouge ha ricevuto due offerte estremamente dettagliate, dalla Renault e dall'Euroracing, ma molto probabilmente finirà per accettare la prima. Alla Renault si occuperebbe di tutta la realizzazione della vettura, mentre la parte motoristica spetterebbe sempre a Bernard Dudot. L'Euroracing, con una cifra molto elevata messa a disposizione dall'Alfa Romeo si sarebbe fatta avanti, tuttavia il «Duca» è un uomo che non dimentica e sebbene abbia ricevuto complete e assolute garanzie di indipendenza sulla realizzazione della macchina, proprio nel ricordo del trattamento ricevuto lo scorso anno, difficilmente accetterebbe, sebbene sembra che la cifra messa a disposizione dell'Alfa sarebbe in grado di affievolire qualsiasi sentimento di amor proprio. A doppio filo con Ducarouge è legato Elio De Angelis. Il romano sebbene la Lotus gli abbia chiesto già due volte di rinnovare il contratto, tenta: sia per spuntare di più dal punto di vista economico sia per vedere cosa farà il suo ingegnere. È certo che se parte Ducarouge, se ne va anche De Angelis che ricorda ancora con terrore i tempi di quando doveva trattare senza l'aiuto di Ducarouge con Peter Warr e tutto il vertice tecnico del team. De Angelis ha ricevuto offerte da Renault e Williams. Frank userebbe il romano come alternative alle esorbitanti richieste economiche di Rosberg, mentre la Renault punterebbe all'accoppiata De Angelis-Ducarouge sia per un effettivo rafforzamento che per indebolire una squadra che indubbiamente sta diventando una scomoda pietra di paragone per tutti i vertici della Renault.

A Maranello si è lavorato soprattutto sul retrotreno

Nuova coda al Cavallino

I tecnici della Ferrari hanno «rovesciato» la sospensione, passando dallo schema pull-rod al push-rod. Novità all'alettone per la Toleman, quasi immutate le McLaren

FERRARI

Posteriormente il «push-rod»

126 C4/72: Michele Alboreto
126 C4/75: René Arnoux
126 C4/73: «muletto» Alboreto
126 C4/74: «muletto» Arnoux

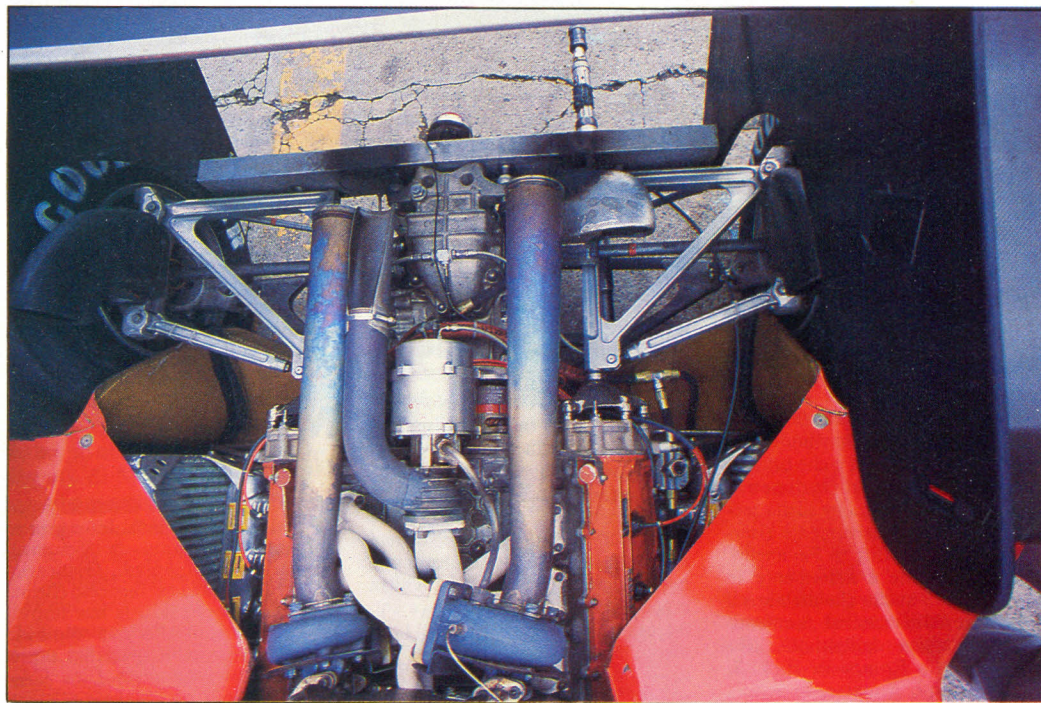
Le due vetture da gara avevano le nuove sospensioni posteriori già viste in Austria prima del G.P. d'Inghilterra unite alla nuova carenatura inferiore della parte posteriore. Dallo schema pull-rod si è passati a quello push-rod (vedi disegno pagina seguente). Per fare questo il portamozzo è stato praticamente montato capovolto: prima aveva un solo punto inferiore e due superiori, ora è al contrario. Sopra vi è un triangolo a base molto larga fissato al cambio e direttamente al motore; sotto vi è un triangolo a base stretta ed una biella per regolare il camber. Diversa la posizione dell'ammortizzatore ora più inclinato. Il tirante è collegato con un bilanciere al punto superiore di attacco dell'ammortizzatore ed in basso è fissato al portamozzo nel punto di attacco con il triangolo inferiore. Tale sospensione ha anche permesso di restringere le carreggiate di circa 10 cm, anche se sembra che questo sia il punto debole della nuova soluzione. La carenatura inferiore ai lati del cambio è molto lunga (più di quella vista in precedenza a Digione) e passa sotto il triangolo inferiore ed ha un profilo molto incurvato. Lato motore da rilevare la presenza degli scarichi tipo «spaghetti» sulla vettura «numero 74» di Arnoux. Dopo le prove di venerdì sono state modificate le prese di uscita d'aria calda dalle fiancate e le prese d'aria d'ingresso alle turbine (sono state aggiunte due «orecchie» alle prese NACA sopra il cofano motore. Tutte e quattro le vetture avevano la nuova disposizione dei radiatori vista a Brands Hatch. La Ferrari ha poi corso con le C4 di scorta in versione Brands Hatch.

MCLAREN

Le novità in Austria?

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

Prima di Hockenheim la squadra inglese ha effettuato dei test a



Sopra, la nuova sospensione posteriore push-rod della Ferrari C4 (FotoColombo).

Brands Hatch. È stato provato un diverso sistema di controllo della valvola Wastegate e differenti turbine, insieme ad una diversa sospensione anteriore già provata ad Hockenheim venti giorni prima del GP. Tale sospensione ha una diversa geometria ed esiste solo in un esemplare per cui non è stata portata in Germania. Verrà collaudata ancora prima dell'Austria dove dovrebbero esserci altre novità di carattere aerodinamico.

ATS

Allungata e dimagrita

D7/2: Manfred Winkelhock
D7/1: «muletto»

La nuova macchina con il passo lungo non marciante a Brands Hatch è diventata in Germania la vettura da gara. Questa monoposto è completamente uguale alla precedente salvo un allungamento del distanziale fra il cambio e il motore che ha portato ad una maggioranza del passo di circa 4cm. sono state apportate piccole modifiche anche per diminuire leggermente il peso.

TOLEMAN

Un ingegnere della domenica

TG184/3: Ayrton Senna
TG183/4: «muletto»

Scomparso su questa pista veloce il complesso gruppo dei due alettoni posteriori che aveva finora caratterizzato le Toleman. Al suo posto vi è una semplice ala «triplano» (il cui profilo è stato studiato dall'ing. Benzing, collaboratore di AS) con ai lati i flap in due pezzi.

TYRRELL

Piacciono i freni F. 2

012/14: Stefan Johansson
012/5: Mike Thackwell
012/1 «muletto»

Nessuna modifica sulle Tyrrell che non hanno utilizzato ad Hockenheim l'alettone posteriore composito tipo Ferrari ma un semplice «triplano» di corda molto ridotta. I dischi dei freni sono quelli della F. 2, come è già accaduto altre volte sui circuiti dove non sono richieste grandi frenate.

OSELLA

Da Torino una... McLaren

FA1F/2: Piercarlo Ghinzani
FA1F/3: Jo Gartner
FA1F/1: «muletto»

La versione annunciata dell'Oseella imitazione della McLaren è apparsa puntualmente in Germania. Per ottenere una parte posteriore stretta ed alloggiare senza problemi tutti gli accessori del turbo, il passo è stato allungato di sette cm. I radiatori dell'olio, prima davanti alle ruote posteriori in posizione verticale, sono stati spostati ai lati di quelli dell'acqua, come su molte altre vetture. Diversa naturalmente la posizione delle turbine e degli scarichi per poter avere la zona posteriore stretta. A proposito degli scarichi i terminali sono schiacciati e larghi in modo da favorire l'estrazione d'aria da sotto i profili (molto incurvati), ricavati ai lati del cambio come sulle McLaren. A differenza della macchina inglese però i profili degli scivoli passano sotto i triangoli della sospensione posteriore. Naturalmente nuovo il cofano posteriore che si restringe davanti alle ruote posteriori.

BRABHAM

Spruzzatina dall'abitacolo

BT 53/4: Nelson Piquet
BT 53/2: Teo Fabi
BT 53/3: «muletto»

Stesse vetture di Brands Hatch ma in versione standard, cioè senza la nuova carrozzeria con le fiancate più corte ed alte, accantonata per il momento. Sono rimaste invece alcune modifiche di dettaglio, quali la nuova geometria della sospensione posteriore e differenti disposizioni di organi come la wastegate, la turbina KKK e la relativa presa d'aria di ingresso davanti alle ruote posteriori. Conservata la carrozzeria senza uscite d'aria nella parte superiore. Sulla fiancata di sinistra è apparso un contenitore in alluminio per l'acqua da spruzzare nell'intercooler, un sistema già adottato lo scorso anno, ma con piccole differenze. I contenitori d'acqua lo scorso anno erano davanti alle ruote posteriori. Uguale il sistema di spray con una lunga asticina che corre per tutta la lunghezza dell'intercooler con piccoli ugelli che polverizzano l'acqua (come vedete nel disegno). Il pilota ha una piccola manettina per far funzionare dall'abitacolo tale sistema, sufficiente solo per pochi giri nelle qualificazioni.

EURORACING ALFA

Timidamente l'elettronica...

184T/3: Eddie Cheever
184T/2: Riccardo Patrese
184T/4: «muletto»

Nuova scocca di scorta per la Euro-Alfa. Nessuna novità sul telaio, la versione con la coda stretta ha subito dei ritardi e sarà pronta solamente per Monza. Nuovi gli alettoni posteriori meno deportanti per i tracciati veloci. Sulle due macchine da gara è stata montata, fin dalle prime prove, l'iniezione parziale, elettronica cioè con il comando elettronico sulla pompa meccanica della benzina che agisce sugli iniettori della Nord-Elettronica, sistema già provato a Zeltweg, brevemente a Brands Hatch e poi più a lungo a Zandvoort.

LOTUS

Tutto come prima

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

Nessuna novità appariscente sulle Lotus tranne le necessarie modifiche per adattare le vetture alle caratteristiche veloci del tracciato tedesco.

RENAULT

Il balletto dei radiatori

RE 50/9: Patrick Tambay
RE 50/8: Derek Warwick
RE 50/2: «muletto»

La Renault ha un record: quello di avere costruito più telai durante questa stagione. Siamo al nono della serie per Patrick Tambay. Questa scocca è stata realizzata come quella di Warwick (presentata a Brands Hatch) con sole fibre di carbonio senza Kevlar. Questa monoposto ha un diverso serbatoio dell'acqua per l'emulsione nel motore cosa che ha permesso di guadagnare qualche kg. Dietro il sedile ci sono due bocchettini per il rifornimento rapido come sulle Ferrari. Tutte e tre le monoposte hanno la nuova configurazione aerodinamica con i profili estrattori molto incurvati verso l'alto. Nuovo anche il radiatore dell'olio aggiunto nelle fiancate, ora più piccole e non più collocate sopra i grandi radiatori laterali, bensì sotto, vicino agli scambiatori di calore. Sono stati portati tre tipi differenti di motore: uno «tipo Dallas», uno con vecchie soluzioni da circuiti veloci ed uno nuovo sperimentale. Quest'ultimo provato da Tambay ha ceduto clamorosamente.

SPIRIT

L'alettone è cambiato

102/2: Huub Rothengatter
102/1: «muletto»

Nuovo alettone posteriore per la Spirit senza flap laterali e di corda molto piccola, in due soli pezzi.

RAM

Dopo i «bussi» scocche nuove

02/04: Jonhathan Palmer
RM 02/03: Philippe Alliot

La squadra inglese ha dovuto lavorare molto per ricostruire i telai danneggiati in Inghilterra. Alliot ha ripreso il suo telaio completamente rifatto, mentre per Palmer è stata messa assieme una nuova scocca. Tutte e due le vetture hanno le nuove sospensioni sia anteriori che posteriori introdotte già a Brands Hatch.

WILLIAMS

Novità: dischi al carbonio

FW09/7: Keke Rosberg
FW09/3: Jacques Laffite
FW09/1 «muletto»

Nuovo telaio per Rosberg, non molto diverso da quelli precedenti della serie FW09. In Austria vi sarà invece una scocca completamente nuova. Strutturalmente sarà alquanto diversa dalle attuali. Tutte e tre le macchine portate in Germania presentavano i bilancieri della sospensione posteriore irrobustiti come sulla sola vettura di Rosberg a Brands Hatch. Sono state provate delle nuove turbine IHI. Nuovi pure i radiatori dell'acqua che sono costruiti ora dalla tedesca Beher al posto dei francesi Secam. Nei cofani motore sono state ricavate delle prese d'aria quadrate per far smaltire meglio il grande calore. Sono continuati gli esperimenti sul 6 cilindri giapponese. Anche Laffite ha usato dischi al carbonio.

ARROWS

Tutta carbonio per il 1985

A7/2: Thierry Boutsen
A7/A: Marc Surer
A7/3: «muletto»

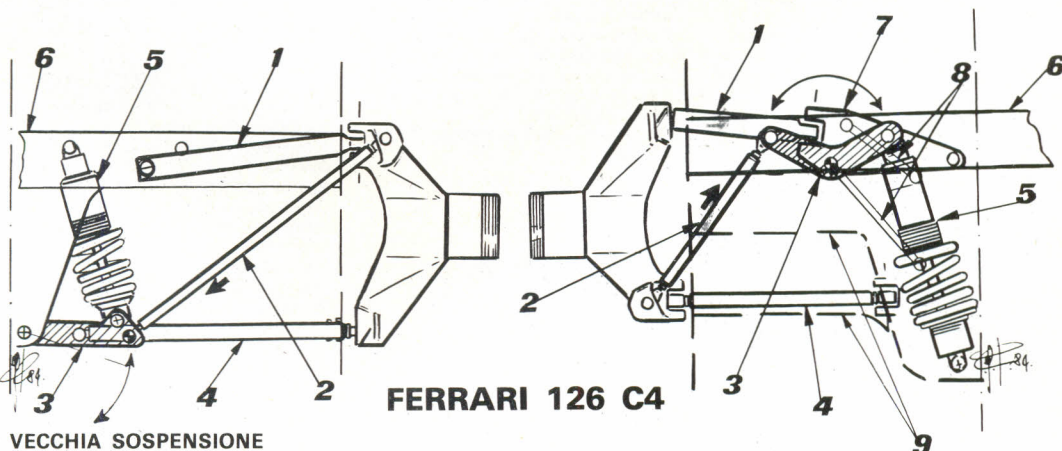
La Arrows in Germania aveva per la prima volta tre vetture con il motore turbo BMW. L'ultimo esemplare non ha le nuove sospensioni posteriori come le due vetture da gara (a Brands Hatch solo Boutsen l'aveva). Immutata la carenatura della parte superiore delle sospensioni posteriori nel tentativo di migliorare il flusso d'aria verso l'alettone posteriore. Dave Wass è ora al lavoro sulla vettura per il prossimo anno che avrà il telaio interamente in carbonio.

LIGIER

A Zeltweg fianchi lunghi

JS 23/04: Andrea De Cesaris
JS 23/02: Francois Hesnault
JS 23/01: «muletto»

Come vettura di scorta è stata portata la macchina solitamente adibita alle prove pre-Gran Premi. Nessuna novità sulle Ligier che dovrebbero essere pronte per Zeltweg con la nuova carrozzeria dalle fiancate più lunghe per alloggiare i nuovi scambiatori aria/aria come sulla Renault e la Lotus. Domenica mattina sulla macchina di De Cesaris è stata rialzata la presa d'uscita d'aria dalle fiancate come era stato fatto a Dallas. Sulla vettura di Hesnault è stato avanzato il bordo superiore di entrata d'aria nelle fiancate.



VECCHIA SOSPENSIONE

1 Triangolo superiore; 2 tirante del sistema pull-rod che agisce sul bilanciere, 3 a cui è collegato l'ammortizzatore 4. 4 Triangolo inferiore; 5 centina posteriore che sostiene anche l'alettone.

NUOVA SOSPENSIONE POSTERIORE A CARREGGIAE STRETTE

1 Triangolo superiore; 2 tirante del sistema push-rod che agisce in spinta sul bilanciere 3 a cui è collegato anche l'ammortizzatore 4 con una diversa inclinazione. 5 Triangolo inferiore rialzato rispetto a quello della vecchia sospensione in quanto il portamozzo, montato capovolto, ha la parte inferiore più corta rispetto al montaggio originale. 6 Centina di attacco delle sospensioni e dell'alettone. 7 Pezzo tornito di attacco del corto triangolo superiore. 8 Rinforzi di attacco del triangolo superiore. 9 Carenatura inferiore che passa sotto il triangolo inferiore e poi si incurva verso l'alto come è tratteggiato nel disegno

Le altre gare di Hockenheim

Nella Coppa Europa R5 Lammers dopo la bagarre

Sigala si ritira per lo scoppio di una gomma

HOCKENHEIM — Lammers ce l'ha fatta ancora una volta, ma per lui non è stata certo una passeggiata. Il pilota olandese si è aggiudicato la gara europea riservata alle Renault 5 Turbo dopo una lotta senza esclusioni di colpi che ha interessato anche Schutz, Gouhier e Sigala. L'italiano è stato il primo ad uscire di scena — a tre giri dal termine — in seguito al cedimento di un pneumatico. Sigala aveva tutte le carte in regola per imporsi, e lo aveva dimostrato nei nove giri percorsi in «bagarre» con i tre avversari: per buona parte della gara si era mantenuto in seconda posizione, prima dietro Schutz poi alle spalle di Lammers. Schutz ha affrontato al comando le ultime tornate, ma quando Lammers ha lanciato la sua offensiva finale, all'ultimo giro all'imbocco della prima variante, i due sono venuti a collisione. Schutz è uscito di pista ed è stato costretto al ritiro, mentre Lammers ha concluso trionfalmente tra i fischi del pubblico. Il francese Gouhier ha conservato il terzo posto malgrado una ruota danneggiata nella collisione con Schutz che ha visto coinvolta anche la sua vettura. (a.f.)

LA CLASSIFICA

1. Lammers 12 giri in 31'36"815 alla media di 154,801 kmh; 2. Gouhier a 22'57"6; 3. Becker a 26'64"0; 4. Heyer a 32'64"7; 5. Kruker a 34'88"3; 6. Gartzler a 35'35"7; 7. Schutz a 35'52"6; 8. Fuchs a 35'84"9; 9. Heger a 36'96"6; 10. Jaeger a 45'45"9; 11. Bauer a 45'57"4; 12. Pareja a 1'01"804; 13. Sagne a 1'02"390; 14. Zimmermann a 1'04"036; 15. Zwirner a 1'04"578; 16. Braun a 1'13"548; 17. Eitel a 1'14"465; 18. Minden a 1'27'618; 19. Rapenne a 2'02"290; 20. Heinkel a 2'12"029; 21. Gicquel a 2'14"227; 22. Rangoni a 2'36"121; 23. Teynet a 2'47"519; 24. Barlesi a 2'51"762; 25. Bleekemoelen a un giro; 26. Degner a un giro; 27. Lebeau a un giro; 28. Plantier a un giro; 29. Badin a 2 giri; 30. Foissotte a 2 giri; 31. Sigala a 3 giri; 32. Taib a 3 giri; 33. Heibert a 3 giri.
Giro più veloce: Lammers in 2'36"418 media 156,434 kmh.

F. FORD 2000

Gugelmin senza problemi

HOCKENHEIM — Il brasiliano Mauricio Gugelmin si è imposto nella gara di F. Ford 2000 che si è disputata prima del warm-up del gran premio di Germania. La gara era valida per il campionato europeo della categoria. Gugelmin non ha avuto problemi; dopo i primi due giri percorsi a ridosso del tedesco Grohs, il brasiliano è andato in testa e vi è rimasto fino al termine concludendo con 7" di vantaggio sull'in-

glese Davis. Con questo successo Gugelmin ha accorciato le distanze nei confronti dell'altro brasiliano Maurizio Sandro Sala attualmente leader del campionato, soltanto settimo a Hockenheim (a.f.)

LA CLASSIFICA

1. Gugelmin Reynard 30'42"540 (159,361 kmh); 2. Davis Reynard a 7'06"9; 3. Wallace Reynard a 7'73"0; 4. Larsen Reynard a 8'90"8; 5. Jans Vandiemne a 14'47"6; 6. Reuter Reynard a 16'47"2; 7. Sala Reynard a 29'73"1; 8. Cunningham Reynard a 32'59"1; 9. De Zille Reynard a 49'67"6; 10. Van Ommen Reynard a 1'00"252; 11. Toledano



Reynard a 1'00"581; 12. Dietz Reynard a 1'05"095; 13. Van Ov Van Diemen a 1'13"494; 14. Verhoeven Reynard a 1'45"718; 15. Rauh Schiesser a 1'47"569; 16. Suckow Van Diemen a 1'49"927; 17. Herler Hemmerle a 1'51"083; 18. Gasper Reynard a 2'05"133; 19. Flueckiger Van Diemen a 2'09"757; 20. Hofmann Van Diemen a 2'12"207.
Giro più veloce: Davies 2'30"219 (162,89 kmh).

PRODUZIONE

Manthey con la Vitesse

HOCKENHEIM — Le due manches sulle quali si è disputata la gara di campionato tedesco per vetture di produzione ha dato ragione alle Rover Vitesse di Manthey. Il tedesco non ha vinto alcuna delle due frazioni, andate rispettivamente a Oberndorfer (Alfa Romeo Gtv6) e Trint (Ford Mustang). Alla gara hanno preso parte anche le due Alfa Romeo Gtv6 preparate da Imberti reduci dalla 24 Ore di Francorchaps: le hanno portate in gara



Giorgio Francia e Lella Lombardi, giunti rispettivamente settimo e ottava nonostante il... chilometraggio accumulato dalle loro vetture.

LA CLASSIFICA

1. Matney (Rover Vitesse) in 57'12"114 (156,848 kmh); 2. Trint (Ford-ABR Mustang) a 4'96"6; 3. Vogt (BMW 323i) a 31'234; 4. Selzer (Rover Vitesse) a 44'289; 5. Strycek (BMW 635 CSI) a 58'738; 6. Francia (Alfa Romeo GTV 2.5) a 1'14"076; 7. Lombardi (Alfa Romeo GTV 2.5) a 1'18"171; 8. Koenig (BMW 635 CSI) a 1'33"370; 9. Ketterer (BMW 635 CSI) a 1'44"664; 10. Raeker (Ford Capri 3.0) a 2'10"693; 11. Felder (BMW 635 CSI) a 2'32"547; 12. Haag (Opel Ascona 2000) a 2'41"672; 13. Kaupp (Opel Ascona) a 2'49"680; 14. Miltz (BMW 635 CSI) a 3'07"459; 15. Kamm (VW Scirocco) a 3'31"485; 16. Kamm (VW Golf GTI) a 4'05"384; 17. Pruesser (BMW 323i) a 5'11"376.
Giro più veloce: Oberndorfer in 2'39"615 (159,289 kmh).

■ **BAP ROMANO** ha vinto il suo appello contro la penalizzazione di 60 secondi inflittagli domenica 22 luglio a Lakeside e assume il comando del campionato australiano sport con la sua Kaditcha-Co-sworth DFV.

■ **COLONI COSTRUTTORE** — Enzo Coloni è piuttosto su di giri in quest'ultimo periodo. Dopo la giornata di Monza, Ivan Capelli ha vinto bene superando verifiche di ogni tipo e punta decisamente al titolo europeo di F. 3. Coloni comunque sta già programmando la stagione '85, stagione che lo vedrà con ogni probabilità in F. 3.000 e nel campionato italiano di F. 3 anche in veste di costruttore. «Mi sono deciso al gran passo — ci ha detto — perchè credo di poter realizzare una vettura valida. Ho già «rifatto» la Martini con cui corre quest'anno Capelli e i fatti mi hanno dato ragione. Farò però solo vetture per il mio team, non saranno in vendita». La scocca del prototipo è già stata realizzata da Bellasi e forse la vettura debutterà a Imola il 14 ottobre.

■ **PARMALAT** — La Parmalat ha confermato la sua sponsorizzazione al Team Brabham anche per il 1985. Le macchine però non recheranno più la tradizionale scritta Parmalat, bensì quella della nuova linea di prodotti di pasticceria «Mister Day».

MASSIMO SIGALA, SFORTUNATO AD HOCKENHEIM

L'ALFETTA DI FRANCIA AD HOCKENHEIM (Villemi)

Il punto sulla possibilità di organizzare un GP nella Capitale

Forza Roma

Dopo il parere favorevole della Fisa, è scattato il piano per allestire il circuito lungo i larghissimi viali dell'Eur. I problemi non sono del tutto risolti ma gli organizzatori sono ottimisti

di Gaetano Dima

ROMA. Poteva apparire una semplice ipotesi, quella di poter effettuare un giorno un Gran Premio di F.1 per le vie di Roma. La nostra «consorella» Master per prima ebbe l'idea di un GP nella Capitale e successivamente Autosprint ha pubblicato la «piantina» di un tracciato che si è rivelato molto simile a quello scelto in via definitiva. Era un tracciato che si snodava intorno alla direttrice della via Cristoforo Colombo, praticamente come adesso. La piantina evidentemente è cresciuta ed è diventata pianta, tanto che in una recente riunione del Comitato esecutivo della Fisa se ne è discusso e quello di Roma è stato incluso tra le riserve dei Gran Premi mondiali del 1985. Una metà della strada è fatta. Nato come idea di Enzo Ferrari, il GP è stato accolto subito dal sindaco di Roma, Ugo Vetere e studiato da Maurizio Flammini oltre che dallo staff della «Flammini Racing». E poi cresciuto con l'aiuto e l'interessamento dell'AC Italia, della Csai, e del suo presidente Fabrizio Serena, della AC Roma e della Vallelunga-Aci-Sport. Un paio di mesi fa è stata costituita una società tra l'AC Roma, la Vallelunga-Aci-Sport e la «Flammini Racing» con l'intento di mettere a punto ed eseguire il piano operativo per realizzare questa iniziativa unica. Unica anche nel tempo: «Al massimo si potrebbe ripetere ogni venticinque anni come l'Anno Santo — dice scherzando Stefano Flammini, che coopera attivamente per quanto riguarda la parte tecnica del piano con il fratello Maurizio — ripeterla più spesso, ammesso che ve ne fossero le possibilità, significherebbe svuotarla del significato di evento storico».

IL CIRCUITO. Il tracciato ha uno sviluppo di 3.731 metri e sfrutta in massima parte le triple corsie della via Cristoforo Colombo con agli estremi, da una parte piazzale Marconi e dall'altra l'intersezione della Colombo con viale Libano e viale Algeria dove sorge l'hotel Shangrilà. Il senso di marcia rispetto al pri-

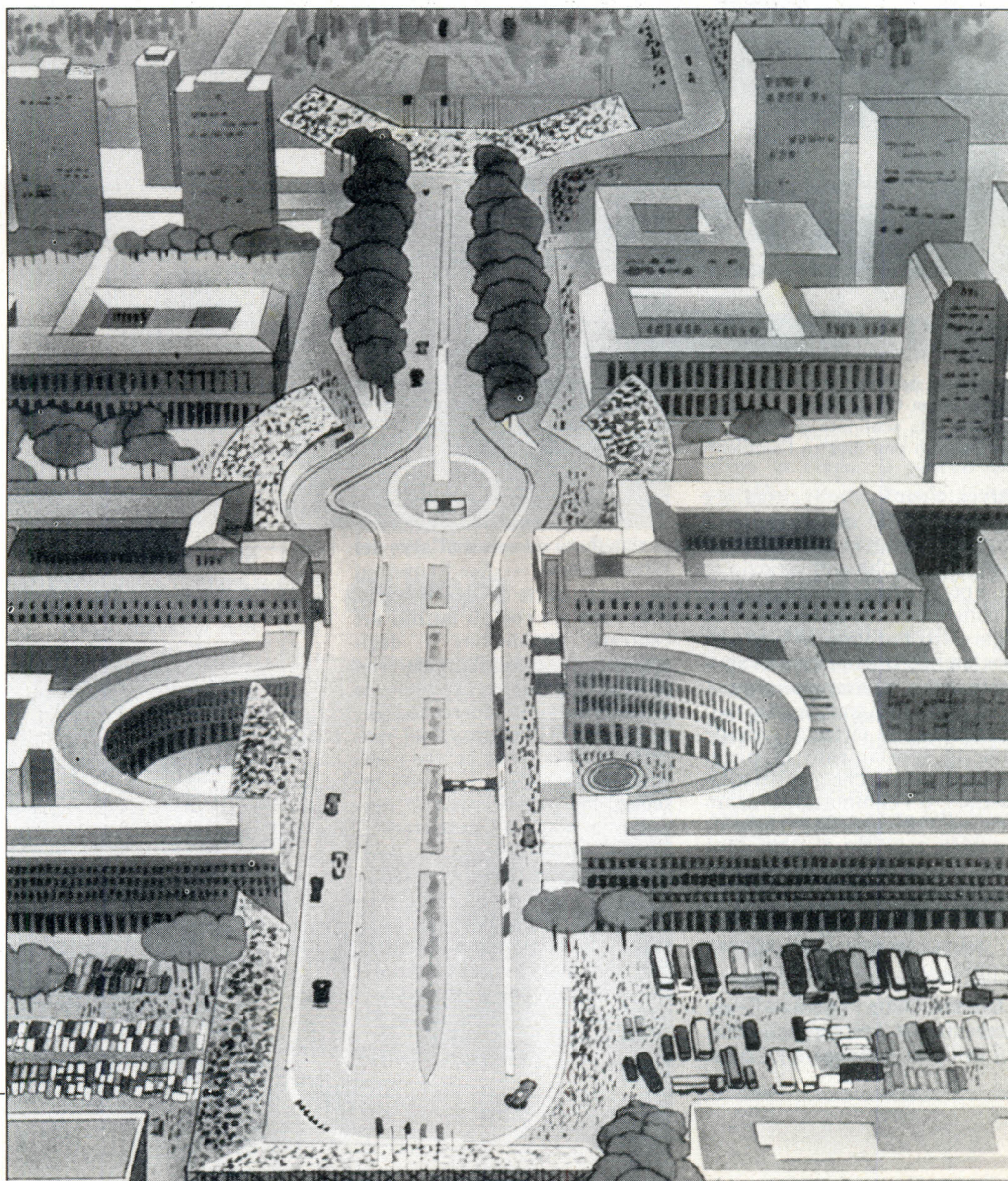
mo progetto, è stato invertito per eliminare la curva ad imbuto dopo il viadotto del laghetto che si trova al centro dell'Eur che poteva rappresentare un pericolo. I box con la relativa corsia di accelerazione sono stati ricavati insieme alla chicane prima della discesa che costeggia il palazzetto dello sport; viene sfruttato il parcheggio dello stesso palazzetto dove addirittura sarà posizionato il paddock. Proprio in questa zona

dovrebbero essere posizionate anche due mega tribune dalla capienza di oltre 26.000 persone. La larga sede stradale che varia da 12 metri ad un massimo di sedici metri (ma in piazza Marconi, il «tornantone» è di oltre 25 metri) posiziona questo circuito come uno dei più larghi tra quelli utilizzati fin'ora. La media comunque è stata calcolata grazie alla collaborazione del reparto corse della Ferrari e si aggirerà intorno ai 150 kmh e

all'uopo il bozzetto definitivo prevede una chicane tra viale Europa e viale Asia, chicane che ricorda quella della «piscina» di Montecarlo. Un dato importante, che si può rilevare dai disegni delle sezioni, è la volontà di utilizzare il doppio o triplo guardrail con le reti di contenimento. Questo non solamente per il pubblico, ma soprattutto per i piloti che, come a Dallas,

segue

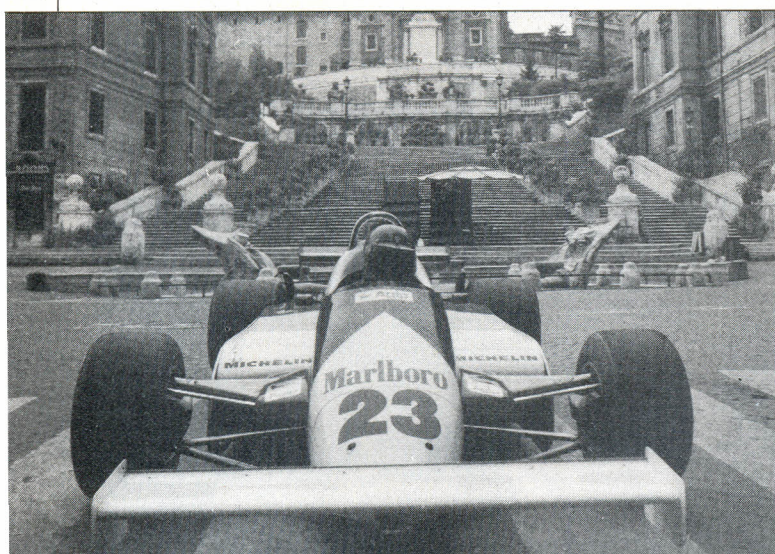
In questo disegno pubblicato dal mensile «Master» si ipotizzava la possibilità di un GP Roma all'Eur. La realtà sarà abbastanza vicina alla proposta visto che le F.1 arriveranno dalla strada che nel disegno è in alto a destra per girare poi intorno all'obelisco



Forza Roma

segue

non gradiscono guidare «al buio». La parte sicurezza in ogni caso è una voce molto curata già nella fase di progetto. Saranno utilizzati infatti anche dei piccoli mezzi a trazione elettrica, che possono muoversi negli spazi tra i «rail» e le reti, funzionanti sia come autolettiga che come carri rimozione delle vetture. Le vetturine sono progettate dalla Geo-Eco, una società di engineering, consociata alla «Flammini Racing», che ha allo studio anche altri sistemi di sicurezza e mezzi di pronto in-



In questa pagina, due immagini proposte da «Master» per evidenziare l'idea di un GP a Roma: un'Alfa F. 1 davanti a S. Pietro (in alto) e davanti alla scalinata di Trinità dei Monti. Nella pagina accanto un disegno che illustra l'ambiente del prossimo GP all'Eur

tervento per i circuiti cittadini e permanenti. In questa maniera sarà eliminata la possibilità di trovarsi macchine di servizio in giro per la pista come succede su alcuni circuiti americani. In ogni caso l'utilizzo di gru permetterebbe di coprire e di spostare qualsiasi vettura in qualsiasi punto del circuito. La realizzazione del circuito prevede solo lo spostamento di pochi alberelli nel parcheggio del «Pala-Eur» e l'eliminazione di un centinaio di metri di spartitraffico per la chicane prima di piazzale Marconi e di un paio di aiuole. Ma tutto ciò verrà ripristinato nella medesima maniera in cui era inizialmente, appena terminato il Gran Premio.

I COSTI. Tutta l'operazione del preventivo dovrebbe costare tra i 7 miliardi e mezzo e gli otto,

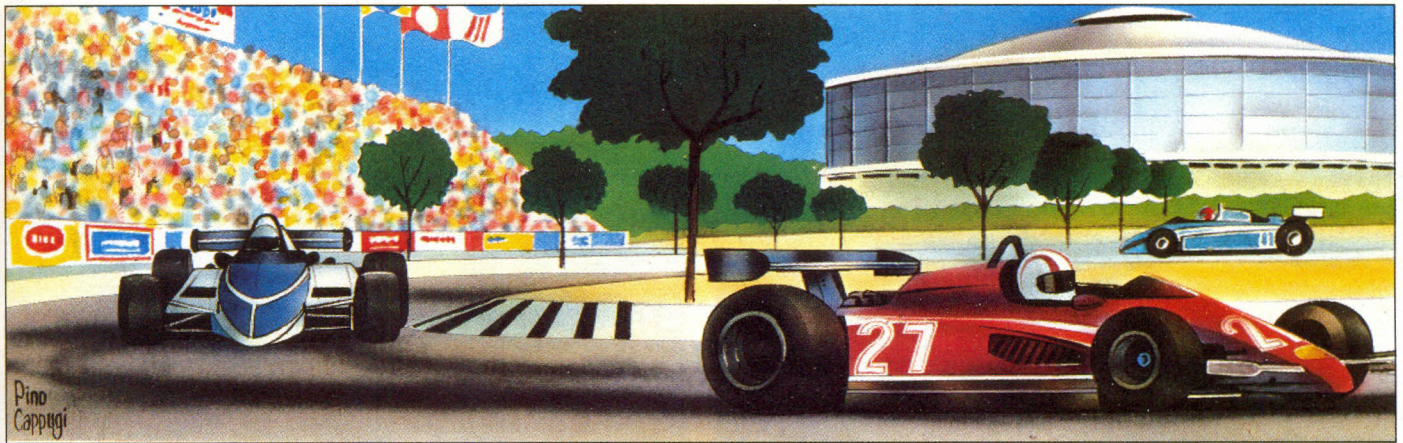
dovendo noleggiare buona parte delle strutture. «Una cifra che si ripagherà da sola nell'arco del Gran Premio», dice Flammini — buona parte di questa verrà utilizzata già con gli introiti dei contratti pubblicitari e degli sponsor. È presumibile che solo una minima parte, secondo le nostre proiezioni, dovrebbe essere anticipata con operazioni bancarie di fido, anche perché molti costi non possono essere precisati subito, ma pagati, come di consueto, a scadenze posteriori al Gran Premio». E la obiezione di poter organizzare un GP a Vallelunga, anziché all'Eur? Ha una sua risposta nel fatto che eventuali utili andrebbero anche alla Vallelunga-Aci-Sport, che finanzierebbe così ulteriori lavori di ammodernamento degli impianti.

Gaetano Dima

Nell'85 compirà 60 anni

Anche se negli ultimi anni il GP Roma si è disputato con vetture di F.2, la tradizione iniziata nel 1925 è sempre stata rispettata. Le prime edizioni del GP (fino al '32) vennero disputate con vetture della categoria «corsa» e il circuito era più o meno di tipo «cittadino» anche se piuttosto periferico. Successivamente dal '47 al '51 si organizzò il famoso circuito di Caracalla, intorno alle famose terme. In questo caso si può veramente parlare di GP cittadino. Nel '47 corsero le sport, poi le F.2. Da ricordare poi che nella corsa del '47 vinse Cortese con la Ferrari e si trattò della prima vittoria in assoluto della Casa di Maranello. Nel '54 e nel '56 la corsa (prima per vetture di F.1 e poi per vetture sport) si spostò a Castelfusano, la pineta nei pressi di Ostia mentre dal '63 (in quell'anno con la F.1, poi sempre con le F.2 ad eccezione dell'edizione '66 disputata con le F.3), il GP è ospitato dalla pista di Vallelunga. Questo l'albo d'oro:

1925	Carlo Masetti (Bugatti)	media 97,287
1926	Aymo Maggi (Bugatti)	99,213
1927	Tazio Nuvolari (Bugatti)	110,852
1928	Louis Chiron (Bugatti)	126,419
1929	Achille Varzi (Alfa Romeo)	128,241
1930	Luigi Arcangeli (Maserati)	134,273
1931	Ernesto Maserati (Maserati)	152,321
1932	Luigi Fagioli (Maserati)	158,671
1947	Franco Cortese (Ferrari)	88,501
1949	Luigi Villorosi (Ferrari)	100,091
1950	Alberto Ascari (Ferrari)	100,319
1951	Mario Raffaelli (Ferrari)	98,517
1954	Onofre Marimon (Maserati)	170,907
1956	Jean Behra (Maserati)	166,030
1963	Bob Anderson (Lola)	126,414
1964	Jean Schlesser (Brabham)	126,163
1965	Richard Attwood (Lola)	131,845
1966	Ernesto Brambilla (Brabham-Ford)	128,640
1967	Jacky Ickx (Matra-Ford)	139,334
1969	Johnny Servoz-Gavin (Matra-Ford)	145,332
1971	Ronnie Peterson (March-Ford)	156,352
1973	Jacques Coulon (March-BMW)	157,789
1974	Patrick Depallier (March-BMW)	162,299
1975	Vittorio Brambilla (March-BMW)	152,399
1976	Jean-Pierre Jabouille (Renault)	159,894
1977	Bruno Giacomelli (March-BMW)	162,170
1978	Derek Daly (Chevron-Hart)	162,651
1979	Marc Surer (March-BMW)	162,693
1980	Brian Henton (Toleman-Hart)	164,351
1981	Eje Elgh (Maurer-BMW)	164,169
1982	Corrado Fabi (March-BMW)	164,734
1983	Beppe Gabbiani (March-BMW)	166,415
1984	Mike Thackwell (Ralt-Honda)	164,232



L'intervista

Flammini lo vede una-tantum

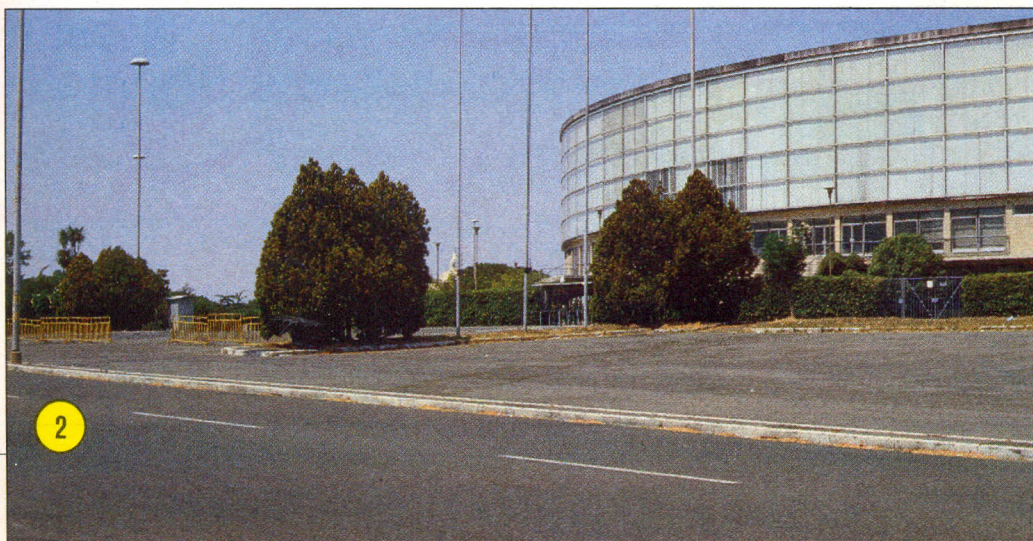
ROMA — Maurizio Flammini, anche se in qualche estemporanea uscita dimostra ancora adesso, di non aver perduto lo smalto del pilota, negli ultimi due anni è stato primo attore nel campo delle organizzazioni motoristiche. Dapprima con la Rassegna Motoristica Romana,

quindi con il Motor Racing Program, in campo motociclistico. Da lui ci siamo fatti spiegare a che punto è il progetto. — Non pensi che possano esservi dei problemi tecnici? «Assolutamente no. Dal punto di vista tecnico la cosa è stata già studiata nei minimi particolari e

devo dire che dal primo piano ben poco è stato cambiato. È stato invertito il senso di marcia che adesso è orario e sono state studiate delle chicane per portare la media sui 150 Km/h. Il calcolo della media è stato fatto grazie alla tecnologia Ferrari, il cui reparto corse, in base ai dati da noi forniti, ha elaborato un piano di prestazioni teoriche delle vetture. Per quel che riguarda i disagi eventuali per la popolazione, debbo dire che sicuramente sono minimi o inesistenti rispetto ai vantaggi di avere un GP a Roma. È stato scelto un tratto della "Colombo" che consente di non isolare né uffici né abitazioni. È possibile deviare il traffico comodamente per due chilometri utilizzando la circonvallazione dell'Eur a 4 corsie che unisce la Laurentina alla Marconi». — Potranno esservi preferenze per altri circuiti visto che il GP Roma in fondo è una riserva? «Non lo credo. Il concorrente potrebbe essere Brands Hatch ma è giusto che il GP d'Europa sia a rotazione e Brands Hatch in quattro anni lo ha già avuto due volte. Inoltre il GP Roma avrebbe un significato storico, non avrebbe senso ripeterlo per cui non ci sono motivi di apprensione per gli altri organizzatori». — Pensi che in una volta sola si potrebbero ammortizzare i costi dell'organizzazione? «Sì perchè gran parte delle strutture sono in affitto e abbiamo calcolato di equiparare i costi facendo il pieno dei 50mila delle tribune alla domenica, del 60% di questi al sabato e del 30% al venerdì. Non dimentichiamoci che Roma è una grande città di 5 milioni e mezzo di abitanti contando l'hinterland». (g.d.)



Il circuito curva dopo curva



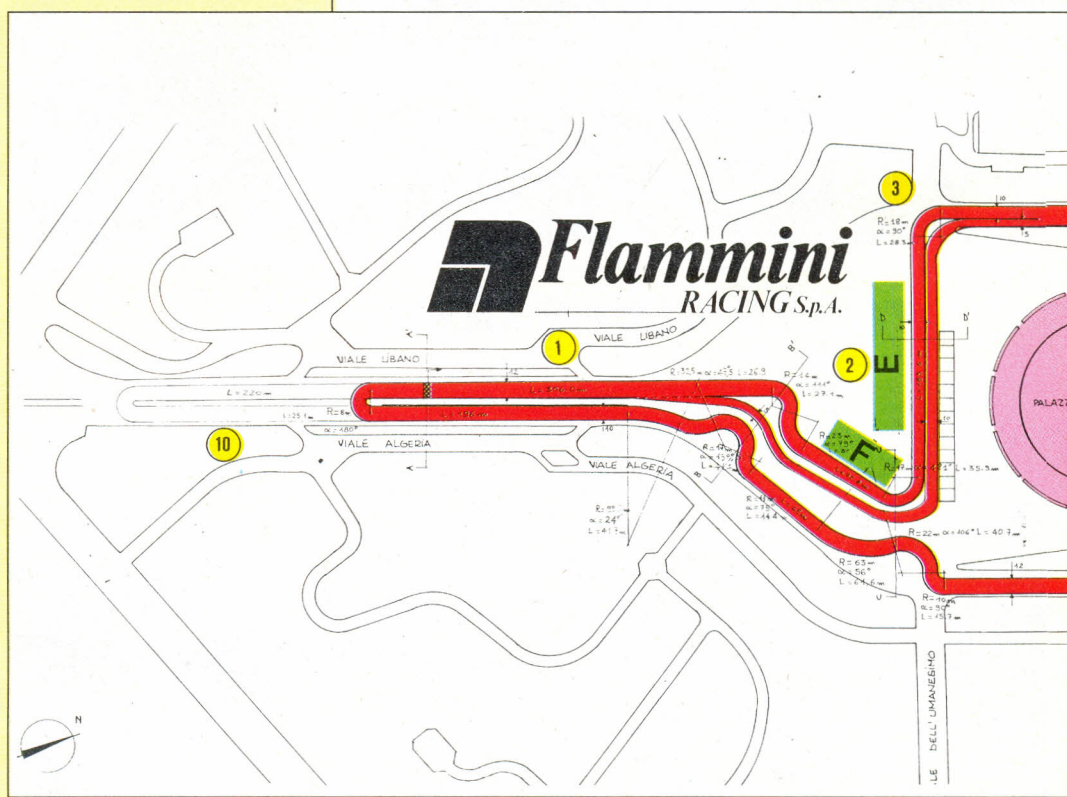


Così il percorso del GP Roma

A pagina 27 inizia la sequenza fotografica con la quale abbiamo cercato di evidenziare il percorso del futuro GP Roma all'Eur. ❶ In questo tratto della via Colombo verrà dato il via. In tutte le immagini le vetture del traffico normale procedono in senso opposto rispetto a quanto previsto per il GP. Le F.1 infatti torneranno verso il Palazzetto dello Sport. ❷ Ed ecco infatti lo spazio intorno al «Palazzetto» sul quale verranno ricavati i box e il paddock per il GP. Sulla pianta i box sono segnati con il colore blu. ❸ Siamo ancora intorno al «Palazzetto»: sulla sinistra si nota il famoso «fungo» dell'Eur. ❹ Questo veloce rettilineo che le F.1 affronteranno in discesa porta verso la prima variante del laghetto. ❺ Questa è la variante del laghetto all'altezza del piazzale stazione Marconi (si tratta della Metropolitana) e di viale America evidenziati anche dalla pianta. ❻ Siamo quasi al centro dell'Eur, tra i viali Europa e Asia. ❼ Questa è la zona dell'obelisco che si trova al centro di piazzale Marconi. In quel punto si trova la curva parabolica di ritorno. ❽ Si ritorna verso il traguardo: il punto dell'immagine è esattamente opposto al numero 6. Si tratta in pratica di una lunga variante caratterizzata prima da una curva a sinistra, poi da un breve rettilineo e infine da una curva a destra. ❾ Questa è la variante del laghetto dalla parte del piazzale stazione Enrico Fermi. Successivamente si affronta il lungo rettilineo che riporta all'altezza del «Palazzetto dello Sport». Segue la «S» all'altezza di viale del-

l'Umanesimo e la successiva «S» all'altezza di viale Algeria. ❿ In questo tratto della Colombo è previsto il tornantino a destra che riporterà verso il traguardo.

TRIBUNE: nella pianta sono segnate in verde, altre tribune sono da definire. Attualmente i posti disponibili a sedere sono 67.000. Moltissime sono anche le aree «a prato», con buona possibilità di osservazione, dato che la zona è collinare.



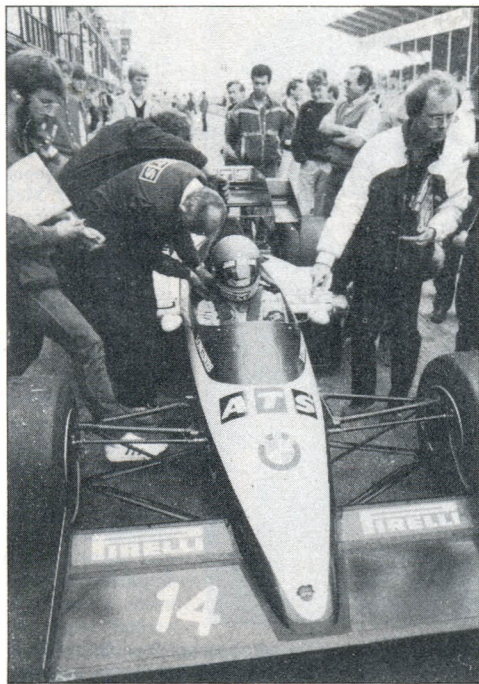
VELOCITA'

Così l'iride endurance nel 1985

Questo il calendario provvisorio del campionato mondiale endurance del 1985. 14 aprile: Mugello; 25 aprile: Monza (valido solo per il mondiale piloti); 12 maggio: Silverstone; 15/16 giugno: 24 ore di Le Mans; 14 luglio: Hockenheim; 11 agosto: Mosport; 1 settembre: Spa; 15 settembre: Brands Hatch (solo piloti); 21 settembre o 13 ottobre: Fuji; 27 ottobre Sandown Park; 1 dicembre: Kyalami. Una gara di riserva è stata data all'autodromo di Donington.

■ **DUMFRIES.** Johnny Dumfries ha ottenuto la super licenza di F.1 assieme all'austriaco Gerhardt Berger, che esordirà a Zeltweg sull'Ats Bmw.

■ **TAURANAC.** Il progettista della Ralt ha utilizzato per la prima volta a Pergusa la benzina congelata. Dopo l'arrivo vittorioso di Mike Thackwell a chi gli chiedeva il vantaggio della soluzione, Tauranac rispondeva: «In realtà non lo so, ma dato che in F.1 ormai tutti i team utilizzano questo carburante, l'ho fatto anch'io, semplicemente».



■ **COSTANZO.** È sempre in palla Alfredo Costanzo, il pilota italo australiano che corre con una Tiga nel campionato di F.1 del suo paese. Ha infatti vinto la gara di Calder davanti alla Ralt Rt 4 di Hopwood, e a quella di Connolly. Costanzo comanda attualmente con 18 punti seguito da Bowe con 15. L'altro oriundo italiano Lucio Cesario è giunto a Calder in quinta posizione, dopo essere stato un protagonista nelle prime fasi della gara.

■ **SALITA.** Con l'interessante formula delle due manches e classifica per somma dei tempi torna il 26 agosto la salita «Civitavecchia-Terme Traiane», aperta a tutti i gruppi e valida per il campionato Csaì 2. zona. Le iscrizioni devono pervenire entro il 18 agosto all'Assi-Promo-Competition Car, piazzale Clodio 12, Roma. Tel. 06/311433.

■ **STOCK CAR.** La terza prova del campionato nazionale di stock car, disputatasi alla pista Azzurra di Bologna ha visto la vittoria di Leporatti davanti a Belli e Cristiano. Il 12 agosto la pista bolognese aprirà ai kart con una competizione nella quale correranno tutte le categorie kartistiche.

■ **FITZGERALD.** Peter Fitzgerald ha vinto la 3. gara del campionato australiano turismo al volante di una Porsche 911 turbo. Il previsto duello tra i favoriti Alan Grice e Bryan Thomson non c'è stato perché il secondo ha fuso il motore della sua Mercedes turbo al giro di ricognizione e il primo lo ha imitato a metà corsa, rompendo il propulsore della Chevrolet Monza. Grice, tuttavia, mantiene ancora il comando della serie.

IL NOVELLINO. Gerhardt Berger appare destinato ad un sicuro successo. Dopo le belle prove offerte quest'anno nel campionato europeo di F.3, il giovane austriaco sente l'odore della F.1. Ha infatti provato la scorsa settimana l'Ats Bmw a Zandvoort, compiendo pochi giri. Berger piloterà la monoposto tedesca in occasione del Gp d'Austria, che si disputerà a Zeltweg il 19 agosto. Nell'occasione l'Ats sarà sponsorizzata dalla Jagermeister. Berger va così ad aggiungersi agli altri due austriaci che corrono in F.1: Niki Lauda e Jo Gartner.

■ **GITE.** Col periodo estivo è sempre intensa l'organizzazione di viaggi al seguito dei Gp per i club Ferrari. Quello di Rovereto organizza una gita in Austria in occasione della corsa iridata di Zeltweg. Per informazioni telefonare allo 0464/3044 o allo 34411. Il Ferrari club Roma «Gilles Villeneuve», invece, è impegnato nella trasferta del GP d'Italia con partenza da Roma sabato 8 settembre e ritorno il giorno successivo. Il telefono del club è 06/7592244-6114888-6118321-7485443.

■ **AUGURI A...** Nigel Mansell che mercoledì 8 agosto compie 30 anni esatti e a Mauro Nesti che domenica 12 tocca il traguardo dei 49. Domenica prossima 19 agosto a festeggiare i 30 anni sarà Oscar Larrauri.

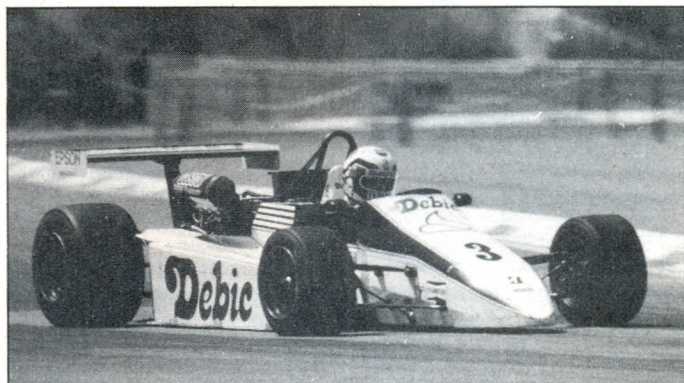
A Zeltweg il Gp numero 400

Quello che si disputerà in Austria domenica 19 agosto sarà il gran premio numero 400 nella storia della F.1 iniziatisi nel 1950. Ecco le nazioni e il numero di volte in cui finora si sono svolti gran premi iridati: Inghilterra 36, Italia 35 (compreso il GP di Pescara), Stati Uniti 47 (comprese le 11 edizioni di Indianapolis valide per il mondiale F.1), Francia 34, Germania 32, Monaco e Belgio 31, Sudafrica 20, Olanda 28, Argentina 16, Canada 17, Spagna e Austria 15, Brasile 12, Messico 8, Svizzera e Svezia 6, San Marino 4, Portogallo 3, Giappone 2, Marocco 1.

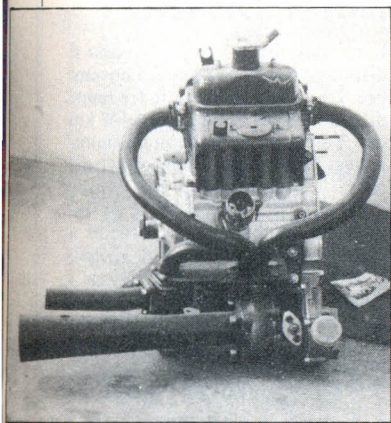
■ **PIRELLI.** La Pirelli Tire Corp. sponsorizzerà per il terzo anno consecutivo il campionato statunitense Secca che si disputerà a Salina, in Kansas il 13 e 16 settembre. Alle finali prenderanno parte almeno 2000 piloti. La maggior parte di queste gare si disputa su vasti parcheggi delle aree commerciali.

■ **PACE.** Giampaolo Pace è sempre al comando della combinata Grand Prix auto, che viene stilata nell'ambito del Mg Metro Challenge. Precede Benedini, Scarabelli, Grassetto e Gunella.

■ **ELEZIONI.** Il nuovo comitato esecutivo del club «Mille Miglia-Franco Mazzotti» è costituito a Paolo Lena, in funzione di presidente, da Giannino Marzotto vicepresidente, Cesare Fiaccadori, segretario generale, Marco Zorzi, tesoriere, Arrigo Cocchetti, Carlo Coppo, Sergio Mantovani e Giancarlo Rigamonti, membri dell'esecutivo. Il recapito telefonico del club è il seguente: 02/4395431.



IL RITORNO. Beppe Gabbiani è ritornato alla guida di una monoposto di F.2 la scorsa settimana. Ha infatti partecipato alla gara europea di Pergusa con la March 842 Bmw ufficiale, utilizzata fino allora dal belga Thierry Tassin, impegnato a Spa per la 24 ore turismo. Gabbiani non è stato fortunato. Ha ottenuto il quarto tempo in prova ma in gara non è andato lontano, avendo rotto il cambio nel giro di ricognizione e lo «stanco» motore del muletto due giri più tardi. Per la cronaca Gabbiani è stato il grande dominatore delle prime gare della stagione 1983 di F.2. (FotoMassari)



500 COL TURBO. La Maranello Motors sta realizzando una sofisticata applicazione della sovralimentazione su un motore derivato dal Fiat 500 bicilindrico. Il propulsore dovrebbe andare al banco prova entro settembre in modo da poter rientrare nella classe 750 gr.5. Il recupero di energia avviene mediante una turbina Kkk che comprimerà l'aria attraverso uno scambiatore di calore per il raffreddamento del circuito di ventilazione forzata. Oltre all'utilizzazione sportiva il motore potrebbe essere realizzato in versione stradale per essere montato sulla Panda 30. (FotoStefanini)

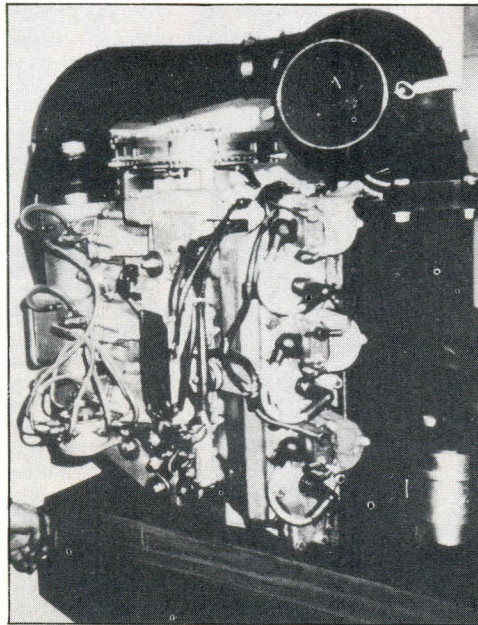
■ **STAMPA.** Ha funzionato benissimo l'ufficio stampa di Pergusa in occasione della gara europea di F.2 della settimana scorsa. I bravi giornalisti dello studio Erre hanno infatti facilitato il lavoro degli addetti ai lavori fornendo loro tutte le informazioni possibili, contargiri compreso.

■ **LUYENDIJK.** L'olandese Arie Luyendijk, che si mise in luce in F.3 nel 1978 assieme al suo amico Jan Lammers, dopo averle tentate tutte per emergere sembra essere finalmente sulla strada buona. Parteciperà infatti alle restanti gare del campionato Cart su una March Cosworth del team Provini Veal, per il quale ha già corso in F. Super V su un a Ralt Rt 4.

■ **ALFA.** Continua a mietere successi l'Alfa Romeo nel campionato produzione australiano. Ross Burdidge si è aggiudicato l'ultima corsa della serie nella classe 1500 al volante di un'Alfasud mentre Colin Bond è arrivato secondo con l'Alfetta Gtv 6 dietro alla Mitsubishi di Peter Fitzgerald.

■ **CAMBIAGHI.** Anna Cambiaghi doveva partire per Los Angeles come inviata della sua agenzia stampa, lo studio Magazine, e per questo si era fatta sostituire nelle gare della Coppa Samba. Invece la brillante guidatrice milanese a causa di un'improvvisa indisposizione di tipo virale, contratta in questi giorni, dovrà rimanere assente dai campi di gara per un lungo periodo. Alla brillante protagonista di tante gare Autosprint augura una rapida e completa guarigione.

■ **TEDDY PILLETTE** ha sostituito Martin Brundle. Il veterano belga corre dal 1964 a Spa e da allora è mancato solo in due occasioni. Pillette era tornato soltanto due giorni prima delle prove ufficiali da una vacanza durata sei mesi nella regione del Golfo.



debuttare questo motore in pista ma poi la regolamentazione della Fisa in materia di consumi ha sconsigliato un eventuale uso automobilistico, in quanto per essere competitivo, secondo Werner «il motore avrebbe bisogno di almeno 350 litri di benzina nel serbatoio». Il motore, quindi, sarà impiegato nel campionato iridato della classe Oz - (foto Tücherer)

F.1 A DUE TEMPI. Il campione del mondo di motoscafo Michael Werner ha sviluppato un motore da F.1 a due tempi di 1500cc, derivato dal propulsore marino Mercury V6. Il motore, dotato di turbocompressore, sviluppa al banco 900cv ed è alimentato ad iniezione elettronica Bosch. Il vantaggio della costruzione è rappresentato dal peso, che è di soli 70 kg compreso il turbo mentre anche il ritardo di risposta proprio dei propulsori sovralimentati è parecchio diminuito. Werner avrebbe voluto far

■ **BASSANO.** Il 15-16 settembre si disputerà la prima edizione del rally Città di Bassano, che avrà una lunghezza complessiva di 300 chilometri. Il percorso è stato studiato dal navigatore della Citroën Italia Roggia. Interesserà il Massiccio del Grappa e l'Altipiano d'Asiago. La partenza, che avverrà dal caratteristico Ponte degli Alpini, è prevista per le ore 0,01 di sabato 15 settembre.

■ **FISA.** Durante l'assemblea svoltasi a Milano, la Federazione Italiana delle scuderie automobilistiche (Fisa) settore nord Italia ha eletto i nuovi consiglieri che sono: Giovanni Ferretti (Bora Team), Renato Benusiglio (San Marco), Riccardo Redaelli (Alitalia Corse) e Mara Macina (Grifone).

■ **CARRERA.** Il giovane Carrera, indicato ad inizio anno come il favorito numero uno del trofeo A112 ha deciso di sospendere l'attività per ripresentarsi più in forma che mai alla partenza dei rally del 1985. Carrera probabilmente correrà nel trofeo Fiat Uno, del quale si dice che la casa madre si mostrerà particolarmente interessata, assicurando una prospettiva di carriera professionistica ai più veloci piloti del lotto.

RALLY

Definito il percorso del Tour de France

È già pronto il percorso del Tour de France, tappa importante del campionato europeo piloti dove Henri Toivonen e Carlo Capone dovranno vedersela con «locali» agguerriti come Jean Ragnotti, che guiderà la Renault ufficiale. Il rally partirà da Parigi il 24 settembre. La prima tappa, che porterà i concorrenti a Lione, ha in programma 3 prove speciali. La seconda, con 6 prove, porterà il lotto dei superstiti a Grenoble da dove prenderà il via il tappone finale, che prevede 10 prove tra le più prestigiose con una pausa di riordino a Digione. Il Tour si concluderà a Nizza il 28 settembre.

■ **PORSCHE CLUB.** Il Porsche Club Italia per festeggiare il suo Jubileus, organizza sabato 6 ottobre 1984 all'autodromo di Monza, un Raduno a cui parteciperanno anche soci dei Porsche Club di tutta Europa con le loro prestigiose vetture. Il Club, è tra i più vecchi del mondo e vanta una gloriosa tradizione sportiva e sociale. Il raduno comprenderà quattro prove sportive di abilità di guida su percorsi tracciati sulla pista dell'autodromo mediante coni di gomma.

■ **DARNICHE.** Bernard Darniche svolgerà i test dell'Audi Quattro Sport, quella corta per intenderci, nell'entroterra di Sanremo dal 6 all'11 agosto. Gli appassionati di rally, in vacanza nella zona, potranno trovare la squadra Audi presso l'Hotel Kings di Sanremo.

■ **MEHTA.** Jean Todt ha trascorso una breve vacanza in Kenya assieme al pilota locale Shekhar Mehta. Tutto ciò fa pensare che il pilota keniota possa venire utilizzato dal team Peugeot ufficiale per disputare il Safari rally dell'anno prossimo. Mehta, per la cronaca, è forse il pilota più esperto tra quelli in attività dei rally africani e del Safari in particolare.

■ **BERNONI.** L'ingegner Claudio Bernoni è il nuovo responsabile della O.Z. racing Spa di S. Martino di Lupari (PD). L'ing. Bernoni proviene dalla Speed Line dove ricopriva lo stesso incarico e dove si è occupato dello sviluppo della divisione rally e formula 1.

■ **HUNRUCK.** Il 17-18 agosto si disputerà il più importante rally tedesco, il Hunsruck valevole per il campionato europeo coefficiente 3 e per il campionato nazionale. Il rally, con partenza e arrivo a Trier si svolgerà su una distanza di 1000 km suddivisi in 24 prove speciali, delle quali una di 54 km.

■ **SKODA.** Al rally di Piancavallo, terza ultima gara del campionato Open, sarà presente anche la squadra ufficiale Skoda che giungerà appositamente in Italia dalla Cecoslovacchia.

Costa d'Avorio interessante per i privati

Il 16. rally della Costa d'Avorio si disputerà dal 29 ottobre al 5 novembre. La gara si svolgerà in tre tappe di una lunghezza totale di 4.477 km con Yamoussoukro, capitale amministrativa del Paese, come centro del rally. L'organizzatore ha sempre delle difficoltà a raccogliere un numero di concorrenti sufficiente a causa delle elevate spese di viaggio e della data. Per questa ragione i primi 35 equipaggi che si iscriveranno potranno beneficiare di due biglietti aerei Parigi-Abidjan-Parigi, trasporto marittimo per la vettura, otto pernottamenti per l'equipaggio e le spese d'iscrizione, mentre i ritardatari si dovranno accontentare di una riduzione del 50% sul biglietto aereo e del trasporto marittimo.

■ **DOLOMITI.** È in fase di preparazione la 12. edizione della «Coppa d'oro delle Dolomiti», che si svolgerà a Cortina d'Ampezzo nei giorni 1 e 2 settembre. La manifestazione è riservata alle vetture storiche Gts e Sport costruite fino al 1963. La Coppa delle Dolomiti fa parte di un trittico organizzato dall'Historic racing club italiano, del quale fanno parte la Stella Alpina, disputatasi il 1 luglio e il raid storico di Piancavallo.



LE FERRARI DI LIVORNO. Si è svolto a Livorno il 1. raduno nazionale per Ferrari d'epoca e moderne, organizzato dal Ferrari club 27 rosso. La manifestazione si è conclusa con una sfilata delle vetture sulle strade dell'antico circuito del «Montenero». Sono intervenuti in veste di ospiti d'onore Franco Gozzi della Ferrari, l'ing. Aurelio Lampredi, il prof. Dino Dini e i tecnici del reparto corse Ferrari, Fiandri, Biagini, Pelloni e Baschieri.



INDUSTRIA

White Iveco vince il Giro d'Inghilterra

WHITE IVECO. Continuano a stupire i motori marini diesel dell'Iveco nel mondo dell'offshore. Recentemente il White Iveco ha vinto il prestigioso Giro d'Inghilterra, ottenendo nelle dieci tappe disputate ben sette affermazioni e tre secondi posti, che hanno proiettato l'imbarcazione italiana al primo posto finale con un vantaggio sugli altri concorrenti di oltre due ore. Il White Iveco adotta una scafo Cigala e Bertinetti e 4 motori Aifo 8061 Srm a 6 cilindri turbodiesel. L'equipaggio è composto da Fabio Buzzi e Angelo Spelta, che sono i piloti, Lennart Bylock, copilota, Dag Pike, navigatore e Pietro Ciceri motorista.

■ **CARAVAN.** Si svolgerà dall'8 al 16 settembre l'annuale edizione di Caravan Europa, organizzato nei locali di Torino Esposizioni. Il salone sarà affiancato da Tendeuropa, mostra internazionale di tende, carrelli-tenda e accessori da campeggio.

■ **SEMINARI.** I tecnici dell'auto hanno la possibilità di partecipare a 15 seminari intensivi dell'Automechanika, che riguarderanno il «know how» tecnico. Le tematiche in programma riguardano il motore, l'assetto e la carrozzeria. Gli interessati possono rivolgersi all'ufficio di rappresentanza italiana della Fiera di Francoforte.

■ **PREMIO.** Anche quest'anno il mensile Grand Prix auto assegnerà il premio «Pubblicità dell'anno» per il miglior messaggio pubblicitario pubblicato sui quotidiani e i periodici italiani. Nel 1983 il premio è andato alla Fiat per il lancio della Uno.

Concorso Sabelt: i vincitori

Ecco qui di seguito le risposte esatte alle domande proposte su Autosprint del 26 giugno relative al concorso Sabelt e i vincitori dei premi in palio:

1. Se almeno il 50% degli automobilisti italiani usasse la cinture di sicurezza, quanto risparmierebbero in costi sociali?

Risposta: 1.200 miliardi

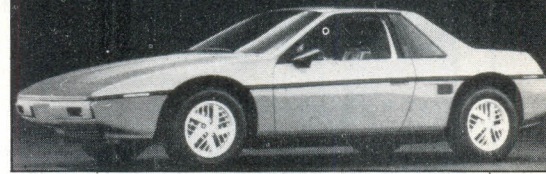
2. Quante cinture di sicurezza automatiche produce all'anno la Sabelt?

Risposta: 1.500.000

I VINCITORI: Filippo D'Antoni - Siracusa, Vito D'Amanti - Grammichele (CT). *Vincono una coppia di cinture di sicurezza*
Lina Stachezzini - Soliera (MO), Francesco Pifizzi - Firenze. *(vincono un seggiolino di sicurezza per bambini Sabelt baby)*
Giacomo Madrigali - Bologna, Nadia Venturini - Città di Castello, Emanuele Zagatti - Milano, Alessandro Berni - Mestre (VE), Mauro Bavieri - Maranello (MO). *(vincono un ombrello Sabelt)*
Angelo Rainoldi - Grosio (SO), Enzo Pozzi - Alessandria, Eraldo Mancioffi - Povo (TN), Eugenio Falcioni - Fabriano, Paolo Cavasini - Spinea (VE), Domenico Tesorieri - Ravenna, Roberto Forlani - Bergamo, Franco Mariani - Samarate (MI), Davide Rasolo - Brunello (VA), Luca Melotti - Genova. *(vincono un cavo traino della Sabelt)*

Hanno collaborato: Alessandro Stefanini, Beppe Donazan, Roberta Gremignani, Luigi Massari, Hans Jurgen Tucherer, Grahame Ward.

LA PRIMA... MEDIA. La Pontiac ha ricevuto un importante riconoscimento da parte della società dei designer industriali statunitensi, che ha attribuito il premio Idea alla vettura disegnata da Ronald Hill, John Schinella e William Scott della General Motors. La vettura è il primo esempio di vettura media americana disegnata seguendo i più moderni esempi di aerodinamica. Monta un motore trasversale di 2500 cc e fa largo uso di materie plastiche.



«MUOVITI». Usa Today, un giornale statunitense, ha pubblicato di recente questo annuncio pubblicitario che promuove la vendita degli ultimi esemplari della fantomatica DeLorean, la vettura costruita in Irlanda del Nord dall'ex presidente della General Motors che sperava di poter essere un concorrente di Ferrari e Porsche nel mercato delle vetture sportive. Purtroppo DeLorean rimase invischiato in un giro di cocaina e nel fallimento della sua azienda. E la vettura non venne mai alla luce. Appare quindi strano questo annuncio che dice «Muoviti, ne sono rimaste poche». Misteri degli States...



ULISSE TRA LE NUVOLE. I passeggeri degli aerei Alitalia avranno già avuto modo di apprezzare la bella rivista Ulisse 2000 che la compagnia di bandiera italiana mette loro a disposizione. Recentemente la rivista ha ricevuto la «Copa Honor 1984», premio internazionale consegnato a Madrid ai responsabili dell'Alitalia. In questi giorni, poi, l'Ulisse è stato affiancato dal primo di una serie di numeri speciali, dedicato interamente alle Olimpiadi di Los Angeles. Contemporaneamente su tutti i voli intercontinentali dell'Alitalia verrà proiettata la versione «cinematografica» della rivista, che ha cadenza bimestrale.

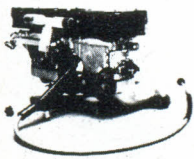
■ **STRADA.** Nell'ambito del programma regionale dal titolo «Educazione stradale-educazione per la vita» si è svolto a Cesenatico il concorso, «Noi, gli adulti e la strada», riservato ai giovanissimi ospiti delle case di vacanze e dei centri diurni estivi dislocati da Cattolica a Cervia. A Cesenatico sono giunti in finale 17 lavori, giudicati dai campioni di moto Rinaldi, Uncini e Maddii e dal collega Federico Urban. Vincitore è stato il gruppo della «Casa vacanze Cif» di Forlì.

DELOREAN

ACT NOW ONLY A FEW LEFT

Consolidated 2220 Corvax Avenue, Columbus Ohio 43221
614 224 7297 800 848 6496

NOVITÀ KIT aspirazione
per FIAT RITMO 105 e RITMO ABARTH 125



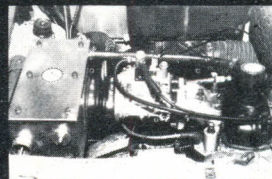
con 2 carburatori
WEBER
40 dcnf

CAMILLO ALQUATI

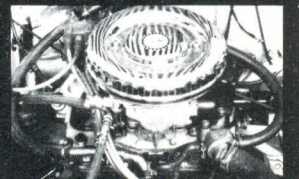
Via Dante, 91 - 26100 CREMONA
tel. 0372/20450-410398



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



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



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

La stagione della F. Cart è giunta al giro di boa Nell'anno del Piedone

Andretti e la Lola, dopo le ultime vittorie, sono i grandi favoriti del campionato. Negli Usa si giudica positivamente l'esperienza del Gp di New York

di Lino Manocchia

CON LE DUE vittorie di Meadowland e Michigan, Mario Andretti è rientrato prepotentemente nel giro dei favoriti al titolo di campione Cart 1984. Nell'eventualità che l'italo-americano riuscisse ad aggiudicarsi il campionato aggiungerebbe un'altro record a quelli già conquistati nella sua lunga e brillante carriera, portando il suo carriere a quota quattro affermazioni nella formula più prestigiosa degli Usa. La stagione di Andretti era iniziata in maniera brillante, con un primo

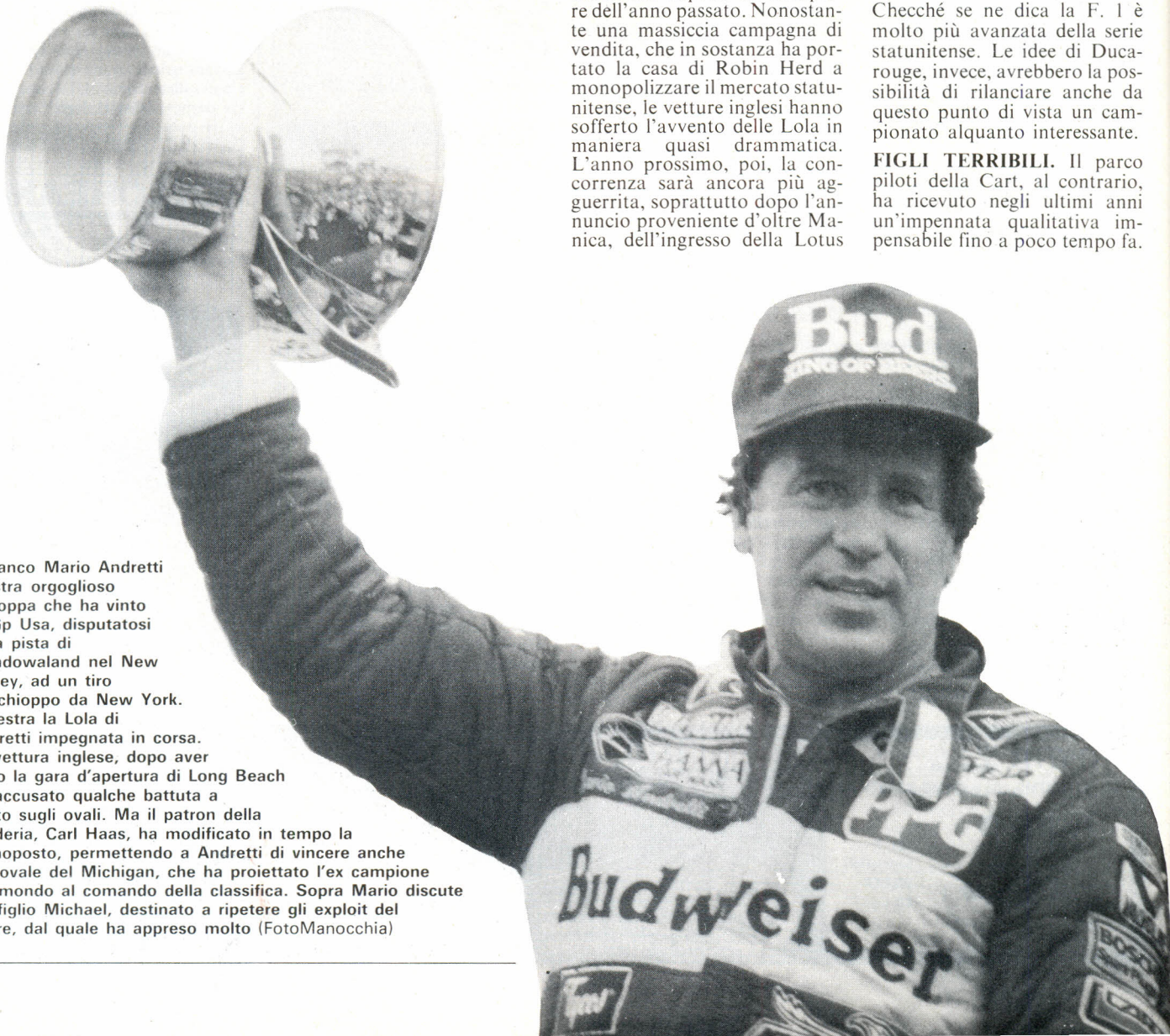
posto nella corsa di Long Beach. Poi la sua Lola T800 aveva denunciato qualche defaillance tecnica nei confronti delle March più competitive, costringendo l'ex campione del mondo di F. 1 ad arrancare nelle retrovie senza eccessive possibilità di controbattere la concorrenza. Ci ha pensato allora Carl Haas, il patron della scuderia, a rimettere in corsa Andretti. Il magnate della squadra ha infatti migliorato la monoposto di Eric Broadley, portandola ad un livello di compe-

tività assoluta, tanto che ora la Lola è forse la vettura più veloce del lotto, ottima sugli ovali e praticamente imbattibile nei circuiti cittadini.

STOP ALLE MARCH. L'avvento delle Lola nel campionato Cart ha mandato in crisi il predominio delle March Cosworth, che fino all'anno scorso avevano dettato legge sia come quantità che come qualità, vincendo il titolo e dominando in lungo e in largo le corse alle quali avevano partecipato. La March versione 1984, in effetti non pare essere migliorata sensibilmente rispetto all'esemplare dell'anno passato. Nonostante una massiccia campagna di vendita, che in sostanza ha portato la casa di Robin Herd a monopolizzare il mercato statunitense, le vetture inglesi hanno sofferto l'avvento delle Lola in maniera quasi drammatica. L'anno prossimo, poi, la concorrenza sarà ancora più agguerrita, soprattutto dopo l'annuncio proveniente d'oltre Manica, dell'ingresso della Lotus

nella Cart. Il prestigioso marchio della casa creata da Colin Chapman, infatti, sarà presente alle principali gare della Cart 1985 con una vettura progettata dal francese Gerard Ducarouge e gestita dal team Winkelmann, lo stesso che negli anni d'oro della F. 2 faceva correre le Brabham di Jochen Rindt, Alan Rees e altri grandi protagonisti delle corse di allora. L'ingresso della Lotus negli Usa potrebbe rappresentare un fattore di profondo rinnovamento tecnologico. La Cart, pur schierando vetture moderne, non è sicuramente al massimo della ricerca. Checché se ne dica la F. 1 è molto più avanzata della serie statunitense. Le idee di Ducarouge, invece, avrebbero la possibilità di rilanciare anche da questo punto di vista un campionato alquanto interessante.

FIGLI TERRIBILI. Il parco piloti della Cart, al contrario, ha ricevuto negli ultimi anni un'impennata qualitativa impensabile fino a poco tempo fa.



A fianco Mario Andretti mostra orgoglioso la coppa che ha vinto al Gp Usa, disputatosi sulla pista di Meadowland nel New Jersey, ad un tiro di schioppo da New York. A destra la Lola di Andretti impegnata in corsa. La vettura inglese, dopo aver vinto la gara d'apertura di Long Beach ha accusato qualche battuta a vuoto sugli ovali. Ma il patron della scuderia, Carl Haas, ha modificato in tempo la monoposto, permettendo a Andretti di vincere anche nell'ovale del Michigan, che ha proiettato l'ex campione del mondo al comando della classifica. Sopra Mario discute col figlio Michael, destinato a ripetere gli exploit del padre, dal quale ha appreso molto (FotoManocchia)

I figli di Andretti e Unser sono le cartine al tornasole di questa situazione, che sta interessando nientemeno che Bernie Ecclestone. Il patron della Brabham, infatti, ha avvicinato sia Michael Andretti che Al Unser jr, che ricordiamo è attualmente infortunato alle gambe dopo lo spaventoso incidente di Michigan, per pilotare vetture di F. 1. La cifra che i due avrebbero dovuto portare alla Brabham corrispondeva a circa un miliardo e cento milioni ciascuno ma i due giovani rampolli dell'automobilismo Usa hanno rifiutato. Michael Andretti, a tal proposito ha detto che: «saliremo su una vettura di F. 1 solamente quando saremo sicuri di poter andare bene e di essere competitivi».

NEW YORK E DINTORNI.

Uno dei massimi avvenimenti della stagione Cart è stata la disputa del Gp Usa a Meadowland, nel New Jersey ad un tiro di schioppo da New York. La manifestazione, che guarda caso ha visto la vittoria della Lola di Andretti davanti a quella di Danny Sullivan, ha raccolto 38.000 presenze, un dato assai confortante. Il giorno della gara, infatti, sul circuito cittadino pioveva a dirotto e parecchi possibili spettatori sono rimasti a casa ad osservare le imprese dei piloti dal televisore. Se si considera che il Gp di Long Beach nel 1975, alla sua prima

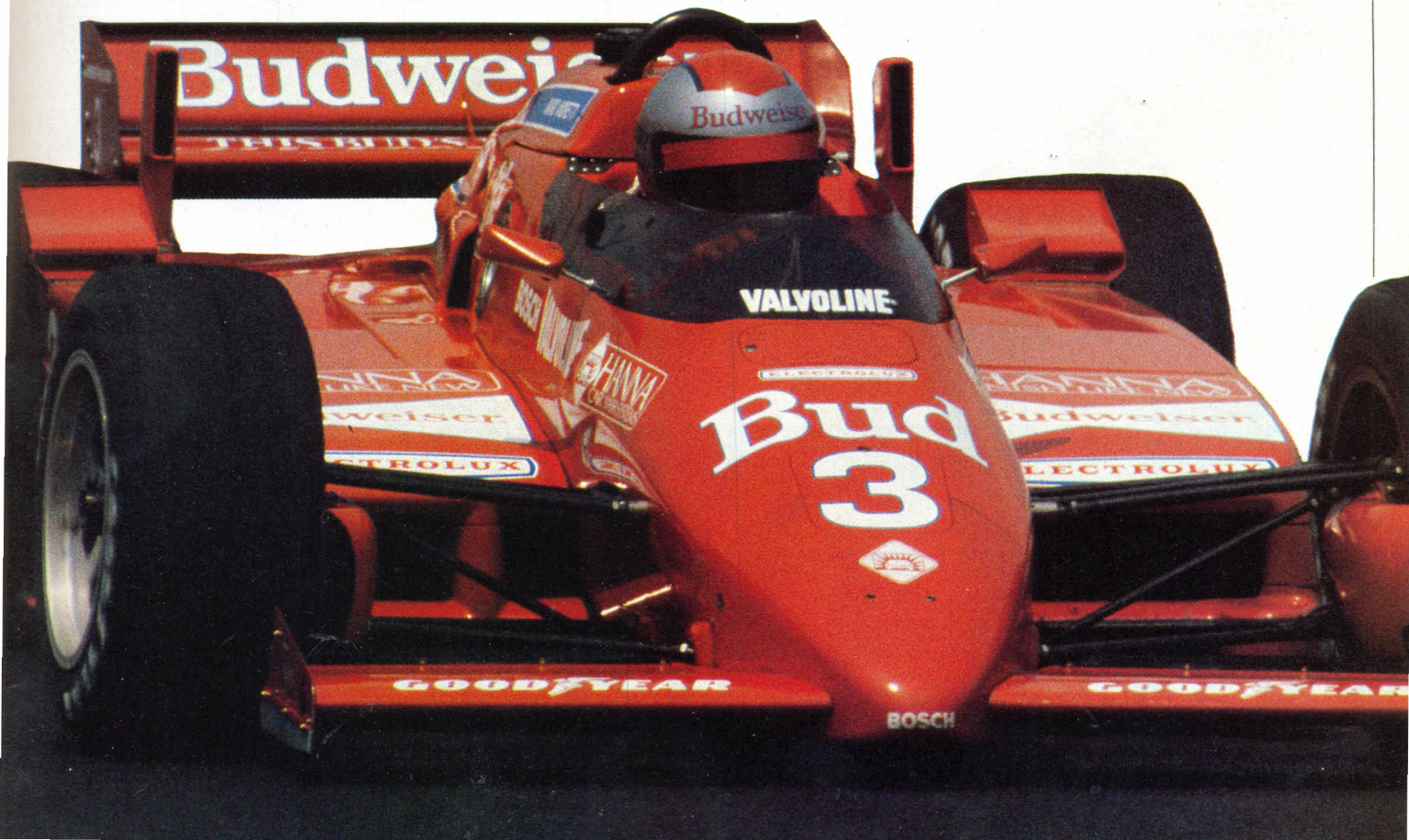
edizione, raccolse lo stesso numero di presenze c'è da rilevare che l'affare New York F. Cart non è stato disastroso come in un primo tempo poteva sembrare. L'organizzazione è andata in perdita finanziaria solo limitatamente. Anzi a guardare la cosa con l'occhio del commercialista c'è da dire che il bilancio andrà in pareggio, visto che la perdita sarà detratta dalle esose tasse federali. L'esperienza di New York è stata vista positivamente dal gran capo della Cart John Frasco che si dice sicuro dell'affermazione del circuito nei prossimi anni: «Credo che la pista sarà, nel giro di pochi anni, famosa in tutto il mondo come lo è attualmente il circuito di Montecarlo».

I PRONOSTICI. La situazione nel campionato è ora fluida, ma è innegabile che Andretti e la sua Lola possano giocare meglio di chiunque altro le loro carte. Le corse di Elkart Lake, Mid-Ohio, Laguna Seca e Las Vegas, infatti, dovrebbero favorire le qualità dell'italo americano e di Danny Sullivan, un'altro che ha esperienza di F.1 con la Tyrrell, di Roberto Guerrero e Bobby Rahal mentre in crisi potrebbero essere i piloti «classici», esperti di ovali ma non a loro agio sulle piste stradali e guidate. □



Campione del mondo nel 1978

MARIO ANDRETTI è nato a Montona, in provincia di Trieste, il 28 febbraio 1940. Emigrato nel 1955 a Nazareth, nello Stato di Pennsylvania, ha iniziato a correre in coppia col fratello Aldo. Dopo un grave incidente che fermò l'attività di quest'ultimo Andretti passò a categorie più prestigiose, creandosi ben presto un nome nelle corse d'oltreoceano. La sua popolarità internazionale assurge a livello massimo nel 1969, quando al volante di una Stp l'italo americano si aggiudica la 500 miglia di Indianapolis, gara principale del campionato Usac che Andretti si era aggiudicato in precedenza anche nel 1965 e nel 1966. Andretti è da sempre considerato uno dei piloti più versatili in assoluto. Ha alternato la sua attività tra vetture a ruote coperte e monoposto di F. 1 e F. Indy. In formula 1 Andretti ha esordito al Gp Usa del 1968 al volante di una Lotus. Il suo primo Gp lo vince comunque su una Ferrari 312 B1, nel 1971 in Sudafrica. Il pilota italo americano ha disputato a tutt'oggi 128 gran premi conquistando 12 vittorie e 24 pole position. Nel 1978, anno di grazia, Andretti ha vinto il titolo mondiale della massima formula al volante di una Lotus 79. Ha poi guidato un'Alfa Romeo nella stagione 1981 partecipando ai due ultimi Gp del 1982 su una Ferrari 126 C2. Dall'anno scorso ha interrotto l'attività in F.1 per dedicarsi alla F. Cart. Quest'anno, al volante di una Lola Cosworth, è al comando della campionato con quattro vittorie all'attivo.

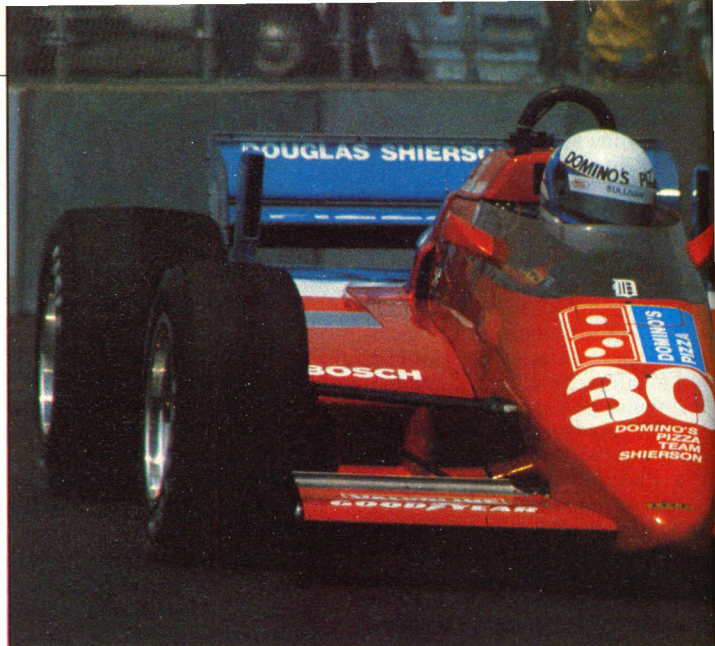


Solo Foyt ha vinto di più

Il cacciatore di record

SOLTANTO l'ombra del texano A.J.Foyt sovrasta la figura di Mario Andretti, ex campione del mondo di F. 1 nel 1978, e tre volte campione statunitense di F. Usac, oggi F. Cart. Ma Foyt è più anziano di Andretti di cinque anni e non ha mai vinto il titolo iridato di F. 1, sicuramente più prestigioso di qualunque altro. Il texano ha vinto a tutt'oggi sette titoli in F. Indy ed ha dimostrato, nelle sue rare uscite nel continente europeo, di essere un grande talento dell'automobilismo mondiale, vincendo anche una edizione della 24 ore di Le Mans al volante di una Ford Gt 40. I caratteri di Foyt e Andretti sono, come si conviene a personaggi da prima pagina, opposti. Alla flemma dell'uomo del sud si antepone la dinamicità di Andretti, sempre attivo nonostante l'età, sempre a caccia di qualche exploit destinato a passare alla storia.

DIZIONARI. Negli Usa hanno addirittura saccheggiato i dizionari per trovare un termine con il quale descrivere l'italo americano. Molti giornalisti hanno scritto libri, raccontando la storia di questo uomo dal sangue italiano, ennesimo miracolo emigrante in un mondo aperto a tutte le razze. Ma a Mario queste biografie non sono piaciute perchè non racchiudevano verità ma solo aneddoti e imprecisioni. Andretti è un uomo atipico nel mondo delle corse professionistiche. Guarda alle auto con occhio caldo, appassionato. Non è semplice «business man», ma uno sportivo puro nel senso letterale del termine. Il padre Alvise si era opposto alla passione per le macchine da corsa che aveva contagiato i figli. Ma Mario e Aldo Andretti, sfidando le ire paterne, acquistarono una scassata Hudson con la quale parteciparono a parecchie



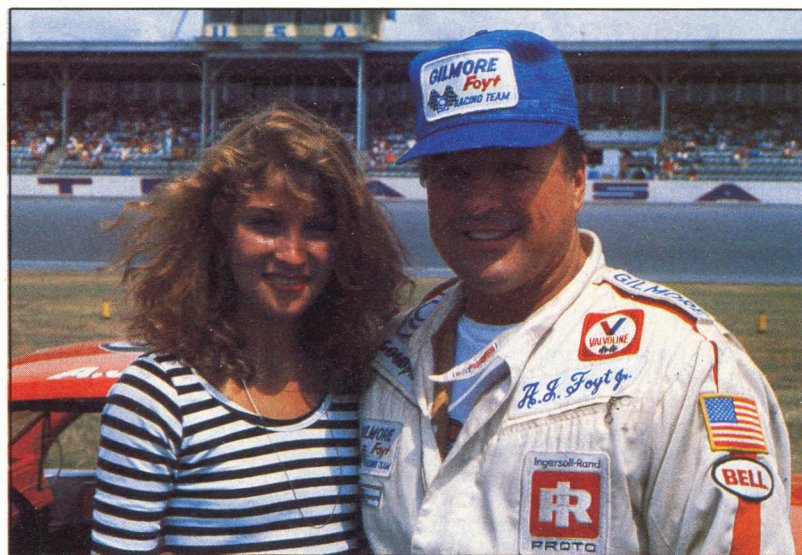
corse prima che un incidente, avvenuto nel 1958, spezzasse la carriera di Aldo che finì, con ferite gravi in ospedale. Da quella data il solo Mario tenne alto il nome della famiglia Andretti nell'automobilismo. Passò da una categoria all'altra mietendo successi su successi. Tra questi, Mario ricorda con particolare piacere la vittoria nella 500 miglia di Indianapolis del 1969, che lo consacrò defini-

tivamente alla popolarità internazionale. Andretti ha inoltre stabilito il record mondiale di velocità su pista, girando nel 1973 sull'ovale del Texas alla media di 214,158 miglia, 344,653 km/h, un primato che nessuno fino ad ora è riuscito ad eguagliare. Sempre per gli amanti dei paragoni tra Foyt e Andretti, a livello di carriere, passano gran parte delle affermazioni nella formula Indy.



GLEN GRANT

Il grande whisky di puro



Nella foto grande Danny Sullivan in azione con la Lola. Dopo la sua esperienza in F. 1 nel 1983, l'americano è il più serio rivale di Andretti nel campionato Cart di quest'anno. Un'ulteriore conferma della superiorità Lola sulla March. A fianco A.J. Foyt. Il texano è l'unico ad aver vinto più di Andretti, ma non ha mai corso in F. 1. Tra i suoi allori vanno annoverati una 24 ore di Le Mans, e 67 vittorie nella F. Indy (FotoManocchia)

Foyt ha, a tutto il 1984, conquistato 67 vittorie, Andretti 40 con la possibilità di incrementare ulteriormente il proprio bottino entro la fine della stagione. Con la vittoria nella gara di Brooklyn nel Michigan, Mario ha posto una seria ipoteca sul titolo nazionale, che non dovrebbe sfuggirgli. Andretti è comunque preoccupato notevolmente del continuo aumento delle medie sugli ovali: «Si va

troppo forte e non ne vedo la ragione. Comunque quando decisi di diventare pilota sapevo quello a cui andavo incontro.» Tom Sneva, uno dei massimi specialisti delle piste ovali è dello stesso parere di Andretti: «A Brooklyn ho tentato di guidare senza l'alettone sperando di ottenere qualche risultato tecnico, ma i meccanici e lo sponsor sono stati contrari. La velocità che oggi raggiungiamo è troppo elevata e qualcosa

dovrà essere fatto per migliorare la nostra sicurezza.»

SULLA BRECCIA. «Piedone» è oggi al centro delle attenzioni di tutti. Molti si domandano per quanto tempo resterà ancora sulla breccia. «Ho 44 anni e anch'io mi pongo la stessa domanda. Non posso rispondere con esattezza. Forse resisterò ancora tre o quattro anni. La risposta me la offriranno i miei figli Michael e Jeff, che corre in

F. Ford. Quando vedrò che saranno in grado di correre più velocemente e se mi batteranno al traguardo, allora appenderò il casco al chiodo. Per sempre.» Quello sarà un giorno triste per il mondo dell'automobilismo, che conosce il talento estroso di questo piccolo grande uomo che racchiude la generosità di Tazio Nuvolari, la classe di Jackie Stewart, la forza di Ascari (l.m)

Colore chiaro. Gusto pulito.



malto d'orzo.

ANNIVERSARI/Guy Moll, l'algerino volante

Un Villeneuve d'altri tempi

Cinquant'anni fa moriva a Pescara il pilota la cui storia, purtroppo anche nella fine tragica, ricorda quella di Gilles. Dopo pochissime corse fu chiamato da Enzo Ferrari, allora all'Alfa, che aveva visto in lui la stoffa del grande campione

di Francesco Santucciono

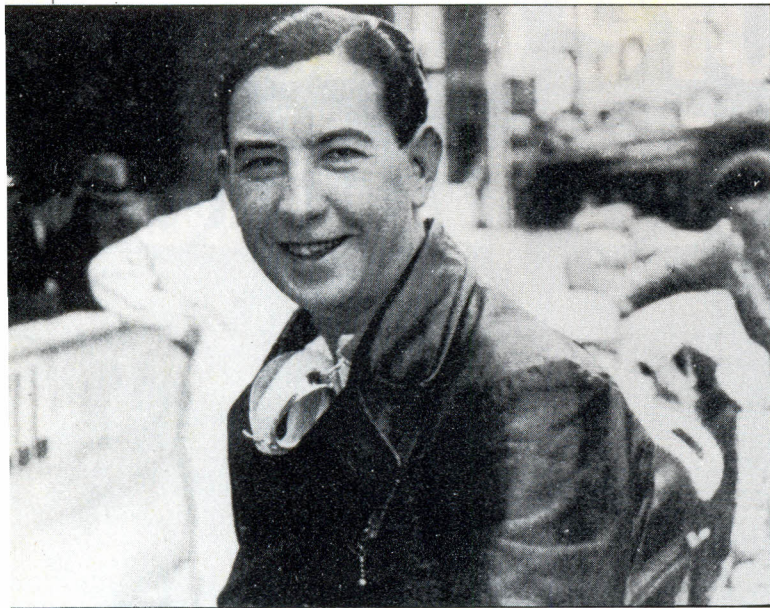
È IL 25 SETTEMBRE 1932. A Marsiglia si corre il Gran Premio. Sono in gara uomini importanti e vetture di spicco. Vince Sommer su Alfa Romeo 2300 ad oltre 175 di media. Secondo è Nuvolari su Alfa Romeo 2600. Terzo è un nome assolutamente nuovo alle cronache sportive: Guy Moll, su Bugatti. Piccolo e bruno come grano di pepe, è vivacissimo in corsa. Un autentico temerario. Ma lo è con naturalezza. Viene da oltremare, dall'Algeria. È figlio di madre spagnola e di padre francese. Ad Algeri ha conseguito il diploma liceale. Di famiglia agiata, non avrebbe avuto problemi di vita, le possibilità di impieghi tranquilli non mancano. Le aspirazioni del giovane Guy Moll, invece, improvvisamente s'indirizzano verso il turbinoso mondo delle corse. La passione gli è esplosa dopo una prima esperienza, affrontata tanto per fare qualcosa d'insolito, in una competizione

turistica disputata su una Lorraine-Dietrich. La guida di vetture di maggiore impegno la propizia l'amico Marcel Lehoux, pilota di buon nome in territorio metropolitano. È lui che lo pone per la prima volta al volante di una non più giovanissima Bugatti: per Guy Moll l'accostamento alla vettura da corsa è folgorazione di vita. L'esperienza lo accende, lo infiamma. Cerca l'appagamento alla sua ansia di velocità, ma pure vuole subito misurarsi con validi parametri umani e tecnici. Intende confrontarsi subito con i grandi campioni del volante. A ventidue anni, così, approda in continente. Dispone della Bugatti dell'amico Lehoux, ma il mezzo non è sufficientemente competitivo. Il biglietto da visita che il bruno ragazzo venuto d'oltre mare presenta al Gran Premio Marsiglia è però autorevolmente indicativo. Il risultato lo convince a perseverare. Per la stagione 1933 prenota

un'Alfa Romeo «Monza» di 2300 cc. La vettura, tuttavia, non gli viene consegnata subito. E così il focoso algerino, il 19 febbraio, è alla partenza del Gran Premio di Pau ancora al volante della vecchia Bugatti. Sono presenti Wimille, Etancelin e Felix con le «Monza» maggiorate a 2600 cc. dalla Scuderia Ferrari. Si corre sotto la neve, le condizioni d'aderenza sono estremamente precarie. Moll conclude in piazza d'onore, alle spalle dell'amico e maestro Lehoux.

CON L'ALFA. Il 25 maggio l'Alfa Romeo gli consegna la sua «Monza» 2300 cc e il 4 giugno Moll è puntualmente allo start del Gran Premio di Nimes. Gli sono avversari Nuvolari, Sommer, Etancelin. Vince il mantovano, dopo lungo duello con Etancelin finito secondo. Moll è terzo, davanti a Sommer. L'appuntamento successivo è per il Gran Premio di

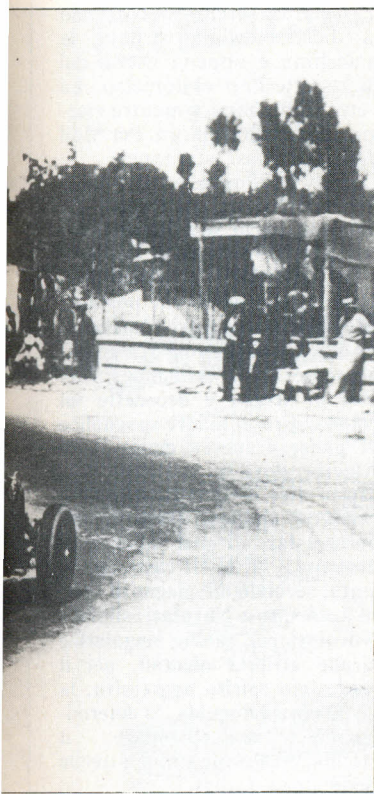
Francia dell'11 luglio sul completo di Monthéry. Si schierano dodici Alfa Romeo, con Nuvolari, Borzacchini e Taruffi sulle 2600 e Chiron, Sommer, Wimille, Etancelin, Felix, Zanelli, Villars, De Waldthausen ed Eyston con le 2300; con le Maserati 2900 sono Campari e Zehender, con le Bugatti gli isolati Lehoux e Braillard. Si corre sulla distanza di 500 chilometri e Moll conclude in quinta piazza. Il 1 luglio è a Reims-Gueux per il Gran Premio della Marna. Sono presenti Campari, Biondetti e Zehender con le Maserati 2900; Nuvolari, Sommer, Pietsch, Jellen e Villars con le Alfa Romeo 2600, Wimille, Felix e De Waldthausen con le Monza 2300. Moll finisce terzo, ma è squalificato per avere fruito di assistenza non autorizzata. Il 6 agosto, lungo la Promenade des Anglais, si corrono i 320 chilometri del Gran Premio Nizza. Fagioli, Sommer e Jellen sono con le Alfa Romeo 2600;



Qui sopra una bella immagine di Guy Moll, felice dopo la vittoria nel GP Monaco del 1934. Qui a fianco e nella pagina di destra due foto del pilota algerino su Alfa Romeo impegnato nella Coppa Acerbo a Pescara il 15 agosto 1934. La seconda foto è stata scattata poco prima del fatale incidente: l'Alfa esce di pista ai 260 mentre Moll sta per doppiare la Mercedes di Henne sul rettilineo che porta da Montesilvano a Silvi Marina (FotoFumagalli, Archivio Museo dell'Auto)



*Lower Guy
Lucien Moll*



Etancelin, Wimille, Lewis, Felix e Moll hanno le 2300; Dreyfus e Lehoux sono con le Bugatti; Nuvolari è con la Maserati monoposto 2900, Campari con la quattro cilindri due litri del tridente. Vince Nuvolari, Dreyfus è secondo, Moll terzo. Altro appuntamento, il 20 agosto, a Saint Gaudens per il Gran Premio di Comminges. Fagioli parte con l'Alfa Romeo monoposto; Sommer, Wimille, Etancelin, Lehoux, Felix, Villars, De Waldthausen con le «Monza»; Zehender e Straight sono con le Maserati; Czaykowski, Gaupillat e Miguel con le Bugatti. Vince Fagioli davanti a Wimille, Moll è nuovamente terzo. Il 27 agosto, sul circuito di Miramas, si corre il Gran Premio di Marsiglia. Fagioli e Chiron hanno le Alfa Romeo monoposto 2600; Nuvolari, Borzacchini e Zehender sono con le Maserati 2900; Dreyfus ha una Bugatti 4900, mentre Angelo, Hartmann e la signorina Nice hanno Bugatti più piccole; Wimille, Sommer, Etancelin, De Waldthausen, Villers e Felix le Alfa Romeo Monza 2300. Vince Chi-

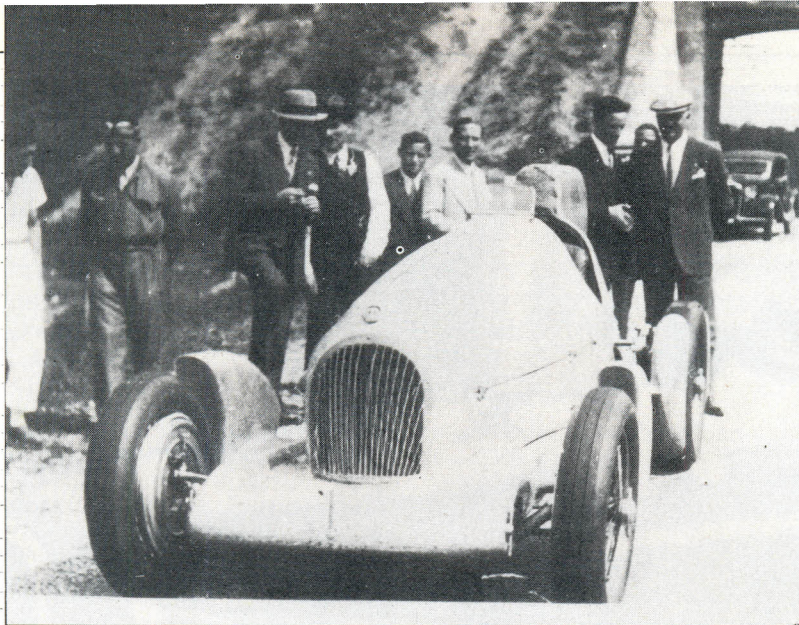
ron davanti a Fagioli e Moll è ancora terzo. Nel Gran Premio Monza del 10 settembre, falsato dagli incidenti mortali di Campari, Borzacchini e Czaykowski, Moll è secondo assoluto, con giro più veloce della giornata segnato in batteria. I luttuosi avvenimenti monzesi concludono la stagione anche per il ventitreenne pilota algerino. Ha disputato otto corse, con due piazze d'onore, cinque terzi posti ed un quinto. È il carnet agonistico di un astro nascente.

ALLA FERRARI. Che Moll sia considerato «fuori classe» trova puntuale conferma nella chiamata che gli viene dalla Scuderia Ferrari: l'approdo (1934) del pilota algerino nella formazione modenese rappresenta già impareggiabile riconoscimento di merito. Per i colori del cavallino rampante Moll esordisce il 3 aprile nel Gran Premio Monaco e vince. Della corsa racconta Enzo Ferrari: «... **Varzi fu battuto da un esordiente. Si chiamava Guy Moll ed aveva la stoffa di uno dei più grandi assi del volante mai esistiti... Tra i piloti che**

arrivarono alla mia scuderia, Moll non fu il primo straniero, ma fu senza dubbio il primo pilota sensazionale... Quel giorno Moll sfoggiò lo stile del grande campione, affermò la sua personalità di pilota e legittimò la mia fiducia in lui...». Il 6 maggio, sul circuito della Mellaha a Tripoli, si corre il Gran Premio della Lotteria. I forti premi attirano due assi d'Indianapolis: Lou Moore con una Miller tre litri e Peter De Paolo su Miller V8 di 5047 cc. con trazione sulle quattro ruote. Taruffi ha la Maserati W5 a 16 cilindri; Dreyfus e Wimille le Bugatti 59. Chiron, Varzi, Trossi e Moll hanno le Alfa Romeo Tipo B. Dopo furibonda volata fra Varzi e Moll in rimonta, il galliatese resiste all'algerino per solo un quinto di secondo. Il 27 maggio, a Berlino, c'è l'Avusrennen. Ferrari presenta un'Alfa Romeo carenata, portata a 3200 cc., affidata a Moll; Varzi e Chiron hanno le Tipo B. Nuvolari e lord Howe sono con le Maserati 2900, Pietsch ha L'Alfa 2600. Stuck,

segue

L'Alfa Romeo carenata della Scuderia Ferrari di Guy Moll a Berlino il 27 maggio 1934 in occasione dell'Avusrennen, gara vinta dal pilota algerino che vediamo sorridente qui sotto dopo il vittorioso arrivo. Oltre alla corsa tedesca, Guy Moll nello stesso 1934 vince anche il GP di Monaco. Le immagini sono tratte da «Piloti che gente...» per gentile concessione di Enzo Ferrari



tale padronanza di sé, da spaccare in due il ragionamento anche sotto le disumane sollecitazioni del pericolo. Capii che, da quel momento, il pericolo per lui sarebbe consistito soprattutto nella classe inferiore degli altri, i quali avrebbero potuto arginare la sua superiorità con difese anche non ortodosse. E probabilmente così fu...». A Pescara per la Coppa Acerbo, il 15 agosto, ci sono tutti. Caracciola, Fagioli ed Henne con le Mercedes; Stuck e Sebastian con le Auto Union; Varzi, Chiron, Moll e Ghersi con le Alfa Romeo Tipo B, Penn-Hughes con la «Monza» 2600; Nuvolari con la Maserati 8CM, Straight, Howe, Hamilton, Corsi e Zehender con altri modelli del tridente; Brivio con la Bugatti. Moll parte male, dalla quinta fila. Recupera, a metà corsa passa al comando, lo cede poi a Varzi mentre nel box Ferrari un incendio distrugge la vettura di Chiron. Passa a condurre Fagioli con la Mercedes, ma Moll contrattacca, recupera. Al sedicesimo giro l'algerino tocca in variante, si gira, spegne il motore, lo riavvia e chiude la tornata in 1'04". Recupera ancora, la Mercedes avversaria entra nel suo campo visivo. La vettura di Moll entra nella base del chilometro lanciato alle 12h54'02" affiancando la Mercedes del doppiando Henne. Un attimo più tardi il motore dell'Alfa Romeo zittisce. Scatta inesorabile il maleficio del numero infausto: sono partite diciassette vetture, si sta correndo la diciassettesima tornata, la macchina è appena uscita dal diciassettesimo chilometro. La vettura impazzisce mentre viaggia ad oltre 260 all'ora. Per Moll è la fine quasi istantanea. Di Guy Moll disse ancora Enzo Ferrari: «... Fu purtroppo una meteora, anche se indimenticabile... Morì al circuito di Pescara: stava superando la Mercedes di Henne sul rettilineo che porta da Montesilvano a Silvi Marina; ci fu una sbandata, dovuta probabilmente a una collisione; Moll uscì di strada e decedette sul colpo... Era di madre spagnola e di padre francese emigrato in Algeria, dove lui era nato. Non saprei dire se quel miscuglio di razze e di ambienti avesse contribuito a fare di quel ragazzo un portento; in ogni caso egli è stato, secondo me, degno di essere accostato a Nuvolari; simile a Nuvolari per talune singolari e strane affinità mentali, per il medesimo spirito aggressivo, la disinvoltura di guida, la determinazione nell'affrontare il rischio...». Parole simili a quelle dedicate a Gilles... □

L'Albo d'oro di Guy Moll

1932		
25/9:	GRAN PREMIO MARSIGLIA	3° - Bugatti
1933		
19/2	GRAN PREMIO PAU	2° - Bugatti
4/6	GRAN PREMIO NIMES	3° - Alfa Romeo
11/6	GRAN PREMIO FRANCIA	5° - Alfa Romeo
1/7	GRAN PREMIO MARNA	3° - Alfa Romeo
6/8	GRAN PREMIO NIZZA	3° - Alfa Romeo
20/8	GRAN PREMIO COMMINGES	3° - Alfa Romeo
27/8	GRAN PREMIO MARSIGLIA	3° - Alfa Romeo
10/9	GRAN PREMIO MONZA	2° - Alfa Romeo
1934		
3/4	GRAN PREMIO MONACO	1° - Alfa Romeo
6/5	GRAN PREMIO TRIPOLI	2° - Alfa Romeo
27/5	AVUSRENNEN	1° - Alfa Romeo
1/7	GRAN PREMIO FRANCIA	3° - Alfa Romeo
8/7	GRAN PREMIO MARNA	2° - Alfa Romeo
27/7	COPPA CIANO	2° - Alfa Romeo
15/8	COPPA ACERBO	Incidente mortale

Villeneuve d'altri tempi

segue

Momberger ed il principe di Leiningen pilotano le Auto Union 4360 cc. sedici cilindri; le Mercedes rinunziano all'ultimo momento. Parte anche De Paolo con la Miller di Tripoli. Dalla metà corsa Moll assume il comando e vince ad oltre 205 di media davanti a Varzi, Momberger, Howe, Nuvolari e Pietsch. Per il Gran Premio di Francia, il 1 luglio a Monthléry, sono presenti le Mercedes 3800 cc. di Caracciola, Fagioli e Brauchitsch; le Auto Union di Stuck e Momberger; le Maserati di Etancelin e Zehender; le Bugatti 59 maggiorate a 3300 cc. di Nuvolari, Benoist e Dreyfus; le Alfa Romeo Tipo B di Varzi, Chiron e Trossi. Moll, riserva, rileva Trossi alla guida della

vettura, che è sesta ma con prima e terza fuori uso. Rimonta e conclude terzo, vicinissimo a Varzi che lo precede appena di una ventina di metri. Fiumi di champagne corrono, l'8 agosto a Reims-Gueux, per il Gran Premio della Marna. Partono tre Alfa Romeo Tipo B con Chiron, Varzi e Moll e due Monza 2600 con Soffietti e Balestrero; con le Bugatti 51 sono Howe e Brunet, mentre con le Maserati gareggiano Nuvolari, Etancelin, Hamilton, Sommer, Straight e Zehender. Si alternano al comando Nuvolari, Varzi e Chiron, con avvicendamenti per noie. Alla fine vince Chiron, Moll è secondo, Varzi terzo con Marinoni che lo ha rilevato.

LA CONSACRAZIONE. Il 22 luglio, sul circuito del Montenero a Livorno, si disputa la Coppa Ciano, assenti Mercedes ed Auto Union. Nuvolari è con la Maserati; Varzi, Moll e Trossi

con le Alfa Romeo 2900. La lotta è fra Varzi e Moll ed Enzo Ferrari la ricorda così: «... Moll aveva superato Varzi, ma aveva poi bucatato una gomma in prossimità dei box; Varzi lo aveva superato, ma, sostituita di furia la ruota, Moll lo aveva ripreso in un solo giro, con un recupero favoloso e già lo incalzava. Decisi di segnalargli di desistere: non era buona norma di scuderia darsi una tale battaglia, cercare addirittura la provocazione. Così preparai il segnale, ma proprio nell'attimo in cui lo mostravo al sopraggiungente scatenato ragazzo, la sua auto iniziò un pauroso testacoda in piena curva. Moll cambiò velocità e arrivò alla fantascienza dell'automobilismo facendomi addirittura cenno che aveva capito mentre piroettava; rimise in carreggiata la vettura e ripartì, ripetendomi con la mano che aveva capito. Rimasi sbalordito. Non avevo mai visto una tale freddezza, una

L'ANAGRAFE DELLA PASSIONE

Un meeting Ferrari a Tolentino in settembre

FERRARI MEETING è il nome del raduno nazionale organizzato dalla Scuderia Marche-Ferrari Club «Gilles Villeneuve» di Tolentino (Macerata). La manifestazione si svolgerà nella località marchigiana dal 21 al 23 settembre. Le iscrizioni si sono aperte il 15 luglio e si chiuderanno il 1 settembre. Al Ferrari Meeting saranno ammesse tutte le vetture costruite dalla casa di Maranello; su ogni auto potranno prendere posto un pilota e un accompagnatore. In sede di verifiche tecniche le vetture saranno suddivise in tre classi: A, costruite tra il 1947 e il 1964; B, tra il 1965 e il 1974; C, tra il 1975 e il 1984. La valutazione avverrà secondo criteri di miglior conservazione, singolarità ed estetica. Verrà quindi stilata una classifica con relativa premiazione a base di oggetti e premi d'onore. Gli interessati devono mettersi in contatto con la Scuderia Marche-Ferrari Club «Gilles Villeneuve», Casella Postale 92, 62029 Tolentino (Macerata). La tassa d'iscrizione è di 150 mila lire.



NUOVI CLUB

CLUB ENZO FERRARI MASSA

Sede: c/o Bar Nari - 54100 Turano Massa - Tel. 0585/48.81.25.

Note: fondato il 12 aprile 1984, è iscritto al Registro Ferrari col N. 362. Presidente: Giancarlo Bertelloni.

FERRARI CLUB GILLES-PILOTI OPITERGINI

Sede: via G. Verdi 33 - 31046 Oderzo (Treviso). Tel. 0422/71.75.89.

Note: fondato il 9 aprile 1984, è iscritto al Registro Ferrari col N. 285. Presidente: Flavio Paolin.

CLUB FERRARI RAMISETO

Sede: c/o Bar Iole, via A. Bombardi 89, Ramiseto (Reggio Emilia). Tel. 81.71.10.

Note: fondato nel maggio 1984, è iscritto al Registro Ferrari. Presidente: Roberto Malpeli.

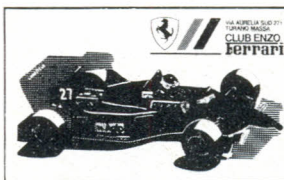
FERRARI CLUB TORRE DI FINE

Sede: c/o Bar Ristorante da Luigi, via D. Alighieri 25. Torre di Fine (Venezia).

Note: fondato il 16 marzo 1984, è iscritto al Registro Ferrari col N. 370.

FERRARI CLUB DINO FERRARI PALESTRINA

Sede: via Mantova 6 - 00036 Palestrina (Roma).



Tel. 06/95.56.888 oppure: via degli Arcioni, Palestrina (Roma).

Note: fondato nel luglio 1984, è iscritto al Registro Ferrari col N. 379. Presidente: Andrea Polidori.

FERRARI CLUB FOLLONICA

Sede: c/o Bar Maremma Corse, via Piemonte - Follonica (Grosseto).

Note: fondato il 27 marzo 1984, è iscritto al Registro Ferrari col N. 358. Presidente: Oliviero Frosoni.

FERRARI CLUB GHEDI

Sede: c/o Birreria Saloon - Via Circuito Sud 20 - 25016 Ghedi (Brescia). Tel. 030/90.24.01.

Note: fondato nel luglio 1984, è iscritto al Registro Ferrari col N. 337. Presidente: Dario Manenti.

KIT STANDARD

composto da:

1 Spoiler anteriore
4 Salvabordo (codolini per parafrangente)

1 Spoiler posteriore
1 Convogliatore d'aria

PREZZO AL PUBBLICO
L. 150.000
Iva esclusa

KIT DE LUXE

composto da:

1 Spoiler anteriore completo di proiettori Fendinebbia
4 Salvabordo (codolini per parafrangente)

4 Coppe Copricerchi
1 Spoiler posteriore
1 Convogliatore d'aria

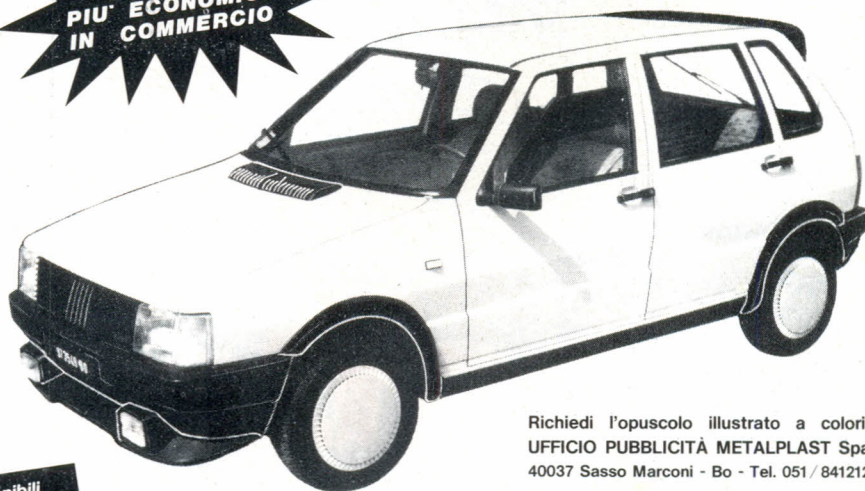
PREZZO AL PUBBLICO
L. 270.000
Iva esclusa

i KIT METALPLAST sono disponibili presso tutti i principali negozi di accessori auto

KIT FIAT Uno



Trasforma e personalizza la tua vettura
Diminuisce il CX e il consumo della benzina
Non devi forare la carrozzeria per montarlo



Richiedi l'opuscolo illustrato a colori:
UFFICIO PUBBLICITÀ METALPLAST Spa
40037 Sasso Marconi - Bo - Tel. 051/841212

METALPLAST

**AUTO
SPRI
NT**

estate



Sulla fuoristrada

A cura di Carlo Massagrande e Ettore Mingardi

SULLA FUORISTRADA

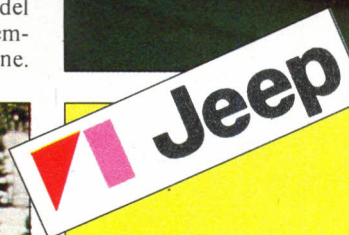
Fuoristrada: da fatto di costume a realtà industriale

Nonsolomoda

Importante per la nostra economia lo sviluppo del settore.
Immatricolate in Italia circa 10.000 unità all'anno

Quella che fino a pochi anni fa veniva considerata la «moda del fuoristrada», è diventata oggi una realtà industriale e commerciale di importanza non trascurabile nel settore automobilistico. Il veicolo a quattro ruote motrici è finalmente considerato non più un fenomeno di costume, ma un insostituibile mezzo per il lavoro e per il tempo libero e questo lo hanno capito anche i costruttori di tutto il mondo, impegnandosi sempre più nello sviluppo tecnologico dei 4x4 per offrire alla clientela un prodotto al passo con i tempi e rispondente alle particolari esigenze di mercato. Pur rappresentando una fascia abbastanza marginale nel mercato automobilistico, i veicoli per il fuoristrada hanno un peso non indifferente nella nostra economia e in questi ultimi quattro anni, in Italia, se ne sono immatricolati in media una decina di migliaia all'anno; non sono certamente molti, ma dobbiamo considerare che un veicolo nuovo ha un prezzo che oscilla da un minimo di dieci milioni ad un massimo di cinquanta. Nel 1983, secondo i dati ufficiali diramati dall'ANFIA, il totale dei fuoristrada immatricolati in Italia ha raggiunto le 7300 unità; tale cifra comprende però 430 Subaru, 277 Audi «80 Quattro» e 58 «Coupé Quattro» che sono normali vetture con la trazione integrale e quindi non

considerate in questa panoramica come fuoristrada. Comunque, a queste 7300 immatricolazioni vanno aggiunti altri 2350 veicoli del cosiddetto mercato «parallelo», nato a causa soprattutto del severo contingentamento che colpisce i prodotti giapponesi e che ne limita l'importazione «ufficiale» a non più di 1600 all'anno, vetture comprese. Sempre nel 1983 sono stati importati a questo modo 1900 veicoli giapponesi, ma anche 40 Jeep, 350 Lada «Niva» e 60 Uaz. Per quanto riguarda il mercato normale, la parte del leone la fa, ovviamente, la Fiat, con 2022 veicoli immatricolati («Campagnola» e «Panda 4x4», seguita dalla Austin-Rover con 1014 «Land Rover» e 667 «Range Rover» e dalla Mercedes con 636 «G». Per gli altri modelli le cifre sono le seguenti: 625 Suzuki, 421 Lada, 412 Jeep, 315 Toyota, 222 Uaz, 170 Daihatsu, 24 Mitsubishi e 7 Nissan. Nel 1984 queste cifre sono destinate a salire in quanto nuovi modelli si sono aggiunti da pochi mesi al già lungo elenco; è il caso dell'Aro «Ischia», dell'Ebro «Patrol», della Suzuki «SJ 410» con passo allungato, del nuovo «Patrol» turbodiesel, dell'Isuzu «Trooper», del Chrysler «Ramcharger», del Chevrolet «Blazer ST», dell'UMM «2300» e del nuovissimo Daihatsu «Rocky», il cui primo esemplare è già in Italia per le prove di omologazione.



Impressioni di guida

Questa splendida quarantenne ancora piena di fascino rimane una pietra miliare nella storia dei veicoli a trazione integrale.

Non importa se lo spazio per i bagagli è inesistente e il divano posteriore è sacrificato.

La gamma di motori, a benzina e Diesel, soddisfa qualsiasi esigenza, di lavoro e di svago.

Robustezza e maneggevolezza non si discutono





«CJ 7» Carta d'identità

MOTORE: 6 cilindri in linea di 4229 cmc, potenza 110 CV Din a 3500 giri minuto; motore diesel Isuzu 4 cilindri in linea di 2369 cmc, potenza 60 CV Din a 3400 giri minuto; trazione posteriore, anteriore inseribile.

TRASMISSIONE: cambio a 4 marce con ridotte.

CORPO VETTURA: freni anteriori a disco, posteriori a tamburo; lunghezza 3,89 m, larghezza 1,66 m, altezza 1,83 m, altezza minima da terra 21 cm; peso a vuoto 2000 kg.

PRESTAZIONI: velocità massima 140 kmh (120 kmh diesel). Pendenza massima superabile del 90 per cento.

PREZZI DI LISTINO IVA COMPRESA

«CJ 7» Renegade	L.	27.465.000
«CJ 7» Laredo	L.	30.100.000
«CJ 7» Base diesel	L.	25.180.000
«CJ 7» Renegade diesel	L.	26.130.000
«CJ 7» Laredo diesel	L.	28.435.000
Tassa sulla proprietà	L.	350.000
(diesel)	L.	737.000

IMPORTATORE - AGIS-MIF - Via Salaria, 741
- 00139 Roma - tel. 06/81.08.841.

SULLA FUORISTRADA

«LAND ROVER»

Carta d'identità

MOTORE: 4 cilindri in linea di 2286 cmc, potenza 52 CV Din a 4000 giri minuto; trazione posteriore, anteriore inseribile.

TRASMISSIONE: cambio a 4 marce con ridotte.

CORPO VETTURA: freni a tamburo; lunghezza 3,64 m (4,46 m «Land 109» - 4,44 m «1.10»), larghezza 1,68 m (1,71 «Land 109» - 1,79 «1.10»), altezza 1,96 m (2,00 m «Land 109» - 1,96 m «1.10»); peso a vuoto da 1560 a 1945 kg.

PRESTAZIONI: velocità massima 105 kmh. Pendenza massima superabile 81 per cento (84% «Land 109», 100% «1.10»).

PREZZI DI LISTINO IVA COMPRESA

«Land 88» telone	L. 17.648.000
«Land 88» SW	L. 20.635.000
«Land 88» SW overdrive	L. 22.424.000
«Italian Limited Edition»	L. 23.386.000
«Land 109» SW overdrive	L. 23.366.000
«1.10» hard-top	L. 23.608.000
«1.10» SW	L. 26.780.000
Tassa sulla proprietà	L. 737.000

IMPORTATORE: Austin Rover Italia - Via Paolo di Dono - 00144 Roma - Tel. 06/50391.



AUSTIN ROVER

Impressioni di guida

È uno dei più vecchi 4x4 in produzione e lo si nota soprattutto al volante; la tradizionale barra dietro ai sedili anteriori ne impedisce la regolarità, per cui la posizione risulta scomoda. È un mezzo robustissimo adatto a qualsiasi uso, è pratico, ma l'abitacolo è piuttosto rumoroso, specialmente nella versione Diesel; motori poco brillanti



Impressioni di guida

È ancora, nonostante l'età, il più sofisticato e confortevole 4x4, buono per l'asfalto, eccezionale in fuoristrada per le sue prestazioni. Il motore è potente, con buona elasticità ai bassi regimi (purtroppo il consumo è elevato). La carrozzeria, con il pronunciato sbalzo posteriore, può creare qualche problema nei passaggi difficili. Ottima l'insonorizzazione

«RANGE ROVER» - Carta d'identità

MOTORE: 8 cilindri a V di 3528 cmc, potenza 126 CV Din a 4000 giri minuto; trazione permanente sulle quattro ruote.

TRASMISSIONE: cambio a 5 marce con riduttore.

CORPO VETTURA: freni a disco anteriori e posteriori; lunghezza 4,47 m, larghezza 1,77 m, altezza 1,78 m, altezza minima da terra 19 cm; peso a vuoto 1820 kg (1920 modello quattro porte).

PRESTAZIONI: velocità massima 153 kmh. Pendenza massima superabile del 100 per cento.

PREZZI DI LISTINO IVA COMPRESA

«Range 2 porte»	L. 32.465.000
«Range 4 porte»	L. 36.852.000
Tassa sulla proprietà	L. 286.500

IMPORTATORE: Austin Rover Italia - Via Paolo di Dono - 00144 Roma - Tel. 06/50391.

AUSTIN ROVER

Impressioni di guida

Versione con un riuscito allestimento sulla base della «10»,

costruita in Romania, la «Ischia» è maneggevole e dotata di una meccanica affidabile. In fuoristrada per le sue dimensioni ridotte e la buona visibilità anteriore si rivela molto agile; le sospensioni sono un po' troppo morbide, ma in compenso il comfort su strada e nei trasferimenti è assicurato



«ISCHIA 10» Carta d'identità

MOTORE: (Renault) 4 cilindri in linea di 1397 cmc, potenza 69 CV Din a 5500 giri minuto; trazione posteriore, anteriore inseribile.

TRASMISSIONE: cambio a quattro marce con ridotte

CORPO VETTURA: freni a disco anteriori, posteriori a tamburo. Lunghezza 3,78 m, larghezza 1,60 m, altezza 1,73 m, altezza minima da terra 20 cm; peso a vuoto 1130 kg (convertibile), 1380 kg (hard-top).

PRESTAZIONI: velocità massima 125 kmh. Pendenza massima superabile in prima ridotta 35 per cento.

PREZZI DI LISTINO IVA COMPRESA

«Ischia 10.1» convertibile	L.	10.926.000
«Ischia 10.4» hard-top	L.	12.158.200
Tassa sulla proprietà	L.	71.500

IMPORTATORE: CIEMME S.p.A. Centro Multindustria - Via Mazzini 174 - 40139 Bologna (Tel. 051/346018)



«PATROL» — Carta d'identità

MOTORE: diesel, 4 cilindri in linea di 2710 cmc, potenza 67 CV Din a 3600 giri minuto; trazione posteriore, anteriore inseribile.

TRASMISSIONE: cambio a 5 marce con ridotte.

CORPO VETTURA: freni anteriori a disco, posteriori a tamburo; lunghezza 4,07 m, larghezza 1,69 m, altezza 1,84 m (K) 1,97 m (J), altezza minima da terra 19,2 cm; peso a vuoto 1850 kg (K) 1870 kg (J)

PRESTAZIONI: velocità massima 120 kmh (K) 110

kmh (J). Pendenza massima superabile del 90 per cento.

PREZZI DI LISTINO IVA COMPRESA

«Patrol K»	L.	19.000.000
«Patrol J»	L.	19.100.000
Tassa sulla proprietà	L.	19.300
(omologazione autocarro)		

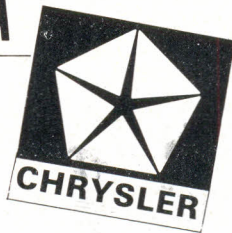
IMPORTATORE: Patrol Italia - Via Salaria, 1280 - 00138 Roma - tel. 06/6917241



Impressioni di guida

Un veicolo adatto al lavoro e al tempo libero, molto robusto e venduto a un prezzo interessante (è omologato autocarro). Rivela buone doti su qualsiasi terreno e l'allestimento dell'abitacolo pur non essendo lussuoso è curato. La sua guida non è impegnativa e la posizione al volante è abbastanza corretta; ottima la visibilità consentita dall'alto sedile, ben conformato

SULLA FUORISTRADA



Impressioni di guida

Le notevoli dimensioni e l'alto cofano, sotto al quale «pulisce» un potente 8V di 5210 cc, limitano la visibilità in avanti nei passaggi più difficili. Comodissimo veicolo su strada, anche in fuoristrada consente notevoli prestazioni (la coppia motrice è molto buona); buona l'insonorizzazione dell'abitacolo. Purtroppo il consumo non è dei più economici

«Ramcharger» Carta d'identità

MOTORE: 8 cilindri a di 5210 cmc, potenza 179 CV Din a 4000 giri minuto; trazione posteriore, anteriore inseribile.

TRASMISSIONE: automatica a tre rapporti con ridotte.

CORPO VETTURA: freni anteriori a disco, posteriori a tamburo; lunghezza 4,69 m, larghezza 2,02 m, altezza 1,87 m, altezza minima da terra 20,5 cm; peso a vuoto 1650 kg.

PRESTAZIONI: velocità massima 170 kmh. Pendenza massima superabile del 100 per cento.

PREZZI DI LISTINO IVA COMPRESA

«Ramcharger»	L. 39.000.000
Tassa sulla proprietà	L. 414.800

IMPORTATORE: CIEMME S.p.A. Centro Multindustria - Via Mazzini 174 - 40139 Bologna (tel. 051/341618)



«SJ 410» Carta d'identità

MOTORE: 4 cilindri in linea di 970 cmc, potenza 45 CV Din a 5500 giri minuto; trazione posteriore, anteriore inseribile.

TRASMISSIONE: cambio a 4 marce con ridotte.

CORPO VETTURA: freni anteriori a disco, posteriori a tamburo; lunghezza 3,44 m, larghezza 1,46 m, altezza 1,69 m, altezza minima da terra 21 cm.

PRESTAZIONI: velocità massima 109 kmh. Pendenza massima superabile 82 per cento.

PREZZI DI LISTINO IVA COMPRESA

«SJ 410 Q»	L. 13.992.000
«SJ 410 V»	L. 14.550.000
«SJ 410 QX De Luxe»	L. 14.400.000
«SJ 410 VX De Luxe»	L. 14.952.000
Tassa sulla proprietà	L. 33.000

IMPORTATORE: Autexpò S.p.A. - Via Nazionale, 74 - 39040 Ora (Bolzano) - tel. 0471/80380.

Impressioni di guida

Un veicolo eccezionale per quanto riesce a fare in fuoristrada pur con un piccolo motore, che ha il pregio di consumare poco. Robusto e maneggevolissimo, con meccanica solida e buone finiture dell'abitacolo, improntate alla massima praticità, ha purtroppo poco spazio per i bagagli e i passeggeri posteriori. È l'ideale per il fuoristrada alpino





Impressioni di guida

Progettato per impieghi militari, questo mezzo non concede molto alla lussuosità degli interni e al design della carrozzeria. Qui, tutto è pratico, funzionale e robusto. In fuoristrada le sue qualità sono esenti da critiche e chi è abituato alle escursioni su percorsi per «duri» apprezza di più i suoi ridotti sbalzi che le rumorosità e la rusticità dell'abitacolo



UAZ «469» - Carta d'identità

MOTORE: 4 cilindri in linea di 1995 cmc, potenza 126 CV Din a 4000 giri minuto; 2445 cmc, potenza 80 CV Din a 4000 giri minuto; diesel di 2304 cmc, potenza 72 CV Din a 4500 giri minuto e diesel di 2498 cmc con una potenza di 83 CV Din a 4500 giri minuto. Trazione posteriore, anteriore inseribile.

TRASMISSIONE: cambio a 4 marce con ridotte.

CORPO VETTURA: freni a tamburo sulle quattro ruote; lunghezza 4,02 m, larghezza 1,79 m, altezza 2,01 m, altezza minima da terra 23 cm; peso a vuoto da 1530 a 1650 kg.

PRESTAZIONI: velocità massima da 115 a 140 kmh. Pendenza massima superabile 100 per cento.

PREZZI DI LISTINO IVA COMPRESA

«469 Racing» autocarro (1995)	L. 15.410.800
«469» benzina autocarro (2445)	L. 11.779.940
«469» 2.3 diesel autocarro	L. 15.320.600
«469» 2.5 diesel	L. 16.146.600
Tassa sulla proprietà (Racing)	L. 117.400
(benzina 2445)	L. 152.200
(2.3 D autocarro)	L. 19.300
(2.5 D)	L. 73.200

IMPORTATORE:

Martorelli
Via Grandi
Peschiera Borromeo
(Milano)
tel. 02/5470157



Impressioni di guida

Costruito soprattutto per essere impiegato nei lavori più gravosi, questo portoghese è indistruttibile sia per quanto riguarda la meccanica (il motore è un Peugeot) e la carrozzeria, in lamierato particolarmente robusto. Non è molto comodo nei lunghi trasferimenti, è rumoroso, l'equipaggiamento è ridotto all'essenziale, ma è maneggevole e consuma poco



UMM «2300» Carta d'identità

MOTORE: diesel 4 cilindri in linea di 2304 cmc, potenza 66,5 CV Din a 4500 giri; trazione posteriore, anteriore inseribile.

TRASMISSIONE: cambio a 4 marce con ridotte.

CORPO VETTURA: freni a tamburo sulle quattro ruote; lunghezza 3,85 m, larghezza 1,57 m, altezza 2,00 m, altezza minima da terra 23 cm; peso a vuoto 1550 kg.

PRESTAZIONI: velocità massima 115 kmh. Pendenza massima superabile 60 per cento.

PREZZI DI LISTINO IVA COMPRESA

«2300» telone	L. 15.100.000
«2300» hard-top	L. 16.100.000
Tassa sulla proprietà	L. 737.000

IMPORTATORE: Sidauto - km 0,500 autostrada TO-MI località Gli Stessi - 10036 Settimo Torinese (Torino) - tel. 011/2623023.

SULLA FUORISTRADA



«NIVA 2121» Carta d'identità

MOTORE: 4 cilindri in linea di 1568 cmc, potenza 76 CV Din a 5400 giri minuto; trazione permanente sulle quattro ruote.

TRASMISSIONE: cambio a 4 marce con riduttore.

CORPO VETTURA: freni anteriore a disco, posteriori a tamburo; lunghezza 3,72 m, larghezza 1,68 m, altezza 1,59 m, altezza minima da terra 22 cm; peso a vuoto 122 kg.

PRESTAZIONI: velocità massima 132 kmh. Pendenza massima superabile del 90 per cento.

PREZZI DI LISTINO IVA COMPRESA

«Niva 2121» L. 12.720.000

Tassa sulla proprietà L. 84.000

IMPORTATORE: Automec s.r.l. - Via Papa Giovanni XXIII, 16 - Peschiera Borromeo (Milano) - Tel. 02/ 547.01.57.

Impressioni di guida

Questa compatta berlina-giardinetta ha la trazione permanente sulle quattro ruote, tiene la strada e rivela insospettabili doti di agilità in fuoristrada. Ha discrete prestazioni su strada, anche se è un po' rumorosa, però il consumo è elevato; ottime le sospensioni. Sullo sterrato lo sterzo si appesantisce, però è diretto; efficace la frenata.

«PATROL» Carta d'identità

MOTORE: diesel 6 cilindri in linea di 3246 cmc, potenza 100 CV Din a 4000 giri minuto; trazione posteriore, anteriore inseribile.

TRASMISSIONE: cambio a 5 marce con riduttore.

CORPO VETTURA: freni anteriori a disco, posteriori a tamburo; lunghezza 4,07 m (4,69 m station wagon), larghezza 1,69 m, altezza 1,34 m (1,83 m station wagon); peso a vuoto 1760 kg (1820 station wagon).

PRESTAZIONI: velocità massima 130 kmh. Pendenza massima superabile del 100 per cento.

PREZZI DI LISTINO IVA COMPRESA

«Patrol» L. 28.952.000

«Patrol» station wagon L. 31.022.000

Tassa sulla proprietà L. 1.026.500

IMPORTATORE: CAR AND SEA S.r.l. - Viale Brianza, 95 - 20092 Cinisello Balsamo (Milano) - Tel. 02/ 618.87.97.



Impressioni di guida

Un gran motore, sia nella versione aspirata che sovralimentata, con potenza e coppia sufficienti al più esigente amante dello sterrato impegnativo. Facile da guidare nonostante la lunghezza del cofano, ben rifinito dentro e fuori, un cambio dolce si apprezza soprattutto quando il terreno richiede velocità di manovra. Lo sterzo è leggero ma poco sensibile.





«CAMPAGNOLA» Carta d'identità

MOTORE: 4 cilindri in linea di 1995 cmc, potenza 80 CV Din a 4600 giri minuto; motore diesel 4 cilindri in linea di 2445 cmc, potenza 72 CV a 4200 giri minuto; trazione posteriore, anteriore inseribile.

TRASMISSIONE: cambio a 5 marce con ridotte.

CORPO VETTURA: freni a tamburo; Lunghezza 3,78 m (4,3 m lunga), larghezza 1,58 m, altezza 1,98 m, altezza minima da terra 27,5 cm; peso a vuoto da 1670 a 1930 kg.

PRESTAZIONI: velocità massima 120 kmh (115 kmh diesel). Pendenza massima superabile del 100 per cento.

PREZZI DI LISTINO IVA COMPRESA (chiavi in mano)

Torpedo B	L.	22.549.200
Torpedo lunga B	L.	23.131.200
Hard-top B	L.	24.451.200
Hard-top lunga B	L.	25.135.200
Torpedo D	L.	26.605.200
Torpedo lunga D	L.	27.253.200
Hard-top D	L.	28.609.200
Hard-top lunga D	L.	29.533.200
Tassa sulla proprietà	L.	117.400
	L.	773.200 (diesel)

COSTRUTTORE: Fiat - Corso Marconi, 10 - 10125 Torino - Tel. 011/65.651.

Impressioni di guida

Rispetto alla concorrenza è uno dei 4x4 più spartani e la versione «hardtop» soffre di scarsa insonorizzazione. In compenso è ben guidabile, soprattutto il modello con motore Diesel, che ha il servosterzo di serie; a veicolo carico il motore non è molto potente quando si usa in montagna. È meglio il due litri a benzina, che assicura anche una migliore accelerazione.

«G» - Carta d'identità

MOTORE: «240 GD» diesel 4 cilindri in linea di 2399 cmc, potenza 72 CV Din a 4400 giri minuto; «300 GD» diesel 5 cilindri in linea di 2998 cmc, potenza 88 CV Din a 4400 giri minuto; «230 GE» benzina 4 cilindri in linea di 2307 cmc, potenza 125 CV Din a 5000 giri minuto; «280 GE» benzina 6 cilindri in linea di 2746 cmc, potenza 156 CV Din a 5250 giri minuto; trazione posteriore, anteriore inseribile.

TRASMISSIONE: cambio a 4 m. con riduttore.

CORPO VETTURA: freni anteriori a disco, posteriori a tamburo; lunghezza 3,94 m (4,39 m lungo), larghezza 1,70 m, altezza 1,98 m (1,96 m station wagon), altezza minima da terra 21,5 cm; peso a vuoto da 1850 a 2065 kg.

PRESTAZIONI: velocità massima 105 kmh (240 GD), 114 kmh (300 GD), 125 kmh (230 GE), 150 km (280 GE). Pendenza massima superabile del 90 per cento.

PREZZI DI LISTINO IVA COMPRESA

«240 GD» corto	L.	29.580.000
«240 GD» SW corto	L.	31.500.000
«240 GD» SW lungo	L.	35.460.000
«300 GD» corto	L.	37.674.000
«300 GD» SW corto	L.	39.330.000
«300 GD» SW lungo	L.	44.022.000
«230 GE» corto	L.	37.191.000
«230 GE» SW corto	L.	38.778.000
«230 GE» SW lungo	L.	43.746.000
«280 GE» corto	L.	39.951.000
«280 GE» SW corto	L.	41.262.000
«280 GE» SW lungo	L.	46.299.000
Tassa sulla proprietà	L.	773.200 (240)
	L.	940.400 (300)
	L.	143.000 (230)
	L.	177.900 (280)

IMPORTATORE: Mercedes Benz Italia - Via Campo Nell'Elba (Zona Salaria km 7,100) - 00199 Roma - Tel. 06/ 81.631.



Impressioni di guida

Meccanica estremamente raffinata e robusta, finiture all'altezza della tradizione Mercedes, funzionalità in ogni particolare, ampia scelta di versioni e motori sono le qualità più evidenti e che hanno decretato il successo di questo veicolo in tutto il mondo. Il Diesel di 2399 cc non è molto potente, ma comunque svolge il suo lavoro con la massima onestà.

SULLA FUORISTRADA

CHEVROLET

Impressioni di guida

L'aspetto grintoso e l'abitacolo tipicamente americano fanno di questo 4x4 la «limousine» dello sterrato. Con il suo sei cilindri a benzina e il cambio automatico si guida morbidamente senza fatica. Le sospensioni sono un po' troppo morbide nel fuoristrada impegnato e il servosterzo è troppo leggero, ma una volta fatta la mano le prestazioni vengono fuori



«BLAZER ST» Carta d'identità

MOTORE: 6 cilindri a V di 2837 cmc, potenza 115 CV Din a 4900 giri minuto; trazione posteriore, anteriore inseribile.

TRASMISSIONE: automatica a tre rapporti con ridotte.

CORPO VETTURA: freni anteriori a disco, posteriori a tamburo, lunghezza 4,33 m, larghezza 1,66 m, altezza 1,65 m, altezza minima da terra 19 cm; peso a vuoto 1630 kg.

PRESTAZIONI: velocità massima 147 km/h. Pendenza massima superabile del 90 per cento.

PREZZO DI LISTINO IVA COMPRESA

«Blazer ST» L. 40.200.000

Tassa sulla proprietà L. 177.900

IMPORTATORE: Autexpò S.p.A. - Via Nazionale, 74 - 39040 Ora (Bolzano) - Tel. 0471/80.380.

TOYOTA

«LAND CRUISER» Carta d'identità

MOTORE: diesel 4 cilindri in linea di 3431 cmc, potenza 90 CV Din a 3500 giri minuto; trazione posteriore, anteriore inseribile.

TRASMISSIONE: cambio a cinque marce con ridotte

CORPO VETTURA: freni anteriori a disco, posteriori a tamburo; lunghezza 3,87 m, larghezza 1,66m, altezza 1,94 m, altezza minima da terra 21 cm; peso a vuoto 1770 kg.

PRESTAZIONI: velocità massima 125 km/h. Pendenza massima superabile 97 per cento.

PREZZI DI LISTINO IVA COMPRESA

«Cruiser» hard-top autocarro L. 22.360.000

«Cruiser LX» hard-top L. 31.284.000

Tassa sulla proprietà L. 19.300 (autocarro) L. 1.069.500 (LX)

IMPORTATORE: Toyota Italia - Piazza Pio XI, 62 - 00165 Roma - tel. 06/6237041

Impressioni di guida

Uno dei fuoristrada più robusti e il primo di produzione giapponese ad avere una larga diffusione in tutto il mondo per le sue insuperabili qualità. Dotato di un ottimo diesel, potente, brillante ed elastico (è anche poco rumoroso), con il cambio ben sincronizzato, maneggevole e facile da azionare, risente dell'anzianità di progetto negli allestimenti interni



Impressioni di guida

Compatto, con un ottimo turbodiesel, si manovra senza alcuna fatica grazie anche allo sterzo, alla frizione e ai freni giustamente dimensionati. L'avantreno a ruote indipendenti assicura un buon comfort; ottimamente realizzato l'abitacolo, con particolare riguardo alle finiture e alla praticità, anche se il divano posteriore è comodo solo per due persone, con scarsa accessibilità.



«PAJERO» - Carta d'identità

MOTORE: turbodiesel 4 cilindri in linea di 2346 cmc, potenza 85 CV Din a 4200 giri minuto; trazione posteriore, anteriore inseribile.

TRASMISSIONE: cambio a cinque marce con ridotte.

CORPO VETTURA: freni anteriori a disco, posteriori a tamburo; lunghezza 3,94 m, larghezza 1,68 m, altezza 1,85 m, altezza minima da terra 18 cm; peso a vuoto 1480 kg.

PRESTAZIONI: velocità massima 136 km/h. Pendenza massima superabile del 100 per cento.

PREZZO DI LISTINO IVA COMPRESA

«Pajero»	L. 23.053.000
Tassa sulla proprietà	L. 737.000

IMPORTATORE: Koelliker Importazioni - Viale Certosa, 201 - 20151 Milano - tel. 02/30031.

DELTA

Impressioni di guida

Veicolo compatto con sbalzi anteriore e posteriore ridotti, è robusto e con una buona guidabilità. Le sospensioni assicurano una buona aderenza delle ruote in fuoristrada e un buon comfort su asfalto. Il motore VM turbo diesel ha potenza da vendere in qualunque condizione di guida. Ottima la frenata grazie ai quattro freni a disco. Si potrebbero migliorare le finiture.

«MINI CRUISER»

Carta d'identità

MOTORE: due motorizzazioni; Toyota 4 cilindri di 1587 cmc; potenza 69 CV Din a 5200 giri minuto; altra con motore VM turbodiesel, 4 cilindri di 2393 cmc, potenza 100 CV Din a 4200 giri minuto; trazione posteriore, anteriore inseribile.

TRASMISSIONE: cambio a 4 marce con ridotte.

CORPO VETTURA: freni a disco sulle quattro ruote; lunghezza 3,66 m, larghezza 1,59 m, altezza 1,87 m, altezza minima da terra 22 cm; peso a vuoto 1300 kg (1380 kg turbodiesel).

PRESTAZIONI: velocità massima 125 kmh (140 kmh turbodiesel). Pendenza massima superabile dell'80 per cento.

PREZZI DI LISTINO IVA COMPRESA

«Mini Cruiser»	L.	15.024.000
«Mini Cruiser TD-VM»	L.	19.972.000
Tassa sulla proprietà	L.	84.400
	L.	773.200

DISTRIBUTORE: Gandin Auto - Vicolo Vajont, 2 - 31020 San Vendemiano (Treviso) - Tel 0438/40.718.



SULLA FUORISTRADA

Guida all'acquisto dell'usato

L'occasione è buona

Quando vediamo una bella Jeep sgargiante di colori e con tutti gli accessori cromati e lucidati a specchio, ci viene subito in mente che con il nostro stipendio non potremo mai permetterci certi divertimenti «da ricchi». E invece anche noi possiamo divertirci in fuoristrada senza spendere decine di milioni, perché oggi si trovavano delle buone occasioni nel mercato dell'usato. Gli oltre settantamila veicoli circolanti in Italia e la notevole scelta offerta dal mercato del nuovo, hanno dato origine a un discreto «parco». È facile trovare quindi il fuoristrada che fa per noi sia per il prezzo, sia per l'impiego cui lo destiniamo.

Meno facile la scelta, perché dipende da molti fattori e tutti importanti. Per esempio non dobbiamo lasciarci abbagliare da una carrozzeria multicolore e con cromi lucidi; meglio privilegiare una meccanica in ordine, perché in un 4x4 è complessa e le riparazioni sono piuttosto co-

cranti, come la classica Parigi-Dakar e fra i tanti reduci vi può capitare un bel «Patrol» tirato a lucido con «soli» diecimila chilometri e uno o al massimo due anni di vita. Per attenuare se non tutti almeno una buona parte di questi rischi, è consigliabile rivolgersi ai commercianti specializzati del settore, che hanno inoltre valide attrezzature per qualunque tipo di manutenzione e riparazione. Molto rischioso è l'acquisto di veicoli ex militari o di provenienza cantieristica, rilevati generalmente in blocco da piccole officine, rimessi in sesto con materiali di recupero, ma comunque con meccanica sfruttatissima. I più diffusi sono la vecchia «Campagnola» e le «Land Rover», importate a vagoni alcuni anni fa e vendute a prezzi stracciati, ma ci sono anche «Munga» e Toyota.

Un'altra scelta da non sottovalutare è quella del motore: a benzina o Diesel? Il prezzo del gasolio è allettante, ma se non

percorrete più di ventimila chilometri all'anno è meglio rinunciare. Il motore a benzina a parità di cilindrata è più potente, più elastico, meno rumoroso e in caso di riparazione è meno costoso. Attualmente nel mercato dell'usato sono molto richiesti i piccoli Suzuki, quotati sui dieci milioni, le «Range Rover», dai venti milioni in su e le classiche Jeep «CJ 5», che però con i loro 8V di 5000 cc consumano parecchio (prezzi, da 15 a 20 milioni). Quelle con il motore Diesel Isuzu, in buono stato, valgono circa 20 milioni e lo stesso si può dire per un Mercedes, sempre Diesel, molto richiesto. I Toyota «Land Cruiser» si possono trovare a circa dieci milioni se hanno sette anni, a quindici se più recenti. Con otto milioni si compra una buona Lada «Niva», con quindici una «Campagnola» Diesel di due-tre anni; per una «Land Rover 88» Diesel di quattro anni si spendono 12-14 milioni.



stose, mentre per sistemare una carrozzeria la spesa è alla portata di tutti. Tenete presente comunque che i cinquantamila chilometri di un fuoristrada, fatti in gran parte con la trazione integrale inserita e con le marce ridotte, corrispondono a un chilometraggio doppio di una qualsiasi automobile.

È anche molto importante poter stabilire se un 4x4 è stato usato prevalentemente su asfalto o se il proprietario è un patito del fuoristrada impegnativo; in questo caso il valore a parità di modello e di anno di costruzione varia di alcuni milioni. Oggi sono moltissimi i fuoristradisti che partecipano a raid massa-

Expofuoristrada 84: un successo

La conferma del continuo sviluppo del settore fuoristrada, la si è avuta quest'anno dal successo ottenuto dal 6. Expofuoristrada, tenutosi a Torino e per la prima volta ospitato nei saloni del «Valentino».

Oltre 90.000 visitatori, hanno affollato i 18.000 metri quadrati di esposizione, occupati da oltre 100 espositori. Massiccia la presenza delle più importanti Case costruttrici del mondo di cui, per far meglio rilevare l'importanza assunta dall'esposizione, ne citiamo qualcuna: Fiat, Austin-Rover, Jeep, Ebro, Toyota, Mitsubishi, Datsun, Uaz, Suzuki ed altre, che hanno presentato i loro modelli.

Uno spazio riservato anche all'accessoristica di questo settore, in continuo sviluppo anch'essa, dato l'incremento considerevole di mezzi circolanti attualmente sul nostro territorio. Inoltre, per facilitare la vendita o lo scambio del proprio fuoristrada un settore riservato all'usato.

A completare il quadro di Expofuoristrada '84, una pista artificiale per un corso di approccio alla guida fuoristradistica con l'insegnamento di specialisti quali Cesare Giraud, vincitore, nel 1982, di quell'avventura che si chiama «Camel Trophy». Con questi ingredienti, il fuoristrada, non può che ben sperare per il futuro.



Il pubblico, non è certo mancato a Expofuoristrada e la foto della pagina accanto ne è una dimostrazione (FotoPress). Nelle altre immagini, alcuni passaggi, che ci fanno sottolineare la difficoltà delle prove e la robustezza dei mezzi. Infine, nella foto grande, un parco vetture numerosissimo al via di una gara (FotoGirelli)



80 le 4x4 al via di ogni gara Quanti «numeri»

La «febbre» del fuoristrada, non poteva, inevitabilmente, non contaminare anche gli sportivi. E così, nel volgere di pochi anni, anche l'attività agonistica ha avuto uno sviluppo considerevole. Basti pensare che attualmente esistono circa 70 club fuoristrada, sparsi in ogni parte della nostra penisola, e il numero è in continuo crescendo.

Per gli appassionati di questa specialità, vi è ora la possibilità di disputare un campionato italiano riconosciuto dalla CSAI, e due trofei nazionali (organizzati dalla F.I.F.), uno denominato «Endurance 4x4» e l'altro «Trial 4x4». Per completare il quadro delle manifestazioni, quest'anno il calendario prevedeva anche ben 14 raduni dei quali 3 internazionali.

Di tutto rispetto il parco macchine al via di ogni prova, se si tiene conto che sono almeno 80 gli iscritti per ogni gara, e che il costo medio di una 4x4 varia dai 13 milioni circa di una piccola Niva, ai 30 di una Jeep, per arrivare infine alle «Formula Uno» della specialità, vale a dire le vetture che appartengono al gruppo speciale e che praticamente consentono ai loro proprietari di prepararle in ogni particolare: in questo caso il costo può raggiungere agevolmente la cinquantina di milioni. Le gare, ricche di «numeri», offrono quindi uno spettacolo assicurato, che il pubblico apprezza partecipando

numerose. Il campionato italiano prevede numerose categorie, per le quali, al vincitore di ognuna, a fine stagione viene assegnata una Coppa CSAI. Vi è inoltre l'assegnazione del titolo di Campione Italiano assoluto. Tale titolo, va al pilota che a fine stagione ha ottenuto il maggior punteggio, sommando i 6 migliori risultati ottenuti nella propria categoria ai punti ottenuti in classifica generale per ogni gara. Numerose le categorie di veicoli che partecipano al Campionato Italiano che sono suddivise in tre gruppi:

1. VEICOLI DI SERIE — Le caratteristiche di queste vetture rimangono praticamente invariate da quelle di serie, vale a dire che non si possono cambiare i rapporti, la carrozzeria non può essere modificata come anche il peso a vuoto deve rimanere quello dichiarato dalla casa. Infine, il motore non può superare il limite massimo di cilindrata consentito dalla classe di appartenenza. A questo gruppo appartengono anche le 4x2, ossia quei veicoli che più comunemente chiamiamo «buggy». Anche al vincitore di questa categoria viene assegnata una Coppa CSAI. Le cilindrata sono così suddivise: classe A fino a 1.800 cmc.; B da 1.801 a 3.000 cmc.; C oltre 3.000.

segue

SULLA FUORISTRADA

Quanti «numeri»

segue

2. GRUPPO SPECIALE — È in questa categoria, che le elaborazioni più sofisticate possono essere attuate. Infatti, si tratta praticamente di una formula libera dove però i costi diventano piuttosto alti, appunto per le innumerevoli modifiche che si possono apportare.

3. VEICOLI DIESEL — A questa categoria appartengono tutti i veicoli provvisti di motore diesel, che può essere anche turbocompresso. Le classi sono due: fino a 2.600 cmc. la D; oltre 2.600 cmc. la E. Anche se non sono ammesse moltissime modifiche, il regolamento è molto meno restrittivo rispetto a quello delle vetture di serie. Va detto infine, che l'impegno dei vari club non è rivolto solamente al fuoristrada inteso come agonismo. Si sono formati infatti dei gruppi di solidarietà civile, e la F.I.F., a tale proposito, ha istituito lo scorso anno una targa di riconoscimento per il club, che di anno in anno, si sia particolarmente distinto in operazioni di soccorso civile. Per il 1983, tale riconoscimento è stato attribuito alla Scuderia Modena Corse-Sezione Fuoristrada, grazie all'opera di soccorso prestata alla popolazione in disagio, causa lo straripamento del fiume Panaro, avvenuto nel novembre dell'82.

I CLUB FUORISTRADA

TRENTINO ALTO ADIGE

Fuoristrada Club Dolomiti - c/o R. Zini - Via Zotti, 12/B - 38067 Rovereto (TN).

FRIULI VENEZIA GIULIA

Friuli Fuoristrada Club - Via Prefettura, 19/B - 33100 Udine.

Agriturist Fuoristrada Club/F.V.G. - Via Duca d'Aosta, 113 - 34170 Gorizia.

Fuoristrada Club 4x4 Pordenone - c/o Autoscuola Tavella - Viale Dante, 38/A - 33170 Pordenone.

Gruppo Fuoristradistico Isontino - c/o Marino Toss - Via Roma, 5 - 34072 Gradisca d'Isonzo (GO).

Fuoristrada Club Trieste - c/o Dario Gerbelli - Via Ressel, 4 - 34143 Trieste.

BIGIP Fuoristrada Club - Via Boito (SS. 16) 63 - 34070 Monfalcone (GO).

VALLE D'AOSTA

Club Fuoristrada Autoval - Reg. Aeroporto, 2 - 11100 Saint Christophe (AO).

VENETO

Boomerang Club Fuoristrada Valleogra - c/o Albergo da Bruno - Piazza Alta - 36030 Valli del Pasubio (VI).

S.F.E. Sodalizio Fuoristradisti - c/o Guido Dalla Costa - Via Giacomelli, 10 - 35100 Padova.

Club Fuoristrada 4x4 Cangrande - c/o Giovanni Brancati - Via A; Uso di Mare, 8 - 37100 Verona.

PIEMONTE

Arar Club - c/o Arar - S.S. Novi Ovada - 15060 Castellotto d'Orba (AL).

Club Amici Fuoristrada - c/o T. Bellio - Fraz. Prina Reg. Grup. - 13050 Veglio (VC).

Valsesia Fuoristrada Club - Via Roma, 30 - 13018 Valduggia (VC).

Biella Fuoristrada Club - c/o G. Boglietti - Via Campo e Zampe, 14/bis - 13060 Cossila S. Grato (VC).

Cross Car Club - Circolo Fuoristrada Stefanini - Casella Postale, 156 - 10024 Moncalieri (TO).

Polisportiva Bardonecchia Sezione Fuoristrada - c/o Virgilio Soldi - Via Medail, 25 - 10052 Bardonecchia (TO).

Motoclub Sauze d'Oulx Automotociclistica 4x4 - Via Villaggio Alpino, 1 - 10050 Sauze d'Oulx (TO).

Draghi Rossi Fuoristrada Team - c/o Vittorio Graziotti - Via Bausano, 41/B - 14100 Asti.

Club Autostandar Team - c/o Autostandar - Corso Belgio, 179 - 10153 Torino.

Gruppo Alto Vergante Amici della Natura - Via Alto Vergante, 15 - 28010 Nebbiuno (NO).

LOMBARDIA

Elephant Club 4x4 Milano - c/o L. Meddi - Via Arbe 63 - 20125 Milano.

Balestra Club Fuoristrada Bergamo - c/o Treviglio Fuoristrada - Via Bergamo, 43 - 24047 Treviglio (BG).

Adventure Club 4x4 Varese - c/o Emanuele Macchi - Via Berra, 12 - 21040 Venegono Inf. (VA).

Kerampa Fuoristrada Club - Via Roma, 10 - 22020 S. Fermo D/B (CO).

Roll Bar Crema Fuoristrada - c/o Marco Pavesi - Via Provinciale, 30 - 26020 Madignano (CR).

Club Fuoristrada Mincio - c/o Giuseppe Briani - Via Einaudi, 3/5 - 47047 Porto Mantovano (MN).

LIGURIA

Club 4x4 Alpi Marittime - c/o Gianfranco Brea - c/o Banca Commerciale Italiana - Piazza Dante - 18100 Imperia.

Luniclub 4x4 - c/o Edmondo Colliva - Via S. Gottardo, 20 - 19038 Sarzana (SP).

Pontinvrea Fuoristrada Club - c/o Francesco Baccino - Via Roma, 11 - 17040 Pontinvrea (SV).

Wheel Drive Club - c/o Carlo Regoli - Via Al Garbo, 4/16 - 16159 Genova Rivarolo.

Genova Fuoristrada Club - c/o Paolo Messina - Via D'Annunzio, 91 - 16121 Genova.

EMILIA-ROMAGNA

Club Nazionale Fuoristrada - c/o Gordini - Loc. Idice - Via Andreoli, 1 - 40068 San Lazzaro Di Savena (BO).

Associazione Fuoristrada Ferrarese «D. Lugli» - c/o Salatini F. - Via Val Trebba, 24 - 44100 Ferrara.

Modena Corse / Sezione Fuoristrada - Via del Sagittario, 3 - 41100 Modena.

Palagano Fuoristrada Club - c/o Proloco/Municipio - Via XXIII Dicembre, 74 - 41046 Palagano (MO).

Africar Club - c/o Stefano Sorghini - Via Barchetta, 5 - 40010 Bentivoglio (BO).

Fuoristrada Pievepelago - c/o Urbano Mordini - Via Pogetti, 51 - 41027 Pievepelago (MO).

Club 4x4 Explorer - c/o Oscar Mulazzani - Viale Ceccarini, 200 - 47036 Riccione (FO).

Club Tricolore Fuoristrada - Via Cagliari, 44/A - 43100 Parma.

Club Alfa Matta - Via Emilia Est, 13 - 43100 Parma.

Scuderia Tricolore Sezione Fuoristrada - c/o Roberto Montanari.

Computer Center - Via Dante, 4 - 42100 Reggio Emilia.

Club Fuoristrada 4x4 - c/o Picar - Via Emilia Pavese, 65/A - 29100 Piacenza.

TOSCANA

Maremma 4x4 Club - c/o O. Rumeni - Via Ansedonia, 79 - 58043 Castiglione Della Pescaia (GR).

Leopard Club 4x4 Fuoristrada - c/o O. Innocenti - Viale Adua 377 - 51100 Pistoia.

Toyota Fuoristrada Club - c/o P. L. Mordini - Via Baciacavallo 1/E - Loc. Cafaggio - 500047 Prato (FI).

Club Fuoristrada Arezzo - c/o Autoscuola Aurora - Via Lorenzetti, 10 - 52100 Arezzo.

Scout Club 4x4 - c/o Digiemme - Ponte alla Chiassa, 148 - 52010 Giovi (AR).

Panzer Club Fuoristrada - Via S. Antonio, 44 - 50047 Prato (FI).

MARCHE

Associazione Fuoristradistica Adventure - c/o Renato Sertori - Via Friuli, 6 - 60100 Ancona.

ABRUZZI

Club Fuoristrada Abruzzo - c/o Pavoni - Via Tiburtina, 156 - 65100 Pescara.

LAZIO

Jeep Club - c/o G. Sestito - Via F. Vettori, 8 - 00164 Roma.

Roar Roma Club - Via Turati, 64 - 00185 Roma.

Club Tivoli 4x4 Fuoristrada - c/o Alberto d'Angelo - Via delle Piagge, 40 - 00019 Tivoli (RM).

Club Romano Fuoristrada - c/o Andrea Palcinelli - Largo Antonelli, 4 - 00145 Roma.

Club Romano Fuoristrada - c/o Giorgio Peverini - Via Salaria, 264 - 00198 Roma.

CAMPANIA

Club Campano Fuoristrada - Via Petrarca, 163 - 80122 Napoli.

Club Meridionale Fuoristrada - Via San Paolo Belsito, 353 - 80035 Nola (NA).

CALABRIA

Reggio Calabria Fuoristrada Club - c/o Ernesto Palumbo - via del Gelsomino, 11 - Trav. 1. privata - 89100 Reggio Calabria.

SICILIA

Sud Safari Club - c/o Maurizio Nicastro - Viale Ten. Lena, 14 - 97100 Ragusa.

Club Enna Fuoristrada - c/o Alessandro Battaglia - Via Plebiscito, 8/bis - 94100 Enna.

Club 4x4 Dello Stretto di Messina - c/o U. Aguglia - Via XXVII Luglio, 40/15. 195 - 98100 Messina.

Club Fuoristrada Etna - c/o Centro Fuoristrada - Via De Gasperi, 83 - 95127 Catania.

SARDEGNA

4x4 Sardegna Club - c/o Sergio Falconieri - Via Napoli, 105 - 09045 Quartu S. Elena (CA).



Un raduno con gli amici: divertimento assicurato (FotoPress)

Calendari 1984

Queste le gare e i raduni che ancora si devono svolgere

Campionato Italiano Fuoristrada (CSAI)

26 agosto	C. Amici F.	Veglio (Vercelli)
16 settembre	Arar F. C.	Mornese (Alessandria) (*)
9 settembre	Panzer C. F.	Mugello (Firenze)
30 settembre	Csai	Sardegna
7 ottobre	Roar C.	Montopoli S. (Roma) (*)

(*) Gare non valide per l'assegnazione del titolo italiano.

Trofeo Nazionale Endurance 4x4 (F.I.F.)

22-23 settembre	Tre Venezie	
20-21 ottobre	Due Mari (Toscana-Romagna-Marche)	
17-18 novembre	Campania-Calabria	

Trofeo Nazionale Trial 4x4 (F.I.F.)

7 ottobre	C.F. Pievepelago	Pievepelago (Modena)
25 novembre	C.F. Etna	Catania

Raduni F.I.F.

1-2 settembre	F.C. Dolomiti	Rovereto (Trento)
8-9 settembre	Elephant C.	Cervinia (Aosta)
30 settembre	Cross Car C.T.	Saluzzo (Cuneo)
14 ottobre	Modena Corse S.F.	Modena

Imminente la presentazione dell'Alfa sovralimentata
Ecco la Giulietta Turbo

Sarà il modello «top» della gamma: motore 1.800 da 150 cavalli e velocità massima di 220 kmh. I primi esemplari definitivi sono già in circolazione sulle nostre strade

DOPO la 33 Quadrifoglio Verde, l'Alfa Romeo si appresta a lanciare sul mercato una nuova vettura dalle caratteristiche spiccatamente sportive: la Giulietta 1.8 Turbo. Si tratta di un modello sensibilmente differente dalla Giulietta 2.0 Turbo delta, con la quale ha in comune solamente il sistema di sovralimentazione, e che costituirà la versione «top» della gamma. Il motore, deriva-

Un prototipo della Giulietta Turbo sorpreso nei pressi di Novara. Non si notano differenze estetiche, ma sotto il cofano pulsa un motore da 150 CV e 220 km orari



to dal classico bialbero in lega leggera, ha subito parecchie modifiche per l'ottenimento di una potenza elevata (si parla di 150 cavalli e di 220 kmh) ma anche caratteristiche di elasticità e di durata. Il sistema di sovralimentazione è costituito da un turbo-compressore Aravio e da un collettore in lega leggera incorporante l'intercooler. L'iniezione è elettronica. Per quanto riguarda il resto della meccanica, la Giulietta 1.8 Turbo dovrebbe sfruttare alcuni particolari dell'Alfa Romeo Gtv 2.5 come i freni maggiorati, pneumatici super ribassati con cerchi Trx da 390 mm e trasmissione rinforzata. Esteticamente la vettura non si discosterà molto dal «look» (recentemente rinnovato) degli attuali modelli Giulietta, ma presenterà certamente una caratterizzazione più sportiva. □



**La Thema
mostra
la coda**

SONO in via di ultimazione i collaudi della Lancia Thema, l'ammiraglia torinese che farà il suo debutto ufficiale al prossimo Salone di Torino a novembre. La foto che pubblichiamo riguarda appunto uno degli esemplari destinati alle prove (la camuffatura è ormai limitata a qualche striscia di nastro adesivo) e rivela un particolare della carrozzeria che finora non era stato svelato: vale a dire la coda. È piuttosto compatta e alta, con spigoli arrotondati e grossi gruppi ottici integrati nella carrozzeria. L'apertura del bagagliaio è a filo con il pianale per agevolare le operazioni di carico e scarico. Ricordiamo che la Thema sarà offerta in una vasta gamma di modelli e di motorizzazioni. □

Sorpresa... alle spalle, ecco la Lancia Thema che vedremo ufficialmente in novembre a Torino

Il pieno alternativo

Fra i carburanti utilizzabili per i motori a scoppio, soltanto tre hanno un'importanza rilevante: il benzolo, l'alcol etilico e l'alcol metilico. Miscelati alla benzina, danno luogo a indiscutibili vantaggi (più potenza, meno inquinamento) ma il consumo va alle stelle

di Massimo Clarke

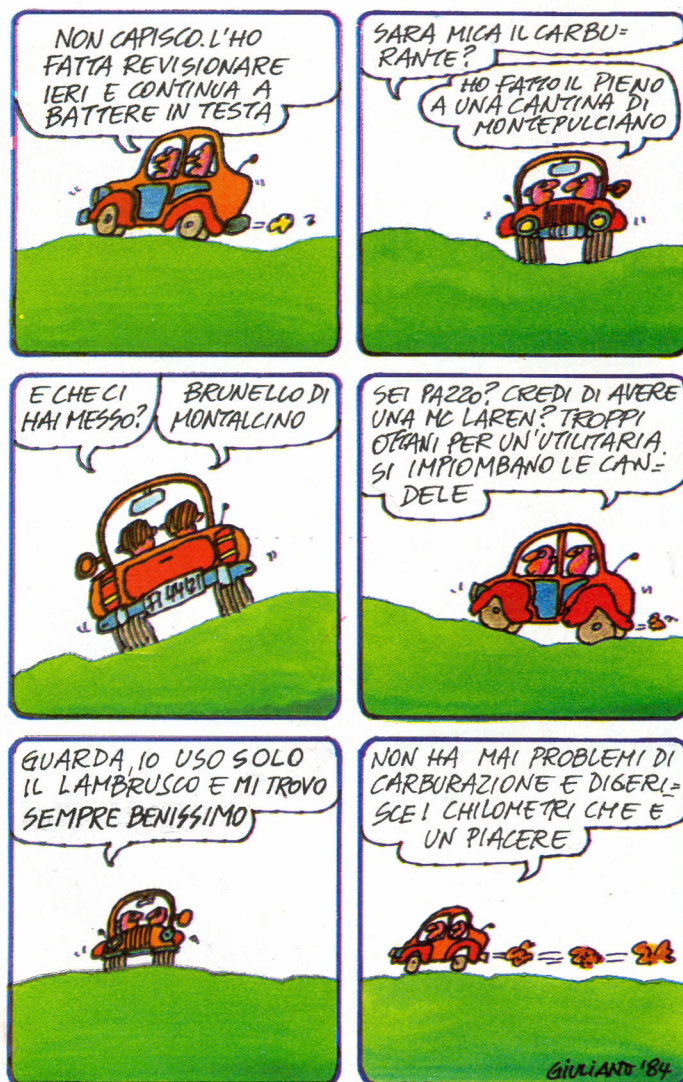
DA VARI ANNI a questa parte è tornato di grande attualità un argomento che già in passato aveva più volte polarizzato l'attenzione dei tecnici, ovvero quello dei carburanti che possono venire impiegati per alimentare i motori ad accensione per scintilla, in sostituzione o in aggiunta alla consueta benzina. Mentre l'interesse attuale è dettato da preoccupazioni energetiche legate ad un possibile esaurimento, in un futuro più o meno lontano, dei giacimenti di petrolio e a un non improbabile aumento dei costi dei prodotti petroliferi che si potrà verificare mano mano che la scarsità di «oro nero» si farà più evidente oltre che da motivi ecologici (riduzione dell'inquinamento), in passato furono condotte interessanti ricerche in questo settore per motivi strategici, per difficoltà di approvvigionamento di materie prime in determinati periodi storici. Può ad esempio essere interessante sapere che prima della seconda guerra mondiale in molte nazioni europee era in commercio la benzina miscelata con alcool (Germania, Francia, Austria, Lettonia). Non parliamo poi del mondo delle competizioni, nel quale fino alla metà degli anni '50 sono state adottate come carburante miscele libere di varia natura (a base alcoolica, con benzolo e altre).

LA BENZINA è costituita da un miscuglio di idrocarburi che distillano tra 25°C e 210°C. Essa viene ricavata dal petrolio mediante processi di distillazione frazionata, di cracking, di alchilazione. Come qualunque carburante, per ottenere una combustione completa essa deve venire miscelata con l'aria in un ben determinato rapporto. Mediamente per la benzina questo è, in peso, di circa 15 parti di aria ed una di benzina. In altre parole il «titolo» della miscela

aria-benzina corretto dal punto di vista chimico è 15:1. Per gli altri carburanti questo «titolo» può variare anche sensibilmente, come vedremo. Una delle più importanti caratteristiche dei carburanti è il loro potere antidetonante, che viene indicato per mezzo del Numero di Ottano. I combustibili in grado di sopportare elevati rapporti di compressione senza che si verifichi la detonazione hanno un

potere antidetonante elevato. Un idrocarburo dotato di eccellenti qualità antidetonanti è l'isottano, al quale arbitrariamente viene assegnato un Numero di Ottano (N.O.) eguale a 100; al contrario, all'eptano, che ha cattive qualità antidetonanti, viene per convenzione assegnato un N.O. eguale a 0. È chiaro che questi due idrocarburi possono essere miscelati tra di loro in varie proporzioni in modo da

ottenere carburanti dotati di tutti i N.O. possibili tra 0 e 100. Queste miscele di isottano ed eptano servono appunto come carburante di riferimento per determinare il N.O. di una benzina o di qualunque altro carburante. Le prove per la determinazione del N.O. vengono condotte su motori da laboratorio a rapporto di compressione variabile ai quali sono collegati dei sensori che indicano l'insorgere della detonazione. È chiaro che un carburante che ha un N.O. pari a 90 può sopportare un rapporto di compressione massimo (prima che si verifichi la detonazione) uguale a quello che può sopportare una miscela costituita dal 90% (in volume) di isottano e dal 10% di eptano. Quanto più alto è il N.O. di un carburante, tanto più elevato è il rapporto di compressione che si può adottare. A sua volta un incremento del rapporto di compressione assicura un aumento del rendimento termico del motore e quindi rende possibile una maggiore potenza a parità di consumo oppure (cosa molto importante nei moderni motori di serie) un minore consumo di carburante a parità di potenza erogata. Per molti anni vi è stato quindi un «trend» verso la adozione di rapporti di compressione sempre più elevati, parallelamente al quale vi è stato un aumento del potere antidetonante delle benzine reperibili in commercio. La situazione si è stabilizzata verso la metà degli anni '60; in seguito alla crisi petrolifera, però, dal 1973 in poi vi è stato un progressivo aumento di interesse, ai fini del contenimento dei consumi, verso motori caratterizzati tra l'altro dalla adozione di camere di combustione di conformazione razionale e di elevati rapporti di compressione. Proprio in questi stessi anni si è andata facendo sentire in misura sempre più importante la necessità



di ridurre l'inquinamento atmosferico causato dalle emissioni dello scarico degli autoveicoli. Questa nuova esigenza ha portato a nuovi problemi. Per assicurare un elevato potere antidetonante alle benzine, ovvero per ottenere alti N.O., si faceva da molti anni ricorso ad aggiunte di appositi additivi, il piombo tetraetile ed il piombo tetrametile. Questi composti purtroppo sono molto velenosi e, cosa ancora più grave, danno origine, in seguito alla combustione, a sostanze gassose estremamente tossiche. In molte nazioni sono entrate quindi in vigore delle norme che vietano di aggiungere alla benzina composti a base di piombo in misura superiore a un determinato limite; in futuro inoltre è prevista in varie parti del mondo la commercializzazione di benzina del tutto priva di piombo (questi carburanti ad esempio sono già reperibili negli USA). Dato che, come già detto, per avere un buon rendimento del motore (e quindi una adeguata potenza con un consumo contenuto) è indispensabile ricorrere a elevati rapporti di compressione, e che per potere adottare questi ultimi è necessario che il carburante utilizzato sia dotato di un alto N.O., è evidente che mentre da un lato si cercano di ottenere benzine dotate in origine di eccellenti caratteristiche antidetonanti, (tali da non necessitare aggiunte di piombo tetraetile), delle miscele a base di benzina e carburanti alternativi dotati di elevato N.O. In altre parole si sta combattendo su due fronti, ovvero per ridurre l'inquinamento senza dover rinunciare a prestazioni e a consumi limitati e per valutare quali possibilità vi siano di utilizzare almeno parzialmente risorse energetiche diverse dal petrolio.

TRA I CARBURANTI alternativi, in pratica sole tre hanno una rilevante importanza. Il benzolo, sottoprodotto del carbone fossile durante il procedimento di trasformazione in coke, è composto di benzina con una certa quantità di toluolo e xilolo (benzolo commerciale). Esso ha un elevato potere antidetonante (N.O. 100) e si mescola perfettamente con la benzina; il suo potere calorifico è però inferiore a quello della benzina. Il titolo chimicamente corretto dalla miscela aria-benzolo è 13,5:1. L'alcol etilico, detto anche etanolo, ha un N.O.

superiore a 100 (circa 106) e, cosa importantissima, ha un elevatissimo calore latente di evaporazione (circa tre volte più alto di quello della benzina).

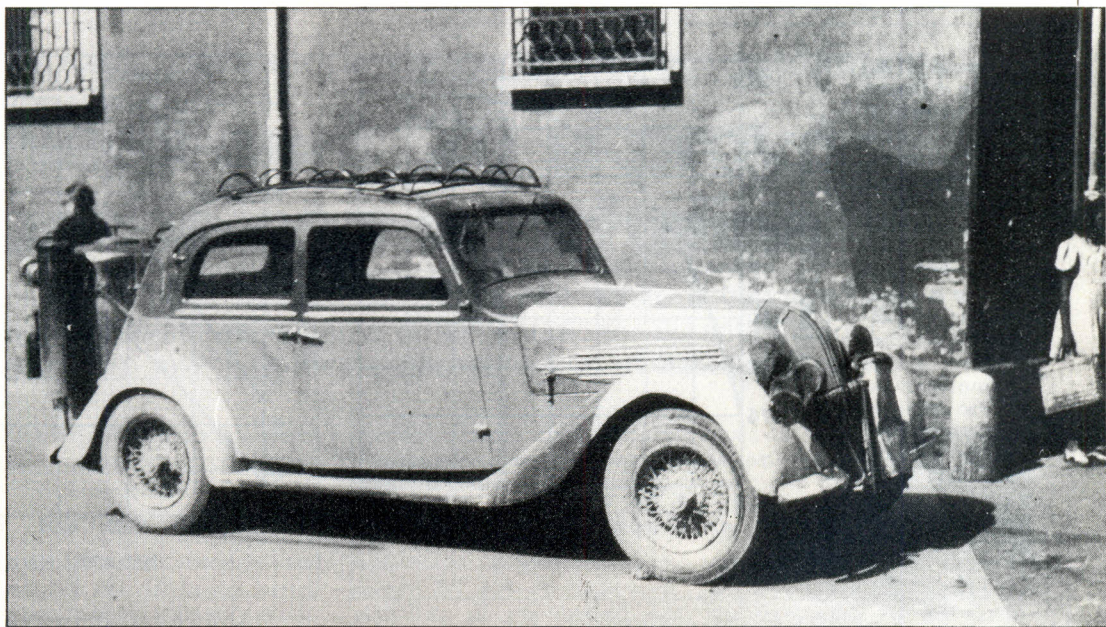
Queste caratteristiche sono possedute anche dall'alcol metilico (o metanolo). Mentre l'alto N.O. consente l'impiego di rapporti di compressione elevati senza problemi di detonazione, l'alto calore latente di vaporizzazione assicura un vigorosissimo «raffreddamento interno» del motore cosa che ostacola ulteriormente l'insorgere della detonazione. Può essere interessante osservare a questo proposito che se immettendo nei cilindri una data quantità di miscela aria-benzina si ottiene un abbassamento della temperatura di 20°C, con la medesima quantità di miscela aria-alcol etilico l'abbassamento di temperatura è di ben 85°C e se si impiega

come carburante alcol metilico, addirittura 125°C! Si noti anche che abbassando la temperatura della carica immensa nei cilindri si migliora il rendimento volumetrico.

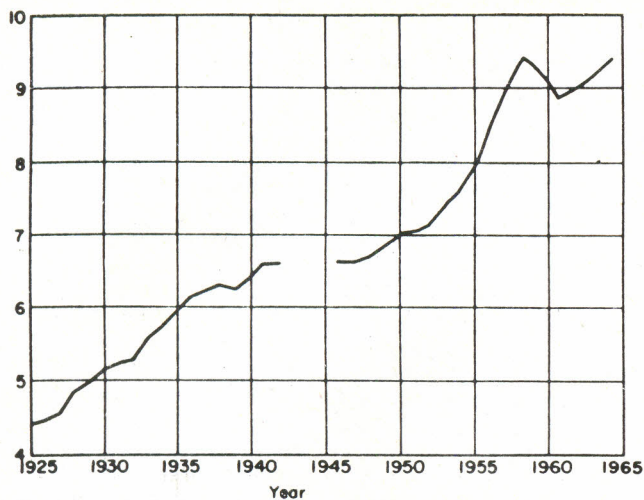
IL POTERE calorifico dell'alcol non è molto elevato: il consumo, a parità di potenza erogata, risulta quindi sempre considerevolmente superiore a quello che si ha alimentando il motore benzina. Il titolo chimicamente corretto per una miscela aria/alcol etilico è 9:1 e quello per una miscela aria/alcol metilico è 6,5:1. L'alcol etilico viene ottenuto dalla frutta, dalla canna da zucchero, dalle patate, dai cereali eccetera. La produzione avviene per fermentazione dello zucchero ottenuto da tali sostanze. Industrialmente si può anche ricorrere alla produzione per sintesi. L'alcol metilico di

norma viene ottenuto per sintesi. È chiaro a questo punto che impiegando miscela a base alcolica è possibile ottenere potenze superiori a quelle ottenibili alimentando il motore con sola benzina! Per dare una idea dell'incremento che il rapporto di compressione può subire se il motore viene alimentato ad alcol, si può citare il caso di un monocilindrico di 500 cm³ che equipaggiava una motocicletta da competizione; passando dalla benzina super (con la quale il massimo rapporto di compressione che si poteva impiegare era 9,5:1) a una miscela costituita da 80% alcol metilico, 10% benzina super e 10% benzolo, si poteva adottare un rapporto di compressione = 14:1! Era però necessario aumentare la portata del getto principale del carburatore del 125%! Sempre su que-

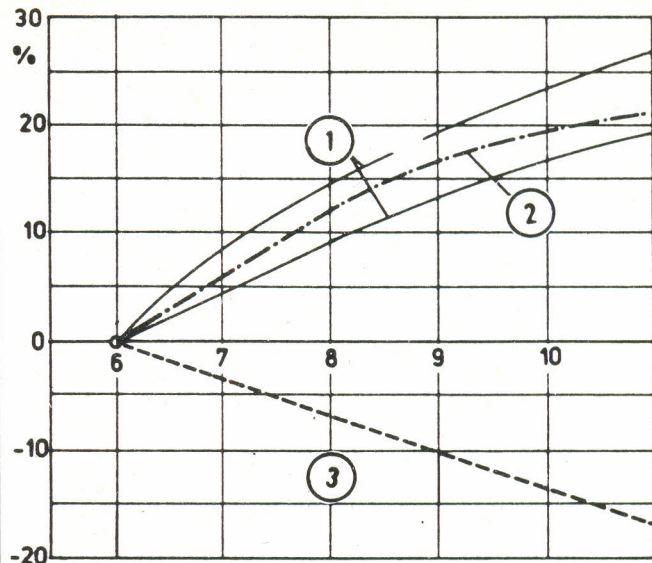
segue



Durante l'ultima guerra e negli anni precedenti, si diffusero in Italia le auto a gasogeno che trasformavano in gas combustibile sostanze come il carbone. In alto, 1943; una Bianchi S9 berlina su cui spicca posteriormente l'impianto a gasogeno. A lato, Modena 1934: fra gli osservatori dell'Alfa 6C-1750 a gasogeno «Dux» del prof. Ferraguti, anche Enzo Ferrari (senza cappello). (Fotografie Zagari)



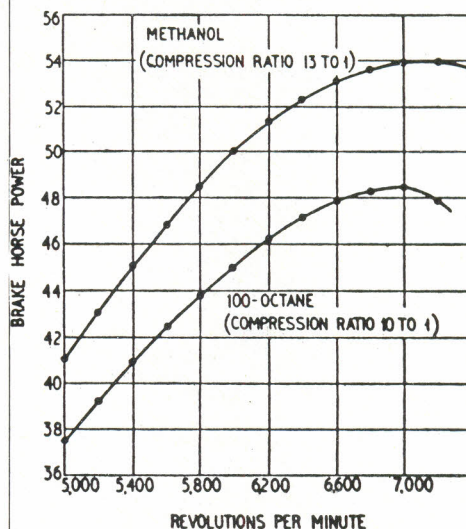
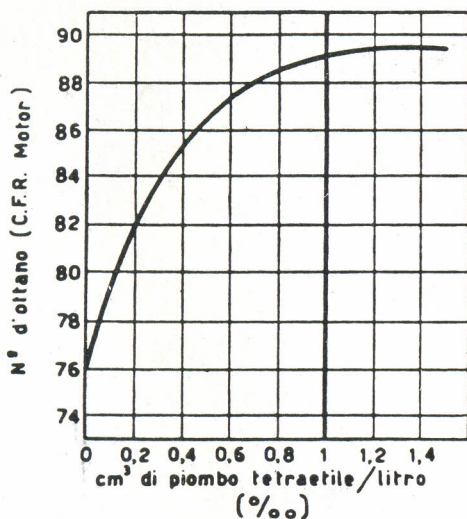
IL grafico mostra come il rapporto di compressione sia aumentato con il passare del tempo, nelle vetture prodotte in serie, fino agli anni '60. La tendenza ad incrementare il rapporto di compressione si spiega con le esigenze del mercato che richiedeva vetture sempre più brillanti e con la progressiva disponibilità di migliori carburanti. A partire dall'inizio degli anni '70, però, la situazione è cambiata; le benzine attuali hanno un Numero di Ottano inferiore a quello che avevano alcuni anni fa, dato che per motivi di inquinamento il contenuto in piombo tetraetile è stato abbassato.



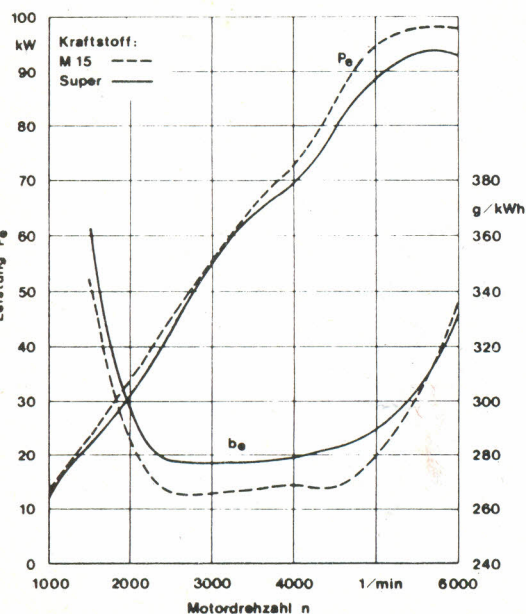
Aumentando il rapporto di compressione, aumenta la potenza e diminuisce il consumo. Nel grafico la variazione è mostrata in percentuale passando da un rapporto di compressione iniziale = 6 progressivamente fino a 11.

- 1) richiesta ottanica del motore
- 2) incremento di potenza
- 3) consumo di carburante

Variatione del Numero di Ottano di una benzina in funzione della quantità di piombo tetraetile ad essa aggiunta. La benzina pura ha in questo caso un N.O. = 76. Con l'entrata in vigore nei principali paesi industrializzati di nuove norme antiinquinamento, l'uso del piombo tetraetile come antidetonante verrà ridotto al minimo o addirittura abbandonato.

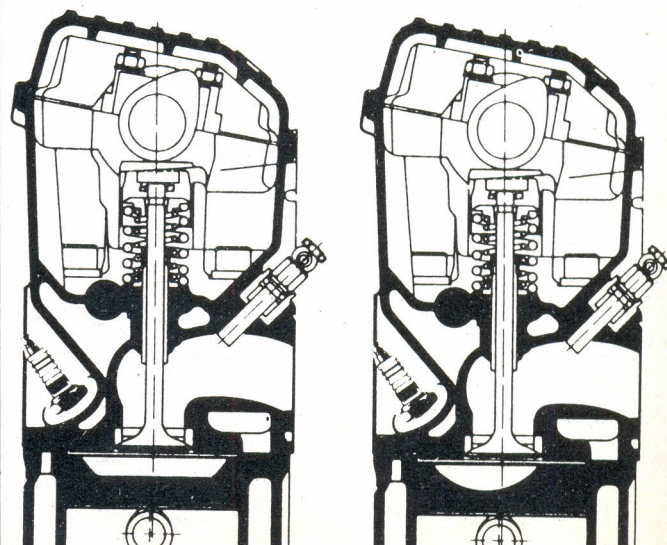


La figura mostra chiaramente come si possa aumentare la potenza erogata dal motore alimentandolo con alcol metilico invece che con benzina. L'uso dell'alcol consente di adottare un rapporto di compressione sensibilmente più elevato. Il grafico si riferisce ai risultati ottenuti con un monocilindrico raffreddato ad aria di 500 cm³. La curva superiore indica la potenza che si ottiene impiegando alcol metilico (rapporto di compressione = 13); quella inferiore invece si ottiene usando come carburante benzina super con N.O. = 100 (rapporto di compressione = 10).



Confronto tra le curve di potenza e di consumo specifico di un motore Porsche 924 ottenute impiegando come carburanti rispettivamente benzina super (N.O. = 90) e M-15 (miscela al 15% di alcol metilico). Come si può osservare, in questo secondo caso il motore (appositamente adattato) ha una potenza leggermente superiore e un consumo specifico inferiore (curve tratteggiate).

Confronto tra la camera di combustione della Porsche 924 e quella realizzata per il motore alimentato con miscela M 15 (a destra).



Il pieno alternativo

segue

sto stesso motore impiegando una miscela composta da 80% alcol metilico, 5% benzina super e 5% acetone si poteva adottare un rapporto di compressione 13,5:1. Miscele di questo tipo (alcol più benzina, con piccole percentuali di benzolo o di acetone) erano assai impiegate per i motori da competizione prima che le norme internazionali rendessero obbligatorio l'uso della benzina commerciale. Si deve osservare che la miscibilità tra benzina e alcol è possibile solo se quest'ultimo non contiene che una ridottissima percentuale di acqua (0,5÷2,0% max). È per questo motivo che in genere si impiega alcol anidro (almeno 99,5° e si aggiungono alla miscela piccole quantità di benzolo. Oltre ai problemi di costo (non sempre la produzione di alcol è più economica di quella di benzina, anzi!) e a quelli di consumo, non bisogna dimenticare che l'impiego di alcol come carburante può causare considerevoli difficoltà in fase di avviamento a freddo (per via della scarsa volatilità). È principalmente per questi motivi che nei carburanti a base alcolica attualmente in uso e in sperimentazioni in vari paesi del mondo non si impiegano percentuali di alcol superiori al 20 o, al massimo, al 30%. Si osservi che benché i poteri calorifici dei vari carburanti siano molto diversi tra di loro, la quantità di calore sviluppata dalla combustione di uno stesso volume di miscela è praticamente la stessa con qualunque carburante! In condizioni «standard», ovvero a 15°C e con una pressione atmosferica di 100 kPa, il lavoro ottenibile da una miscela aria/carburante a titolo chimicamente corretto è circa 3,6 kJ/litro.

RITENIAMO interessante riportare brevemente i risultati recentemente ottenuti da alcuni sperimentatori impiegando carburante M-15, costituito da una miscela di benzina con il 15% di alcol metilico, privo di additivi a base di piombo e con N.O. = 98. La Porsche ha a suo tempo compiuto delle interessantissime esperienze con dieci vetture 924 leggermente modificate per adattare nel migliore dei modi all'impiego del carburante

M-15, nel quadro di un programma di ricerche promosso dal ministro della ricerca e della tecnologia della Germania Federale. La casa tedesca ha sviluppato una camera di combustione ad elevata turbolenza, interamente ricavata nel cielo del pistone, studiata appositamente per i motori destinati ad essere alimentati con carburante M-15. Il rapporto di compressione è stato portato a 12,5:1 senza che si siano verificati problemi di detonazione. I motori sono dotati di iniezione meccanica Bosch K-Jetronic e di accensione elettronica; la centralina di quest'ultima è stata realizzata in modo da consentire il funzionamento ottimale del motore anche se esso viene fatto funzionare con benzina super invece che con M-15 (questa informazione deve però essere comunicata alla centralina stessa

dal pilota). Con quest'ultimo carburante le emissioni di ossido di azoto e specialmente di ossido di carbonio sono risultate molto inferiori rispetto a quelle che si hanno allorché il motore viene alimentato a benzina. F.Ciselli e S.Corso hanno recentemente realizzato una memoria, apparsa sul numero di maggio di *Ata*, nella quale vengono illustrati i risultati ottenuti in seguito a prove condotte su vetture Fiat nel quadro di un programma di sperimentazione allestito dal Governo svedese su di un parco macchine comprendente circa 1000 automobili. Nessuna modifica è stata apportata ai motori. In seguito a tali prove, si è potuto riscontrare che a parità di prestazioni fornite dal motore, adottando la miscela M-15 si è avuto un incremento specifico dell'ordine dell'11% (con la valvola a farfalla

la completamente aperta). Nei rilievi effettuati in utilizzazione, ovvero a carichi parziali, si è avuto un incremento del consumo analogo. Naturalmente è stato necessario adeguare la taratura del carburatore al nuovo combustibile adottando getti più grandi di quelli che venivano impiegati per il funzionamento con benzina. Sono anche state compiute varie prove variando l'anticipo di accensione: si è potuto accertare che a parità di N.O. la benzina super offre un maggiore «margine di sicurezza» nei confronti della detonazione di quello che si ha impiegando M-15. Altri test sono stati condotti per verificare la compatibilità tra alcool e materie sintetiche con le quali sono fatte le tubazioni del carburante, quelle di sfianto, gli elementi di tenuta.

□

Curiosità nella storia dei carburanti per autotrazione

Negli anni '20 si provò anche con la naftalina

Gli esperimenti vennero comunque ben presto abbandonati per la complessità del sistema di alimentazione. Durante l'ultima guerra apparvero invece vetture a gasogeno che utilizzavano il carbone

TRA I CARBURANTI alternativi a suo tempo sperimentati, occorre menzionare anche la naftalina. Verso la metà degli anni 20, sia per le buone caratteristiche di questa sostanza combustibile che per la sua facilità di produzione, vennero condotti interessanti studi e relative prove pratiche per valutare la possibilità di impiegarla come carburante per i motori a scoppio. Naturalmente, dato che a temperatura ordinaria la naftalina è allo stato solido, all'avviamento occorre alimentare il motore con benzina; dopo breve tempo, sfruttando il calore dei gas di scarico, è possibile causare la liquefazione della naftalina presente nel serbatoio e quindi usarla come combustibile. La naftalina diventa liquida a 80°C, non emette vapori infiammabili che a temperature superiori a 150°C circa e non bolle che a 210°C C. Allo stato liquido la naftalina è fluidissima e si comporta praticamente in maniera

analogamente a quella della benzina. Anche per facilitarne l'ottenimento di una miscela aria/naftalina avente adatte caratteristiche, si riscalda il carburatore utilizzando adeguatamente il calore dei gas di scarico. Il collettore di aspirazione, nei motori sperimentali a suo tempo impiegati, veniva mantenuto a temperatura superiore a 85°C C onde evitare ogni rischio di formazione di cristalli di naftalina solida. Il consumo specifico ottenuto durante queste sperimentazioni era paragonabile a quello che si aveva alimentando il motore con benzina. Nonostante i buoni risultati ottenuti, le ricerche vennero in seguito abbandonate principalmente a causa della complessità del sistema di alimentazione e della grande disponibilità di altri carburanti (liquidi).

CERTAMENTE i lettori non più giovanissimi ricordano gli autocarri e le autovetture che

durante l'ultima guerra mondiale venivano alimentate con il gas prodotto, partendo da carbone di legna o da antracite, per mezzo di un gasogeno installato sul veicolo stesso. In effetti l'idea di portarsi dietro del combustibile solido per poi gassificarlo in modo da potere alimentare il motore con il gas così ottenuto, è vecchia praticamente quanto i veicoli a motore. Giova ricordare che i primi propulsori a combustione interna erano alimentati a gas illuminante, a gas naturale o anche a gas «poveri»; questi ultimi venivano prodotti da apposite apparecchiature di rilevanti dimensioni per mezzo delle quali il combustibile solido (in genere costituito da antracite, coke, legna, carbone di legna e perfino da torba!) produceva, grazie alla combustione con aria in difetto e in presenza di vapore acqueo, una miscela gassosa (composta da ossido di carbo-

segue

Negli anni '20 ...la naftalina

segue

nio, idrogeno, azoto, piccole quantità di anidride carbonica e di idrocarburi) che mescolata all'aria poteva essere bruciata allo interno del motore.

IL PRIMO «GASOGENO» a carbone di legna destinato ad essere impiegato su autocarri ed autobus venne realizzato in Francia durante gli anni '10. In seguito, questi dispositivi vennero progressivamente perfezionati in modo da superare i vari problemi che ne ostacolavano la diffusione. Innanzitutto, infatti, occorre tenere a mente che il gas che si otteneva non era puro ma trasportava con sé polveri e prodotti catramosi (derivanti da una vera e propria distillazione che aveva luogo all'interno del gasogeno). Questo portava a una elevata usura abrasiva dei componenti mobili del motore e alla rapida formazione di incrostazioni carboniose. Vennero realizzati, per superare questo inconveniente, vari tipi di depuratori; alla fine si ottennero dei risultati molto buoni con dispositivi assai perfezionati che assicuravano anche un notevole raffreddamento dal gas (la cui temperatura di uscita dal gasogeno era anche 600°C). Per la fine anni '30-inizio anni '40' erano disponibili dei gasogeni dotati di una ottima efficienza, caratterizzati da una considerevole leggerezza e al tempo stesso da ingombro ragionevolmente contenuto (le rilevanti dimensioni e l'elevato peso dei primi gasogeni avevano posto grossi problemi ai tecnici).

IN PRATICA un tipico gasogeno della «ultima generazione» è

costituito da un cilindro verticale chiuso, nel quale ha luogo la gassificazione del combustibile solido. L'aria viene richiamata dall'aspirazione del motore (e quindi la produzione di gas risulta proporzionale alle effettive esigenze del propulsore) ed attraversa il gasogeno; si forma così un gas costituito principalmente da ossido di carbonio. All'interno del gasogeno si raggiungono temperature dell'ordine di 1000÷1300 °C; a un adeguato raffreddamento, ovvero alla sottrazione di una considerevole quantità di calore, provvede la immissione di acqua (che in certi casi, ovvero allorché si impiegano combustibili che già in origine contengo-

no una rilevante quantità di acqua come la legna e la torba, non è necessaria). Quest'acqua assicura la formazione di idrogeno, gas caratterizzato da un elevatissimo potere calorifico. Da un chilo di antracite si ottengono all'incirca 4,8 m³ di gas dotato di un potere calorifico dell'ordine di 1200÷1300/m³. Il gas così ottenuto viene aspirato nel miscelatore (dopo essere passato attraverso il depuratore), dotato di una valvola a farfalla del tutto analoga a quella di cui sono dotati i normali carburatori, ove ha luogo la miscelazione con l'aria. Anche in questo caso il motore viene avviato alimentandolo con benzina; perché il gasogeno vada «a

regime» (ovvero perché abbia inizio una adeguata produzione di gas) occorrono infatti alcuni minuti. Con l'alimentazione a gas prodotto da gasogeno si possono impiegare elevati rapporti di compressione (paragonabili a quelli che si adottano quando il motore viene alimentato con benzina super). La potenza prodotta è però considerevolmente inferiore a quella che si ottiene alimentando il motore con benzina. Ormai da molti anni l'alimentazione con gas prodotto da gasogeno ha completamente perduto interesse nel campo della autotrazione.

TRA I VARI carburanti la cui possibilità di impiego nei motori ad accensione per scintilla è stata seriamente presa in considerazione in passato, occorre citare anche l'acetilene, sostanza gassosa assai facile da produrre e dotata di un potere calorifico elevato. L'acetilene viene ancor oggi talvolta impiegato per alimentare lampade per l'illuminazione di bancarelle in occasione di piccole fiere paesane. Esso viene prodotto immergendo nell'acqua del carburo di calcio; quest'ultimo è una sostanza solida che fino a non molti anni fa si poteva acquistare in molte drogherie. Da 1 kg di carburo di calcio si ottengono ben 340 litri di acetilene (dato che però il carburo di calcio reperibile in commercio non è puro in pratica si ottengono solo 280÷300 litri). L'acetilene è un gas estremamente esplosivo una volta mescolato con l'aria. Il dosaggio della miscela aria-acetilene per l'alimentazione dei motori ad accensione per scintilla è estremamente critico e deve sempre essere quello corretto (ad ogni regime e con qualunque apertura della farfalla). Se vi sono dei ritorni di fiamma o dei «rifiuti» al miscelatore si possono verificare delle violente esplosioni nel vano motore! Se a questo si aggiunge il fatto che l'acetilene prodotto dal carburo di calcio commerciale deve essere accuratamente depurato per eliminare le particelle calcaree, è possibile rendersi conto delle rilevanti difficoltà che, unitamente al costo elevato, hanno ostacolato il diffondersi di questo carburante gassoso per l'alimentazione dei motori ad accensione per scintilla: è ormai dalla fine degli anni '30, che sono state abbandonate le ricerche e le sperimentazioni.

(m. c.)



Sopra, una proposta di carburante alternativo da Casola Valpiana, dove alla Festa della Primavera si esibiva questa Ferrari «a barbera» (FotoCallegati). In basso un'Alfa 1750 a carbone alla ottava Mille Miglia del 1934 (FotoZagari)



ISOTTA FRASCHINI/Dalle auto raffinate ai motori Diesel di classe

Alta fedeltà

Dopo essere stata inserita nella Finmeccanica, la Casa lombarda che ha anche aperto un nuovo stabilimento a Bari, è tornata alla ribalta con una produzione prestigiosa: ha vinto una importante «commessa» con la Marina Militare degli Stati Uniti e ha ottenuto il record mondiale per imbarcazioni con motori a gasolio, toccando i 213,08 Km/h

di Daniele Buzzonetti - Foto Carrer



Circuito del Mugello del 1920:
Enzo Ferrari al volante della
Isotta Fraschini GP tipo '14.
Sotto, la targa che celebra
l'accordo con la Marina Usa

SARONNO. Costruiva vetture che in tempi correnti potrebbero essere paragonate solo alle Rolls Royce e anche nelle competizioni («fiore all'occhiello» un primo assoluto alla Targa Florio) ha avuto un ruolo di assoluto primo piano. Salvo un significativo ma isolato tentativo nel dopo-guerra, la Isotta Fraschini ha comunque mutato l'indirizzo produttivo fin dagli Anni '30; eppure lo spirito che animava la celebre Casa di Saronno ai tempi d'oro non si è perduto con il tempo. Un prodotto di classe nel rispetto della tradizione e del marchio, questo potrebbe essere l'attuale motto della Isotta Fraschini che, dopo

segue

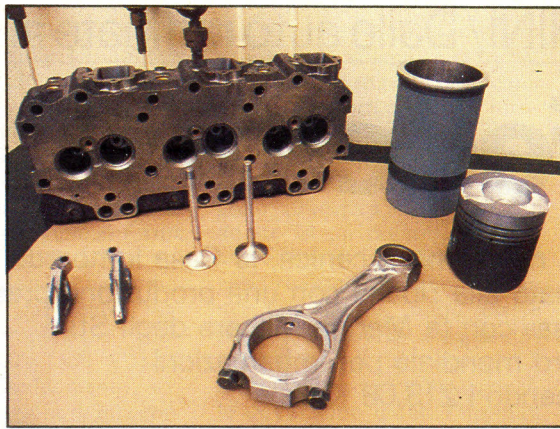
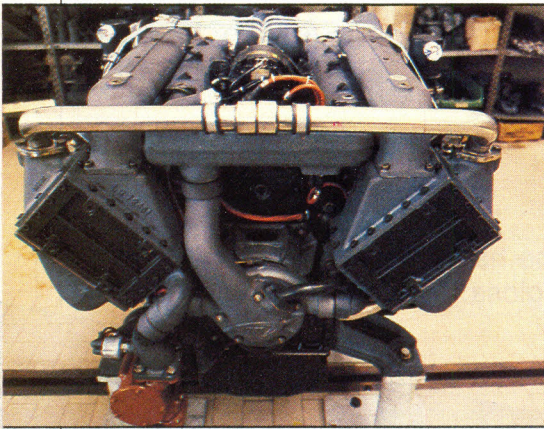


Alta Fedeltà

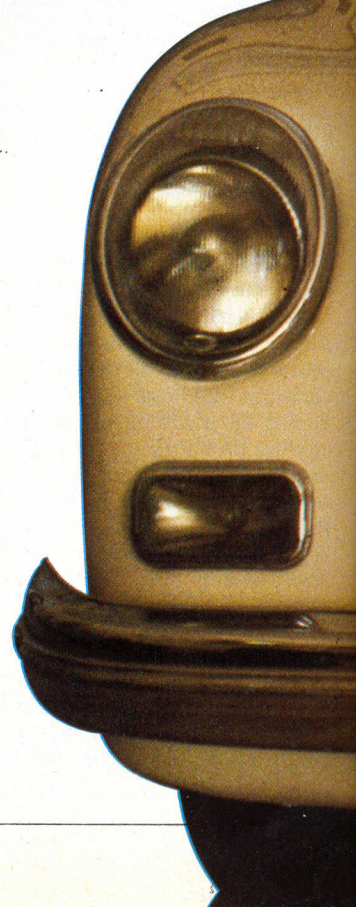
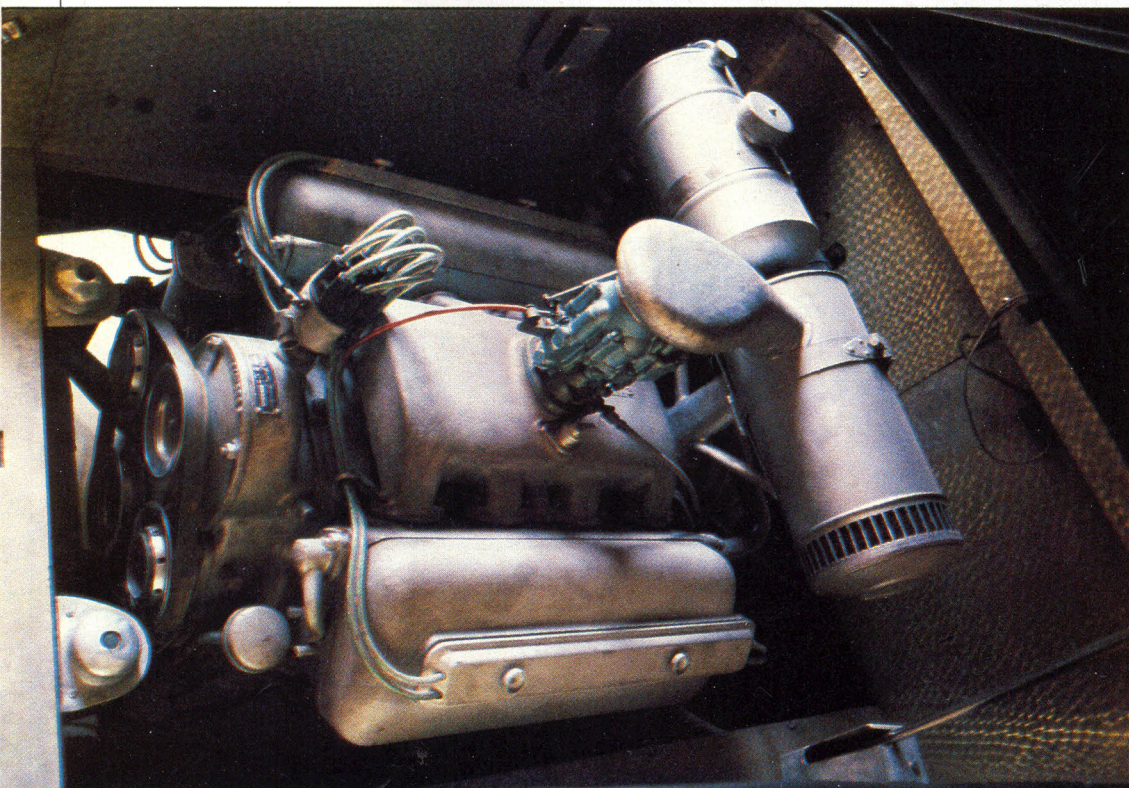
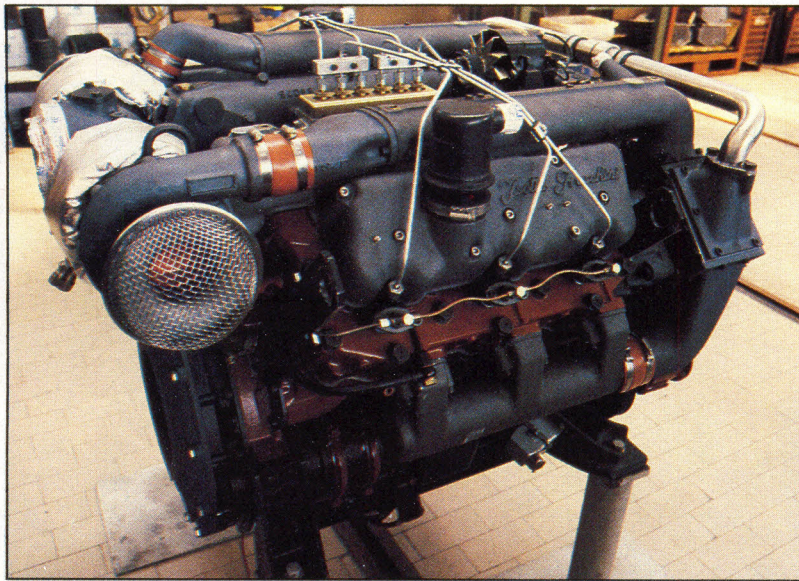
segue

alterne vicende, nel 1980 è entrata a fare parte della Finmeccanica. Come vedremo, ora la Casa si è specializzata soprattutto in motori Diesel realizzati con criteri di assoluta avanguardia. Una scelta precisa che gli attuali dirigenti che hanno giustamente voluto riportare in auge un marchio che non è stato dimenticato. Pur a distanza di anni, il fascino e la fama delle leggendarie «8 cilindri», oltre ai successi sportivi (perfino Enzo Ferrari scelse una Isotta Fraschini agli inizi della sua carriera di pilota), hanno influenzato i tecnici che hanno ristrutturato la produzione secondo il criterio della specializzazione di classe.

FELICE REALTÀ. Nello stabilimento di Saronno (550 dipendenti) e in quello modernissimo di Bari (250 dipendenti), la Isotta Fraschini produce motori Diesel modulari da sei a 16 cilindri (potenze da 400 a 2.500 CV), secondo i criteri di diversificazione voluti dalla Finmeccanica per il settore «dieselistico». Vale a dire che negli ultimi quattro anni ha preso



Due viste (sopra e a destra) del V6 Isotta Fraschini utilizzato anche in gare offshore con buoni risultati. Sopra al centro, vari particolari dello stesso motore dopo la preparazione corsa: una testata, valvole, bilancieri, pistone e una canna-cilindro in nikasil come in F. 1. Nell'immagine grande, la famosa Isotta Fraschini «Monterosa», una avveniristica vettura presentata nel dopo-guerra e mai entrata in produzione per i problemi in cui si dibatteva allora la Casa lombarda. Sotto, il motore V8 della stessa vettura



corpo quello che ormai è considerato il più importante gruppo italiano per i Diesel, il «Gruppo VM» che comprende la stessa VM, la Isotta Fraschini, la Ducati Meccanica e il Cesid (Centro sviluppo impieghi Diesel). Ne è presidente l'ing. Mario Brighigna che con i tecnici della VM e la collaborazione dell'Alfa Romeo ha anche «inventato» i moderni e ormai apprezzatissimi motori per auto della serie HR (da 50 a 150 CV), montati dalla stessa Alfa Romeo e dal Gruppo Austin-Rover. Per l'Isotta Fraschini la produzione avviene nei due sta-

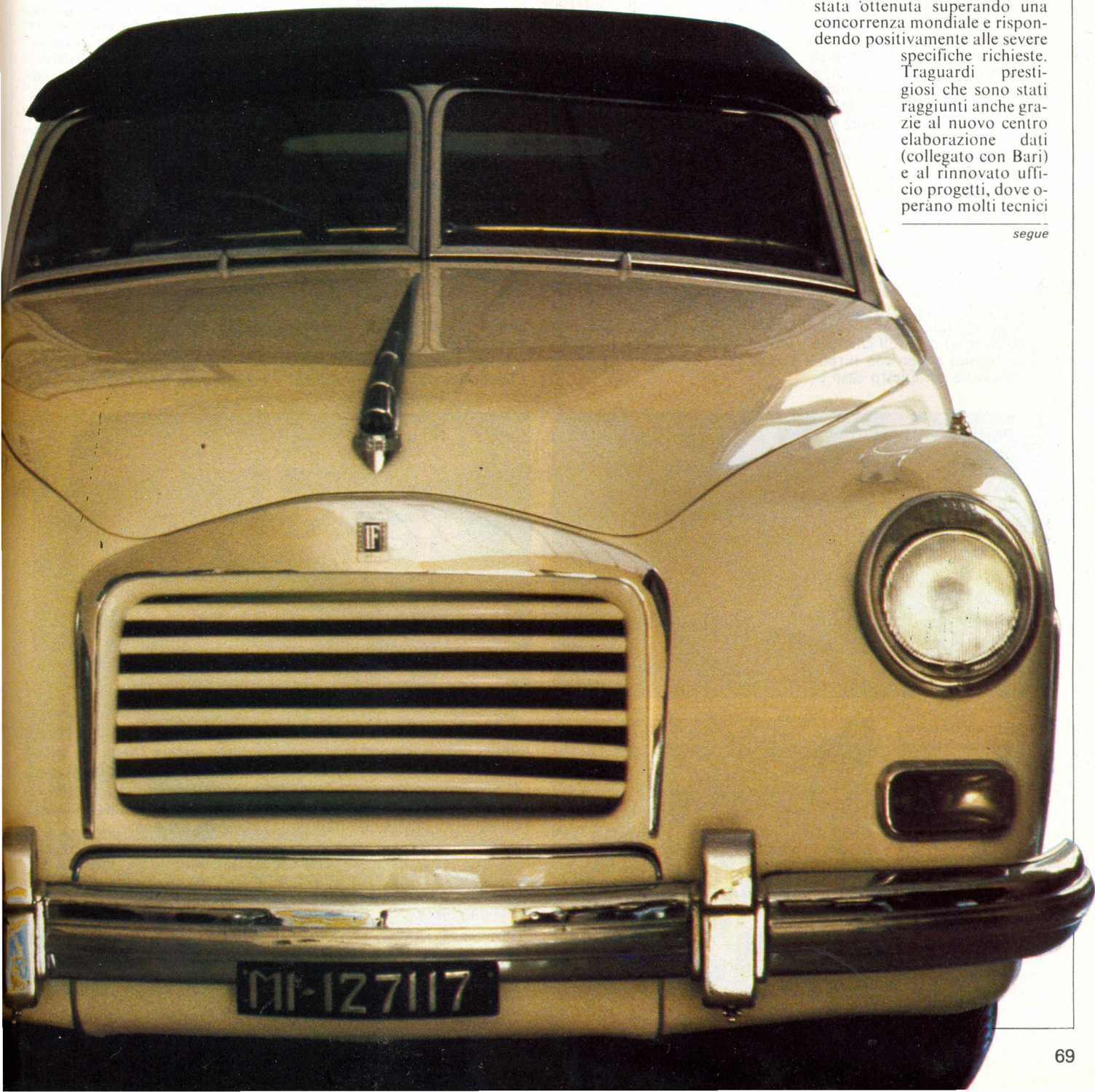
bilimenti di Bari e Saronno. A Bari viene eseguita la lavorazione delle parti in ghisa del motore e il collaudo finale. A Saronno, dove la tradizione meccanica assicura una mano d'opera di prima qualità, vengono prodotti componenti in acciaio e più precisamente: alberi motore, bielle e assi a camme. Tutti «mostri» di dimensioni enormi rispetto ad un comune motore d'auto ma che secondo la tecnica moderna esigono un identico rispetto della tolleranza di lavorazione. Si pensi all'albero motore di un V16 come il tipo «ID36» che arriva a 61.740 cmc

e che tocca pur sempre i 2.000 giri/min. con una velocità media del pistone pari a 10,2 m/s! Non a caso il bilanciamento e la raccordatura dei passaggi-olio sono operazioni effettuate a mano da tecnici specializzati. Circa il 50% della produzione motoristica della Isotta Fraschini, viene utilizzato per la costruzione di gruppi elettrogeni nelle potenze comprese tra i 350 Kva e i 1500 Kva. In questo settore i gruppi elettrogeni Isotta Fraschini hanno una penetrazione di circa il 50% nel mercato. Da notare quindi che l'Isotta Fraschini è passata da 26 a 58

miliardi di fatturato in tre anni coprendo quote di mercato, dai grossi Diesel ai gruppi elettrogeni, in precedenza ricoperti da costruttori stranieri.

RICONOSCIMENTO DAGLI USA. Se nel passato la Casa di Saronno ha spaziato nei settori «cielo-terra-mare» (auto famose oltre ai motori per i celebri Mas o per gli idrovolanti della trasvolata atlantica di Italo Balbo), ora la produzione è prevalentemente «acquatica». Con un importantissimo traguardo raggiunto: la fornitura di motori «amagnetici» alla Marina degli Stati Uniti. Una commessa pari a 40 milioni di dollari e che è stata ottenuta superando una concorrenza mondiale e rispondendo positivamente alle severe specifiche richieste. Traguardi prestigiosi che sono stati raggiunti anche grazie al nuovo centro elaborazione dati (collegato con Bari) e al rinnovato ufficio progetti, dove operano molti tecnici

segue



Alta fedeltà

segue

giovani e con l'appoggio di un moderno programmatore.

ESPERIENZE DALLE CORSE. Sullo slancio del successo la Isotta Fraschini ha poi scoperto le competizioni offshore. Partecipa alle gare con propri motori concessi agli equipaggi guidati da Abbate, Spelta e Bardelle, ritenendo che sia il modo migliore per sperimentare i motori che poi saranno prodotti in serie: un altro e non casuale legame con la prestigiosa tradizione «I.F.». Il settore offshore è stato dominato per anni dai motori a benzina ma la Casa di Saronno è ormai in prima linea pur schierando imbarcazioni spinte dai Diesel. Certo, Diesel ultramoderni, curati dal reparto esperienze di Saronno diretto dall'ing. Caimi e «rivisti» con tecniche da F. 1. Punta di diamante è il motore ID38SS-V6, un tutotfare che viene impiegato per applicazioni industriali, propulsione marina, trazione ferroviaria e terrestre (autocarri, autobus ecc.). È un V6 di 90° ad aste e bilancieri (alesaggio e corsa 128x126 mm) di 9.730 cmc che viene fornito anche con turbocompressore. In questo caso e-

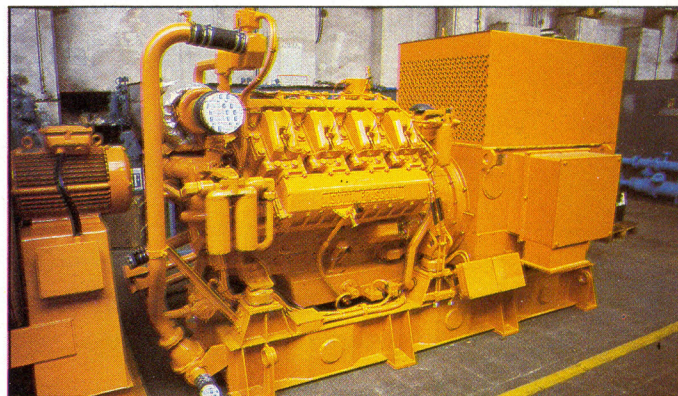
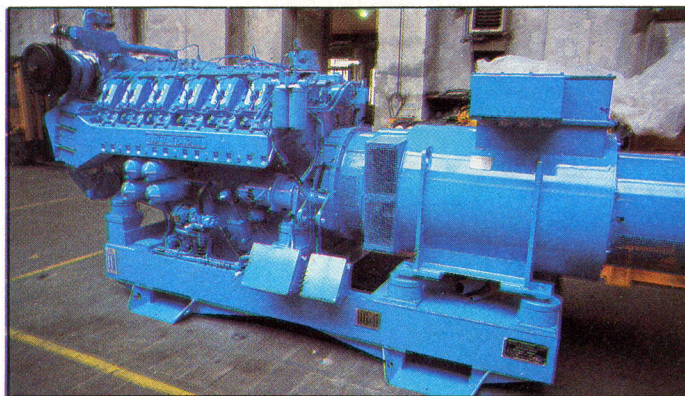
roga 450 CV con un peso totale di 780 Kg. La versione offshore è di una raffinatezza unica: canne cilindri in nikasil (come in F. 1, risultato: da 8 a 2 Kg l'una), basamenti alleggeriti, ingranaggi in alluminio con trattamento anti-ossidante, tubi di scarico e collettori raffreddati dall'acqua. Alimentati con due turbo Garrett, ne esistono tre versioni che arrivano rispettivamente a 3.000, 3.100 e 3250 giri. Per le corse viene utilizzata la seconda versione che sviluppa ben 650 CV con un consumo di 180 grammi per CV/ora. Al banco vengono tenuti «a manetta» per otto ore con un calo finale di potenza che non supera mai i 20 CV e si pensi che la velocità media del pistone arriva a ben 13 metri per secondo. Un gioiello che ha permesso alla Isotta Fraschini di raggiungere un risultato di grande prestigio: il record mondiale di velocità sull'acqua per motori Diesel con 213,08 Km/h. Alla guida dello scafo il motonauta Carlo Bonomi. Un record che deve avere pesato molto per la concorrenza che ha subito cercato di batterlo. Nessuno ci è riuscito anche se c'è chi ha spacciato un risultato come «record per entrobordo Diesel». La realtà è che anche la barca di Bonomi era un entrobordo e dunque il record resta più che mai a Saronno. □

Intervista al «capo» della Isotta Fraschini Dalle gare offshore i motori del domani

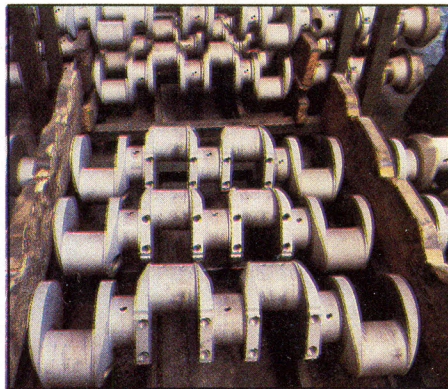
Sono ritenute un insostituibile banco di prova

SARONNO. Il passato, contraddistinto dalle celebri automobili non vuole certo essere dimenticato dalla Isotta Fraschini. All'ingresso della direzione della Casa di Saronno si possono ammirare una lussuosa 8 cilindri degli anni '20 e la famosa Monterosa, una avveniristica vettura a motore centrale progettata durante la 2. guerra mondiale, presentata nel '46, e mai entrata in produzione per le difficoltà post-belliche. È stata di recente restaurata e sarà esposta al prossimo Salone di Torino per evidenziare la voluta continuità tecnologica tra la «vecchia» produzione e la modernissima produzione dieselistica attuale. Ma come ha fatto la Isotta Fraschini a tornare in auge in brevissimo tempo? Ce lo spiega l'attuale amministratore delegato Giovanni Bertoni, a capo della società dal 1981. «Abbiamo fatto una accurata indagine di mercato e abbiamo scoperto che nel settore dei Diesel tra i 400 e i 4.000 CV, l'importazione era fortissima.

di scegliere un settore scoperto. Crediamo di poterci inserire anche nella produzione di Diesel per auto-trazione pesante, utilizzando i nostri V6 sperimentati recentemente nelle competizioni per offshore. Sono motori altamente specializzati, leggeri e di altissime prestazioni, che possono coprire nicchie di mercato ora lasciate scoperte da grossi complessi industriali. E non a caso ci siamo dedicati alle gare offshore, un settore che ci permette di sperimentare i motori in condizioni di funzionamento esasperato per verificarne l'affidabilità. Si pensi che con il nostro modello 1300 HTI di 9700 cmc abbiamo in gara una potenza di 650 CV per un peso di 650 kg. In pratica sono prestazioni simili a motori a benzina da 8 litri che hanno dominato per anni questo settore. I nostri Diesel però, a differenza dei benzina, possono erogare la potenza massima per tutta la durata della gara. Questi progressi eccezionali sono dovuti anche alle esperienze della nostra capo-settore VM di Cento, pri-



Nelle immagini sopra, due tipi di gruppi elettrogeni della Isotta Fraschini. Si tratta della utilizzazione di motori Diesel per ottenere energia elettrica. Nel settore la Casa lombarda ha ora il 50% del mercato che fino a tempi recenti era pressoché in mano straniera. A lato, una «sfnata» di alberi-motore prodotti nella fabbrica di Saronno



Dal momento che la nostra produzione era basata sui motori e sui cambi per trazione ferroviaria che non sempre trovavano collocazione sul mercato, abbiamo pensato di cambiare indirizzo riferendoci a quelle che erano state le origini della Isotta Fraschini: alta tecnologia e qualità di prodotto. I costruttori stranieri vendevano in Italia circa 100 miliardi di motori Diesel all'anno in questa gamma di potenza. In questi anni abbiamo conquistato una buona porzione di questo mercato. Ma, ripeto, si trattava

ma Casa che abbia applicato il turbo al motore Diesel per auto. Questa è la nostra filosofia: produrre motori per impieghi specialistici secondo la tradizione passata della azienda».

Di fronte a tanto successo, una logica domanda: perché la «I.F.» non torna anche alle auto? Un sogno, ovviamente perché in periodi di specializzazione non sarebbe una scelta logica. Un peccato però perché di sicuro non sarebbe un'auto «comune».

(d.b.)

Lauda, Mennea e Moser: nuova giovinezza

HO RIFLETTUTO sui recenti successi di Niki Lauda e mi è venuto alla mente un paragone con due sportivi italiani, Mennea e Moser. Tutti e tre affrontano una stagione agonistica eccezionale: Lauda ha ottenuto in Inghilterra la sua terza vittoria stagionale e punta alla conquista del titolo mondiale; Francesco Moser ha battuto il record dell'ora, ha vinto la Milano Sanremo e il Giro d'Italia; Pietro Mennea sta disputando la sua quarta Olimpiade. Questi tre campioni sono ultra trentenni e hanno già assaporato la gioia di importanti traguardi, ma la loro volontà e il loro impegno sono più forti oggi di un tempo. Sono tre uomini che dalla vita hanno ottenuto tutto, lottando con grande caparbieta, eppure sono ancora lì che si battono per qualcosa in cui credono fortemente. Li davano tutti e tre per finiti, Lauda e Mennea si erano addirittura ritirati, ma entrambi, ritornati in attività, hanno sbalordito per la loro nuova ondata di giovinezza. Sono maturati sia fisicamente che mentalmente, ma hanno lo spirito di un ragazzino che si affaccia per la prima volta nel mondo dello sport. Praticano tre discipline molto diverse fra loro ma la lotta per la vittoria, il sudore, sono uguali. Un'altra cosa che accomuna questi tre grandi è la sincerità che hanno nei confronti dell'opinione pubblica. Un esempio: Lauda che, a 35 anni e con dodici stagioni di gare in F. 1, ammette candidamente di non sapere usare ancora bene le gomme di qualifica o che dopo un'uscita di pista, in cui la colpa è sua, ammette (sì è colpa mia, sono stato uno stupido ma ho sbagliato). È molto difficile che uno sportivo ammetta, i propri errori, ma questi tre campioni con la «C» maiuscola l'hanno sempre fatto. Non so se Lauda e Moser conquisteranno il titolo di campione del mondo nelle rispettive specialità, e se Mennea vincerà una medaglia alle Olimpiadi, ma se anche ciò non dovesse accadere possiamo dire che il 1984 è stato all'insegna dei grandi e «vecchi» campioni. I giovani che vogliono seguire il loro cammino hanno molto da imparare da questi tre sportivi non solo per quel che riguarda l'attività agonistica, ma anche come esempio di vita perché, altra cosa che li accomuna, hanno la forza di volontà di non darsi mai per vinti e di lottare sempre fino all'ultimo. A questo punto mi piacerebbe sapere la vostra opinione in proposito.

Stella Papa - Settimo Torinese (Torino)

società che è sempre più abituata a «bruciare» i miti e i campioni subito dopo averli creati.

GP d'Inghilterra visto in tribuna

HO ASSISTITO al GP d'Inghilterra recandomi sulla pista di Brands Hatch e ho avuto inviarvi queste note sulla gara. La maggioranza dei presenti, quasi tutti inglesi con una buona partecipazione di scandinavi, ha salutato con soddisfazione la vittoria di Lauda, anche perché i tifosi d'Oltre Manica poco gradiscono la presenza di un francese al primo posto della classifica iridata. Naturalmente però il risultato più apprezzato è stato il secondo posto di Warwick, sebbene ottenuto su macchina francese (gli inglesi sono molto nazionalisti). Molti poi non hanno resistito alla tentazione di fischiare al passaggio delle Ferrari o di Prost, applauditissimo invece Rosberg che in questo Paese risulta particolarmente simpatico e ha più ammiratori anchedi Warwick, in quanto, dicono, è un po' più OK. L'atmosfera del GP di Gran Bretagna è comunque molto diversa da quella che si può notare sui circuiti italiani o francesi. A dire il vero, questi ultimi sono meno «pericolosi» per gli spettatori rispetto a quelli inglesi o tedeschi, dove non è difficile incontrare bande di teppisti regolarmente mu-

niti di coltelli a serramanico. Come allo stadio, così anche in pista, in Inghilterra si possono vivere situazioni particolarmente spiacevoli. A parte i piccoli furti che avvengono ovunque, bisogna purtroppo annotare che sui prati si possono trovare più siringhe che erba. Sulle autostrade traffico bloccato, con file di alcuni chilometri, ma a questo oramai i tifosi della F. 1 sono abituati. Nel complesso comunque quello d'Inghilterra è uno dei GP meglio organizzati, con strutture sufficienti e addetti più cortesi del solito. Ed ecco infine il giudizio del pubblico inglese sui piloti: anche qui Lauda, lasciando da parte simpatie e antipatie soggettive, è considerato il pilota «top», ma poiché è considerato troppo poco «crazy» (matto), come simpatia gli viene preferito Rosberg, il «Flyng Finn» (finlandese volante). Aumentano anche qui vertiginosamente i tifosi di De Angelis, non solo perché driver della Lotus, ma soprattutto per la sua bravura. È incredibile come questo pilota, italianissimo, sia riuscito a conquistarsi la simpatia degli inglesi, tanto che un gelataio ha persino chiamato «Elio's cup» una sua specialità. Altrettanto incredibile è l'antipatia di molti per la Ferrari, e in particolare per Alboreto che, a detta degli appassionati inglesi, è poco «sly» (furbo) e molto ipocrita. Per concludere ecco il commento di Piquet sull'English people: «Non mi piacciono, a parte i punks, che mi sono

veramente simpatici, anche se io sono un tipo molto tranquillo. Gli altri giovani mi sembrano più o meno tutti o teppisti o con la puzza sotto il naso».

A.C. - Roma

UNA CRONACA diversa e senza dubbio interessante, quella che ci propone il nostro lettore romano. Altri appassionati ci hanno scritto chiedendoci di pubblicare un commento dei lettori al GP, e pensiamo che seguendo la falsariga di questo resoconto possano uscire dalla vostra matita delle note inedite e sconosciute al grande pubblico.

Vetture aeroplano ma senza trucco

SEGUO dall'interno le corse da parecchi anni e raramente ho visto un campionato combattuto ed equilibrato come la Coppa Peugeot Talbot 1984. Ho constatato inoltre con piacere che fino ad ora la Casa francese ha fatto molto perché queste gare non degenerassero come già altri trofei. Ciò nonostante si riscontrano sempre più spesso vetture che forniscono mega prestazioni in prova per poi rientrare nei ranghi in corsa. Nell'ultima gara al Mugello si è verificato che un gruppo di vetture dello stesso preparatore ha monopolizzato le prime posizioni in prova e gara, con una superiorità che ha lasciato tutti allibiti (specie se consideriamo che nei monomarca tutti lavorano al limite). Visti i precedenti della altre gare ho quindi deciso in qualità di concorrente, di richiedere la verifica «nel corso del secondo turno di prove» della vettura n. 28 di Tiziano Serattini che avevo fino a quel momento cronometrato come la più veloce. Il mio intento era quello di appurare se i distacchi inflitti a tutti erano dovuti alla perfetta preparazione delle vetture (l'indiscutibile valore dei piloti è fuori causa): se la vettura presa a «campione» fosse risultata regolare, complimenti al team e via a rimboccarsi le maniche. A fine prove sono quindi state piombate le due vetture che sono poi state verificate a fine gara insieme alle altre prime classificate. Il risultato della gara è noto a tutti. Dopo sette ore di attesa, all'una di notte mi viene comunicato che il mio reclamo è stato accolto e che la vettura n. 28 ha l'asse a cammes irregolare; il concorrente ha però legittimamente interposto appello. Attendiamo quindi il verdetto della Csaì. Con tutto questo vorrei solo cercare di far capire a tutti (Peugeot Talbot compresa) che si rischia di vedere un bel campionato rovinarsi, come già accaduto ad altri trofei, ma soprattutto vedere i piloti costretti ad andare sempre al limite (se non oltre) per tentare di raggiungere le vetture aeroplano là davanti, rischiando continuamente l'incidente.

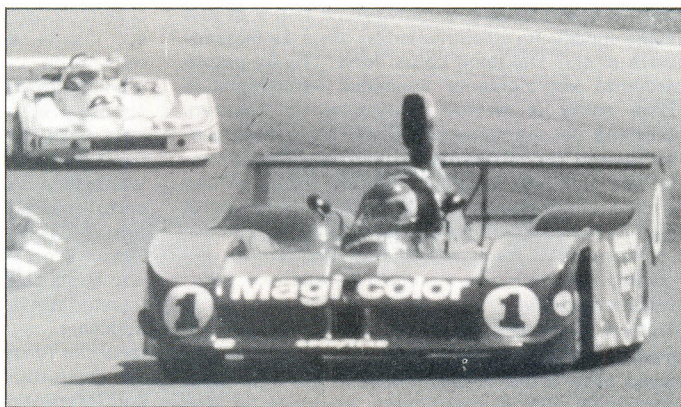
Paolo Catone - Bologna

ABBIAMO volutamente atteso la disputa della gara di Pergusa della Coppa Peugeot Talbot prima di rispondere a questa lettera. Anche sulla corsa siciliana le vetture del team Serattini (chiamate in causa dal nostro lettore) a cui è affidata anche la Samba di Vivarelli, hanno dominato conquistando pole position e vittoria assoluta. Logicamente il successo ha scatenato

LA FOTO L'esilio di Tambay

Vorrei vedere pubblicata nella rubrica «La Foto» un'immagine di Tambay nella serie Can-Am del 1980 e conoscere alcuni dati sulla sua carriera.

Laura Ruffi - Borgo Pace (Pesaro)



EX «ENFANT PRODIGE» dell'automobilismo francese, Tambay ha debuttato in F. 1 nel GP di Gran Bretagna nel 1977 con l'Ensign. Nella stessa stagione ha vinto il campionato Can-Am, divenendo uno dei piloti più richiesti del circus iridato. Fra la Ferrari e la McLaren scelse la squadra inglese che però alla fine degli anni Settanta conobbe una delle sue più gravi crisi tecniche. La mancanza di risultati travolse anche Tambay che nel 1980 fu costretto ad «emigrare» negli Stati Uniti per cercare un rilancio proprio nella serie Can-Am. C'è da dire che il suo fu un esilio di lusso: con la Lola T 530 del team Carl Haas vinse sei delle nove gare disputate e portò a casa un bottino di quasi 150.000 dollari. Riassaporata la gioia del podio e con il morale ricostruito Tambay fece il suo rientro in sordina in F. 1, prima con la Theodore poi con la Ligier. Un altro breve ritorno in Can-Am all'inizio del 1982 e poi l'ingaggio della Ferrari (in sostituzione dello scomparso Villeneuve) che gli ha finalmente permesso di arrivare ai vertici della F. 1.

Nella foto: Patrick Tambay con la Lola T 530 nella serie Can-Am 1980.

I TRE CAMPIONI chiamati in causa dalla nostra lettrice hanno, come molti altri sportivi, una visione della vita non comune a tutti. Il loro spirito, il loro desiderio di lottare, è stato forgiato dai lunghi anni di attività agonistica che hanno alle spalle. È proprio questo uno degli aspetti più edificanti dello sport, in qualunque specialità. Permette infatti di crearsi dei valori, così difficili da conquistare in una società massificante come quella odierna, e di non darsi per vinti anche quando non sembrano esservi chances in partenza. Naturalmente poi solo i grandi campioni come Lauda, Moser e Mennea riescono superare con la loro maturità l'handicap della mancanza di freschezza atletica. Certo è che i trent'anni sono considerati con troppa facilità la tappa conclusiva della carriera agonistica, in una

segue

altre polemiche sull'irregolarità delle vetture, con un conseguente ampio reclamo alla Samba del vincitore Vivarelli. È stato smontato praticamente tutto: motore, cambio, freni, e alla fine la macchina è risultata perfettamente regolare. Questa verifica dovrebbe, almeno in teoria, avere posto fine alle polemiche, ma invece si possono prevedere altri strascichi, per il fatto stesso che nessuno ammette mai di trovarsi di fronte avversari nettamente superiori. La schiacciante superiorità, in realtà però non esiste e come hanno dimostrato i tempi sul giro di Pergusa il divario fra le vetture del team bolognese e le altre è a livello di decimi di secondo. Sulla base di quanto abbiamo potuto vedere e soprattutto dei risultati delle verifiche, pensiamo che la squadra abbia trovato il perfetto connubio fra il motore preparato dalla Maranello Motors e l'assetto curato da Renzo Serattini. Dovrebbe essere proprio questo il segreto della vittoria, senza dimenticare il valore di tutti e quattro i piloti del team. Altri trucchi, nonostante le nostre ricerche, non siamo riusciti a trovarne. A quanto sembra gli altri preparatori dovranno proprio rimboccarsi le maniche, ma da quando si è visto a Pergusa i vari Faccetti, Giraldi, Arcelli, eccetera, non sono stati con le mani in mano e ora le differenze fra le vetture sono veramente minime. Per quel che poi riguarda l'albero a cammes trovato irregolare al Mugello sulla vettura di Tiziano Serattini, va chiarito che il problema è di forma e non di sostanza. Il regolamento della Coppa prevede l'impiego di una cammes di cui viene riportato il numero di riferimento. È quindi su un campione di questa che vanno verificati i valori per constatare la regolarità o meno di un albero a cammes. Al Mugello si è invece effettuato il controllo prendendo come base i dati riportati sulle fiche gr. N, che non corrispondono a quelli della stessa cammes portata a campione, per le ben note differenze che vi sono fra i dati tecnici e quelli reali dei particolari prodotti in larga serie. A rendere ancora di più intricate le cose è la presenza nei magazzini Peugeot Talbot di due diverse serie di alberi a cammes, identici per il normale impiego su strada ma nettamente diversi come valori in caso di verifiche. I responsabili della Coppa hanno ora diffuso una circolare in cui viene ammesso l'impiego di entrambe le serie di cammes, senza però specificare dei valori (definiti su una media di quelli riscontrabili attraverso la misurazione di un certo numero di alberi) ben precisi per ciascuna serie. Solo facendo questo si chiuderà la polemica, del tutto inutile, su questo particolare e si toglieranno le residue ombre sul campionato.

fermoposta

LORENZO BERTATTI - Monza (Milano) — Nessun problema per la pubblicazione di disegni di auto sponsorizzate. Non è escluso nemmeno che nei prossimi mesi possano apparire nell'inserto altri team.

GIOVANNI GOTTI - Cremona (Brescia) — Come vedi pubblichiamo il tuo appello: tutti i tifosi di Niki Lauda sono invitati a corrispondere con un appassionato diciassettenne del campione austriaco, scrivendo a Giovanni Gotti, via Fontana 7, 25049 Cremona d'Isèo (Brescia).

IL DITO SULLA PIAGA Giustizia o ingiustizia sportiva?

Secondo me, il provvedimento di squalifica ai danni del team dell'ex boscaiolo da parte della Fisa è, a dir poco, assurdo, e ve ne spiego le ragioni:

1) le infrazioni contestate a Tyrrell sono state rilevate soltanto sulla vettura di Brundle nel GP di Detroit (ricordiamo che si tratta di «utilizzazione di carburante non conforme al regolamento» e «utilizzazione di zavorra non regolamentare»), pertanto le sanzioni da applicare avrebbero dovuto essere limitate alla squalifica di Brundle per il GP di Detroit.

2) La Fisa, per squalificare l'intero team fino alla fine del 1984, ha dovuto presumere, senza alcuna prova e del tutto indebitamente, l'irregolarità di entrambe le vetture in tutte le prove del mondiale di F.1 fin qui disputate. Ciò si rileva dal testo da voi pubblicato del provvedimento, che parla di «intima convinzione» del comitato esecutivo circa la colpevolezza di Tyrrell, senza alcuna prova concreta che non sia l'analisi del liquido prelevato dalla vettura di Brundle a Detroit.

3) Precedenti analisi condotte dopo reclamo di altri concorrenti (come quella susseguente al GP del Brasile) avevano avuto esito negativo: ciò dimostra che le Tyrrell, almeno per i primi GP della stagione, erano perfettamente regolari.

4) L'accusa che tutti gli altri concorrenti muovono a Tyrrell, cioè quella di correre sottopeso, non è stata nemmeno nominata nel documento Fisa che sancisce le sanzioni a carico di Tyrrell, perché non dimostrabile, a causa delle lacune del presente regolamento stilato proprio dai «cervelloni» Fisa che ora prendono un provvedimento di inaudita severità sulla esclusiva base della loro personale convinzione (!!!) e di non meglio specificate «testimonianze» altrui. Le testimonianze di chi? Del team Lotus, forse, che ha potuto introdurre impunemente appendici aerodinamiche mobili come le famose minigonne, in flagrante violazione del regolamento? O del team Brabham, che ha vinto, per ammissione dello stesso Ecclestone, un titolo mondiale utilizzando benzine irregolari, che ha dato il via alla penosa farsa dei «correttori di assetto» e che ha vinto un GP nel '78 con il famigerato «ventilatore»? O del team Williams, che ha vinto con Rosberg un campionato mondiale correndo costantemente sottopeso? O forse del team McLaren, la cui vittoria a Monaco grida ancora vendetta?

La verità è che la Fisa usa non due pesi e due misure, ma un peso e una misura differenti per ogni team concorrente per il campionato mondiale; e non parliamo dell'ineffabile Balestre: questo personaggio inqualificabile che sbraita tanto contro Tyrrell è il primo a fregarsene dei regolamenti Fisa, come quando organizza o dà la necessaria licenza per i GP a circuiti sui quali non si è mai disputata alcuna gara di F.1 non titolata, oppure quando concede ad Ickx la licenza di direttore di corsa per il GP di Monaco, pur sapendo del suo impegno con la Porsche, provocando lo scandalo che tutti sappiamo. E c'è bisogno di ricordare il suo operato circa la faccenda dell'abolizione delle «minigonne», prima tollerate per insipienza ed incapacità?

La vera causa del provvedimento a carico di Tyrrell è la volontà di impedirgli di far rispettare, unico fra tutti, gli impegni precedentemente presi circa la riduzione a 195 litri della capacità dei serbatoi delle F.1 per il

1985 da tutti i costruttori; costruttori che adesso hanno cambiato idea, naturalmente. Ve l'immaginate una Renault, che ha minacciato il ritiro già quest'anno, cercare di concludere un GP con 195 litri di benzina? E come la Renault ragionano tutti gli altri team forniti del motore turbo, alla faccia degli impegni presi. Tanto, Balestre vede e provvede (ai loro interessi).

La malafede della Fisa e di tutti gli altri team è dimostrata anche dal fatto che, mentre sono tutti prontissimi a sporgere reclami contro Tyrrell o a verificare la regolarità delle vetture anche senza un reclamo, non c'è nessuno che tenti di far esaminare il motore della Toleman, che si dice sia surdimensionato da parecchie corse. Ma evidentemente il team Toleman non dà fastidio ai «baroni» della F.1 e quindi viene lasciato in pace. Il provvedimento della Fisa costituisce un assurdo giuridico, per non dire di peggio, e un precedente pericolosissimo: d'ora in poi basterà l'«intima convinzione» dei membri del comitato esecutivo Fisa per far squalificare vetture e piloti. La soddisfazione con la quale il provvedimento è stato accolto dagli altri team, che hanno già dimenticato i tempi in cui hanno potuto imbrogliare impunemente, mi lascia tristemente sorpreso, così come l'articolo di Italo Cucci su AS n. 30, intitolato «Giustizia è fatta»: questo provvedimento persecutorio non ha proprio niente a che vedere con la giustizia, sportiva e non.

Marco Zangani - Napoli

La difesa d'ufficio a Tyrrell da parte del nostro lettore, ci sembra l'arringa di un ottimo avvocato a favore del suo cliente, su cui pesano prove schiaccianti, ma soprattutto indiziarie. A questo punto spetta alla giuria composta dai lettori di AS e da tutti gli appassionati decidere: condannare l'imputato Tyrrell sulla base della realtà indiscussa dei fatti per una truffa sportiva bella e buona, applicando così realmente la giustizia con un provvedimento che non può certo essere definito persecutorio, o assolvere il costruttore britannico. Le tesi portate a difesa di Tyrrell sono validissime ma ci chiediamo: se finora non è mai stata fatta giustizia è logico continuare su questa strada o è meglio cercare di iniziare ad applicare i regolamenti, casomai sfruttando proprio il fatto che Tyrrell non ha alle spalle l'appoggio unanime dei costruttori? Per tenere fede allo spirito con cui sono state stilate le norme sul peso non è forse giusto applicarsi anche a un cavillo regolamentare, riuscendo così a battere con le sue stesse armi chi si è comportato antisportivamente? Autosprint è sempre stato contrario e si è battuto contro i sotterfugi che hanno caratterizzato e messo in discussione la credibilità della F.1 negli ultimi anni, e proprio da queste basi è scaturita la ferma condanna a Tyrrell. Certo è che se in futuro si tornerà sulla strada dei due pesi, due misure, condanneremo con altrettanta fermezza l'operato di Balestre, come abbiamo già fatto sul numero scorso di AS quando, dopo la severa condanna, la Fisa si è piegata per l'ennesima volta a un compromesso che nulla di buono lascia presagire sulle future possibilità di fare rispettare i regolamenti da parte del massimo organo della giustizia sportiva automobilistica.

IL VOSTRO DESIGN

Porsche e Fiat del futuro

VI RINGRAZIO per avere pubblicato in precedenza i miei disegni e vi invio questi ultimi lavori, che si riferiscono a una sportiva Porsche del futuro e alla piccola utilitaria Fiat che dovrebbe vedere la luce nei prossimi anni.

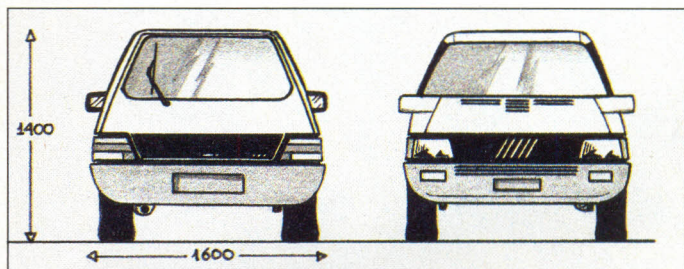
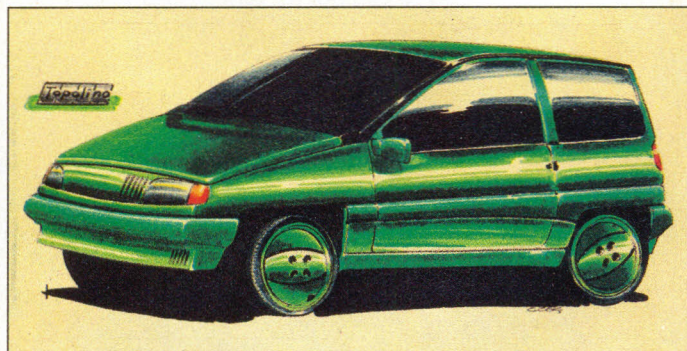
Claudio Zanin
Rovigo



La splendida Drone

IL NOME che ho dato a questa vetturessa da città è «Drone» e vorrei conoscere un vostro giudizio sul progetto.

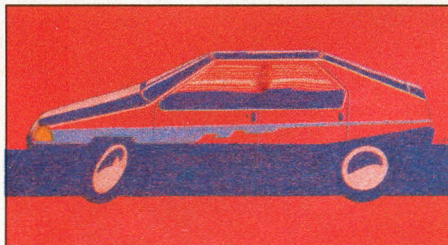
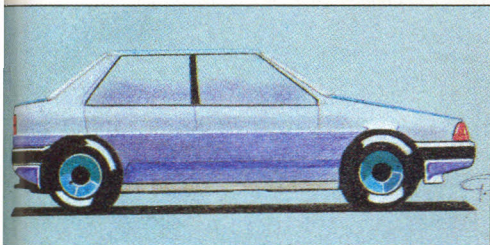
Firma illeggibile - Cesena (Forlì)



Due progetti per l'Alfa Romeo

VI INVIO questi due progetti studiati su meccanica Alfa Romeo. Il primo è di una vettura a due volumi di classe media, mentre il secondo riguarda una berlina di categoria medio superiore.

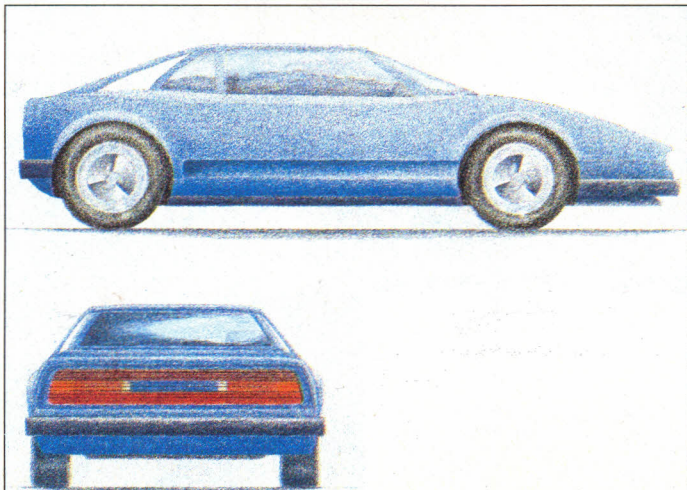
Alfonso Giannone - Bologna



La gran turismo messicana

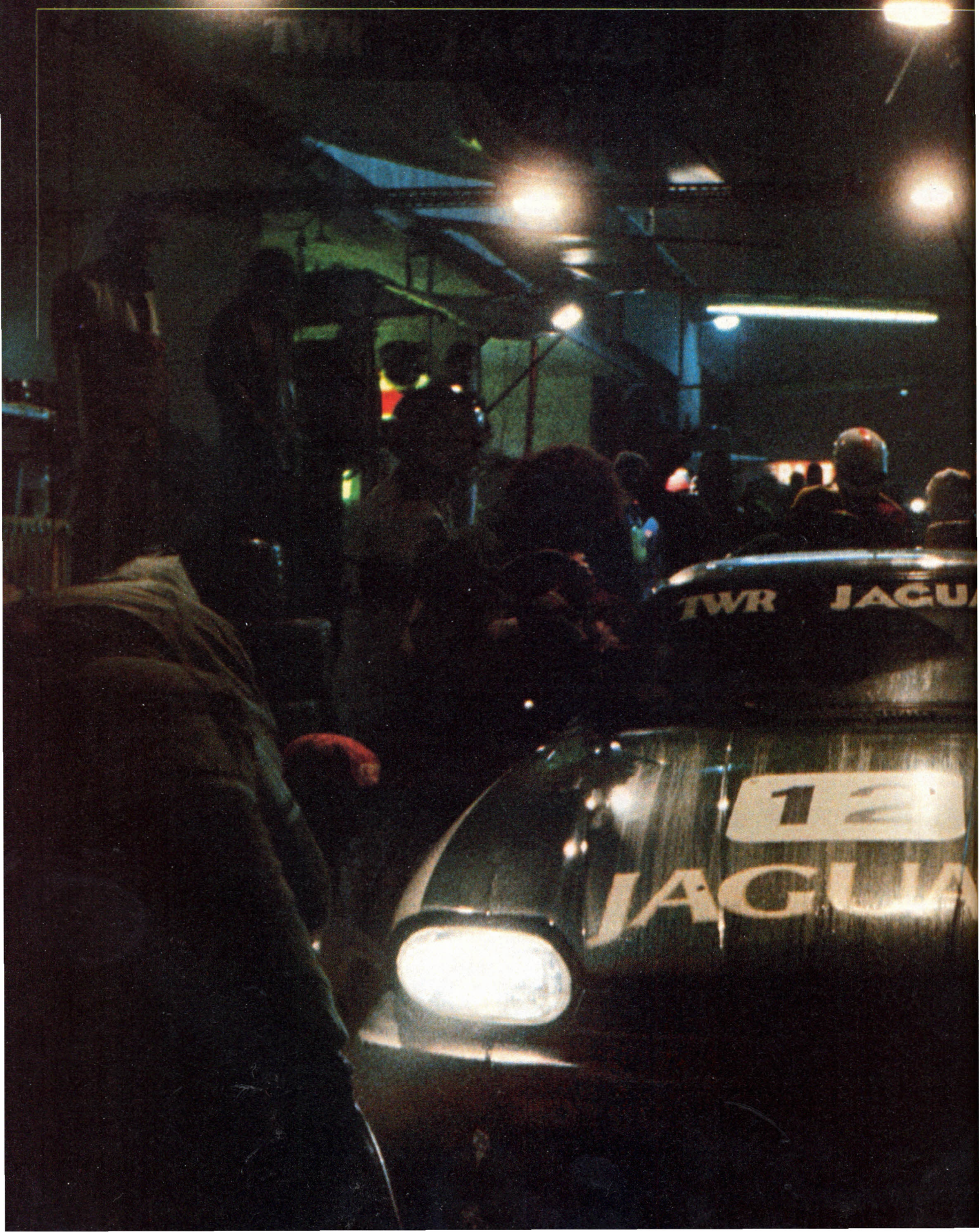
SONO UN ragazzo quattordicenne messicano e frequento a Firenze il primo anno del liceo artistico. Questa vettura è la prima che ho realizzato e vorrei conoscere un vostro parere.

Leo Perezniato
Firenze



QUELLA che pubblichiamo questa settimana è sicuramente una delle più valide selezioni dei disegni inviati alla rubrica «Il vostro design». Fra i progetti pubblicati ci sembra che svettino nettamente quelli di Giulio Zanin, che con il suo disegno della «Topolino» è riuscito a superare gli stilisti della Fiat, perlomeno per quanto si è potuto conoscere finora delle future linee della vettura. Pari merito è sicuramente la «Drone» del lettore cesenate, di cui non siamo purtroppo riusciti a conoscere il nome esatto (lo invitiamo a comunicarcelo, magari assieme a un'altra realizzazione). Ottima la linea del posteriore della GT di Leo Perezniato, che però dovrebbe migliorare il disegno dei finestrini e dell'anteriore. Le due Alfa Romeo di Alfonso Giannone peccano in alcuni punti, ma nel complesso sono di ottimo livello qualitativo, e va notato che la berlina medio superiore ha molti punti in contatto con la nuova «90», presentata alcune settimane dopo che i disegni ci erano pervenuti. Ecco infine i nomi dei «rimandati», da cui attendiamo nuove realizzazioni: **Massimiliano Rossi** - Milano; **Italo Barbieri** - Pontedecimo (Genova); **Franco Fiorentino** - Sorrento (Napoli); **Marco Notaro** - Località imprecisata; **Johnny Schiavo** - Rovigo; **Gianluca Soldati** - P. Ligure (Savona); **Franco Arrau** - Macomer (Nuoro); **Francesco Giorgioni** - Arzachena (Sassari).

EUROTURISMO



IL PUNTO DEL CAMPIONATO/Jaguar a prova di 24 Ore

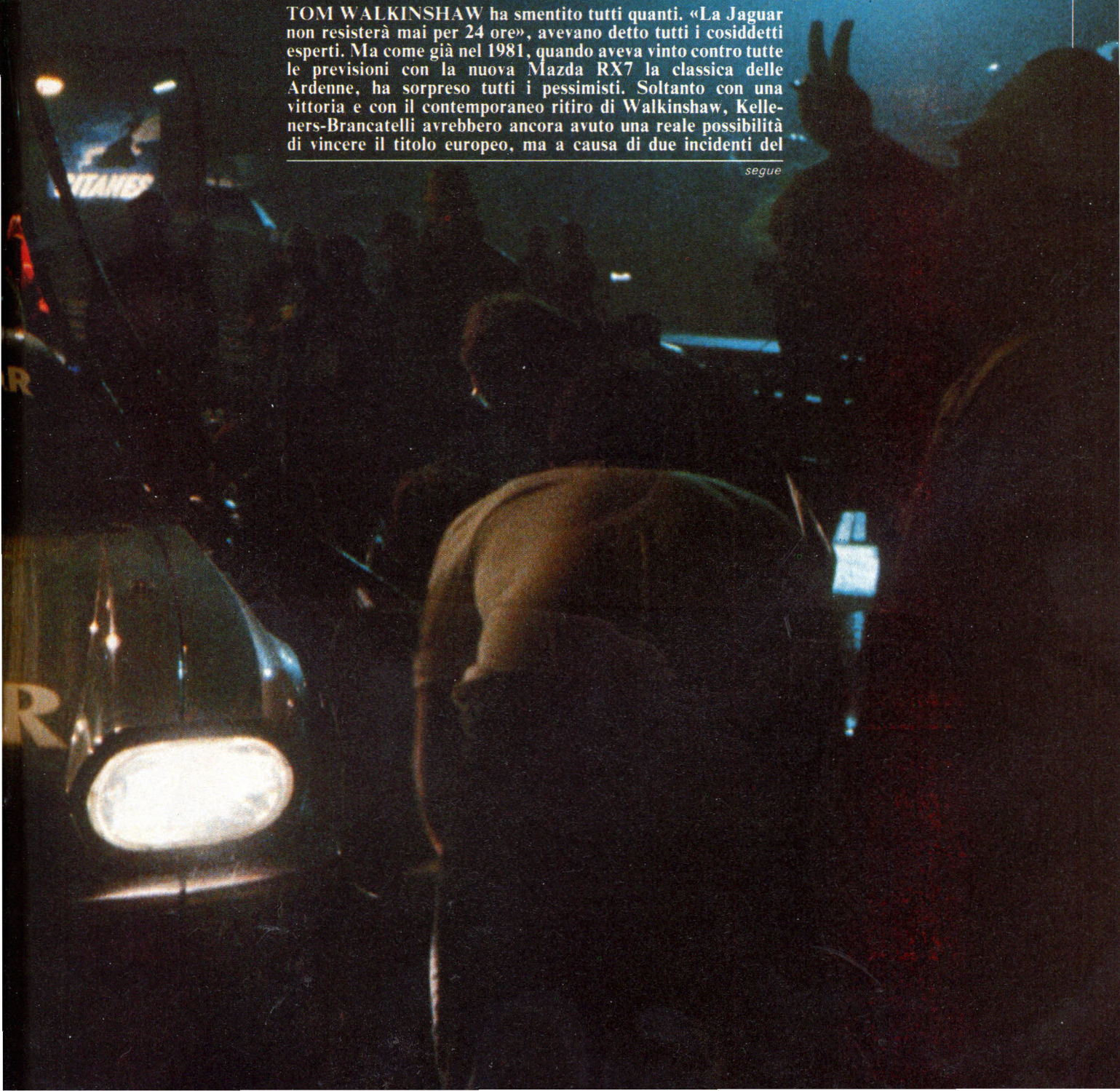
Bella di notte e di giorno

A Spa Walkinshaw, Heyer e Percy hanno smentito chi prevedeva che le vetture inglesi non avrebbero retto fino in fondo. Ma il titolo difficilmente sfuggerà all'Alfa Romeo

di Thomas M. Imhof

TOM WALKINSHAW ha smentito tutti quanti. «La Jaguar non resisterà mai per 24 ore», avevano detto tutti i cosiddetti esperti. Ma come già nel 1981, quando aveva vinto contro tutte le previsioni con la nuova Mazda RX7 la classica delle Ardenne, ha sorpreso tutti i pessimisti. Soltanto con una vittoria e con il contemporaneo ritiro di Walkinshaw, Kelleners-Branecatelli avrebbero ancora avuto una reale possibilità di vincere il titolo europeo, ma a causa di due incidenti del

segue



Bella di giorno

segue

tedesco, tutte le chance sono ormai svanite e il campionato piloti è quasi deciso dopo nove delle dodici prove in calendario. A Spa la Jaguar non ha portato la macchina di Walkinshaw-Heyer che aveva vinto Monza, Brno e Zeltweg, per risparmiarla per la fase finale. I due si sono dunque divisi insieme a Percy la vettura che aveva vinto le corse

di Donington e Salisburgo. Il team non ha accusato problemi ai freni come verificatosi al Nürburgring e in altre gare precedenti; la vettura vincitrice è stata rallentata solo da due forature, mentre la seconda si è ritirata per un incidente. Win Percy è la sorpresa della stagione: debuttante quest'anno sulla Jaguar ha realizzato ripetutamente i giri più veloci in gara, aveva come copilota il più lento del team, Nicholson, e nonostante ciò ha vinto tre corse. Ma anche l'esperienza tecnica di Heyer ha contribuito al succes-

quasi sempre classificate, anche se generalmente grazie ad una tattica di gara molto prudente. Nonostante ciò si è potuto notare una costante ascesa: a Salisburgo entrambe le macchine si sono classificate e al Nürburgring Hahne e Joosen si sono piazzati perfino al secondo posto. A Spa intendevano confermare il 3. posto dell'anno precedente e eventualmente tentare di più. Ma poi le Rover hanno ceduto e solo una macchina si è piazzata in 8. posizione. C'è comunque da attendersi che a Silverstone torneranno ai vertici

si ricorderà, gli svedesi hanno esordito a Monza in modo spettacolare quando Thomas Lindström con la nera 240 Turbo si è trovato anche in testa; una prestazione che comunque non è più riuscito a ripetere. Più tardi la macchina bianca di Olaf Granberg si è rivelata la migliore. È stata però distrutta a Brno e sostituita da una vettura completamente nuova al Nürburgring, dove Granberg è stato in testa finché non ha accusato problemi con la valvola di scario del turbo. La macchina ufficiale che è arrivata al 4. posto



so di Walkinshaw e il fatto che Tom lo abbia fatto guidare per due turni di notte mostra fino a che punto rispetta ora il tedesco.

LA ROVER tornerà a Silverstone per la terz'ultima gara sulla pista che la vide trionfare l'anno scorso con René Metge e Steve Soper. A proposito di Soper, bisogna dire che questo pilota ha leggermente deluso quest'anno. Spesso ha spinto troppo nelle fasi iniziali sollecitando eccessivamente la meccanica; i suoi copiloti Hahne e Allam ne hanno sofferto e si sono scambiati i volanti all'interno del team. La Rover ha iniziato questa stagione in modo molto poco convincente, ma a partire da Brno le vetture si sono almeno

senza vincoli di suddistanza nei confronti della Jaguar, visto che quest'ultima dalla settimana scorsa non fa più parte del gruppo Austin Rover: è stata infatti acquistata da privati.

LA VOLVO non è stata ufficialmente presente a Spa. Come

Sopra: l'Alfa Romeo GTV6 di Giorgio Francia, a sinistra, e Lella Lombardi, a destra, ha vinto la classe 2500. Con i due ha corso anche «Tango». Nella pagina a destra, la Toyota 1600 assoluta dominatrice della classe 1600 cmc (Fotografie Condor)



con Eje Elgh a Brno è stata richiamata in fabbrica per dei test e forse si presenterà di nuovo a Silverstone. L'iniezione d'acqua, utilizzata sulla vettura ufficiale per la prima volta a Brno e che poi è stata montata anche sulle macchine dei clienti, funziona senza problemi e non c'è da meravigliarsene perché la Volvo dispone di un brevetto mondiale per questo «doping» autorizzato. A Spa hanno corso soltanto le due Volvo-Delcourt che avevano iniziato la stagione a Monza e che in seguito non hanno registrato visibili progressi. Hanno accusato molti problemi a Spa e gli svedesi esamineranno a fondo queste noie per poi, nel 1985, tentare ufficialmente di conquistare il titolo.

LA BMW è riuscita sinora a vincere due volte, il che costituisce naturalmente un risultato piuttosto deludente. Il team Juma ha comunque dimostrato di essere sempre pericoloso a Spa, mentre invece la BMW Italia ha avuto una giornata nerissima a causa di un grosso errore di Kelleners e Giacomelli. Ruedi Eggenberger è estremamente frustrato a causa della politica della BMW che non si impegna molto in gr. A, cioè non ha sinora preso alcuna decisione se effettuare o meno per l'anno prossimo le modifiche che, secondo Eggenberger, potrebbero senza alcun problema almeno 60 CV in più.

LA NOVITÀ tecnica a Spa è stata la Toyota Supra 2,8i con

Così l' europeo turismo dopo 9 gare

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

MARCHE

1. Alfa Romeo	20	20	20	20	20	20	20	20	20				180
2. Jaguar	20	12	20	20	20	20	20	8	20				160
3. Bmw	15	20	15	10	8	12	12	20	15				127
4. Toyota	20	15	10	20	8	—	20	12	20				125
5. Volkswagen	4	20	—	15	15	20	15	20	—				109
6. Volvo	6	1	3	6	10	10	10	6	—				52
7. Ford	15	12	—	12	10	—	—	—	1				50
8. Audi	—	—	—	—	20	—	12	15	—				47
9. Rover	—	—	1	—	4	4	8	15	3				35

PILOTI

1. Walkinshaw	29	16	2	21	29	29	—	10	29				165
Heyer	29	16	2	21	29	29	—	10	29				165
3. Percy	—	—	29	16	21	21	29	—	29				145
4. Nicholson	—	—	29	16	21	21	29	10	—				126
5. Hoyer	20	15	10	20	8	—	20	12	12				117
6. Kelleners	21	13	—	13	10	7	16	29	—				109
Branatelli	21	13	—	13	10	7	16	29	—				109
8. Nielsen	20	15	—	20	8	—	20	12	12				107
9. Lombardi	—	—	15	15	20	15	20	—	20				105
Francia	—	—	15	15	20	15	20	—	20				105
11. Drovandi	20	—	—	20	12	20	10	20	—				102
12. Poulsen	20	15	10	20	8	—	—	12	12				97
13. Boucher	15	15	—	—	15	12	15	15	—				87
«Spiffero»	15	15	—	—	15	12	15	15	—				87

motore 6 cilindri a iniezione che sarà sicuramente presente anche a Silverstone. Sviluppa soltanto 255 CV, ma vanta un'eccellente tenuta di strada e ottimo freni. Il suo 5. posto a Spa è stato una autentica sorpresa. Tra parente-

si, questa macchina viene guidata nel campionato britannico turismo Trimoco dal pilota della Jaguar Wim Percy.

L'ALFA ROMEO sembra avviata verso il suo terzo titolo

marche e si deve constatare che la Casa milanese non ha mai avuto vita così facile come quest'anno. Ci sono state delle corse in cui il lotto della piccola divisione fino a 2,5 litri era composto per il 90% dalle Alfetta. La Bmw 323i di Vogt-Winkelhock dovrebbe essere presente anche a Zolder e al Mugello, ma con un vantaggio di 10 minuti sulla Jaguar, l'Alfa dovrebbe riuscire a conquistare il titolo. Tanto più che la Jaguar non è favorita a Zolder, una pista che sollecita notevolmente i freni. Come ha detto Maurizio Micangeli, l'anno scorso pilota Alfa e quest'anno Bmw, «in fondo non è giusto che l'Alfa Romeo vinca il titolo, non ha avversari seri, non ha effettuato alcun sviluppo e non dà neanche un apprezzabile appoggio». Può darsi che Micangeli abbia ragione, tuttavia la colpa di questa situazione non è assolutamente da attribuire alla casa italiana, che però sfrutta volentieri questi successi per una vasta pubblicità. Per un certo periodo i danesi Nielsen, Hoyer e Paulsen con la loro Toyota Corolla 16 valvole, grazie a costanti vittorie nella classe 1600, si sono trovati in una posizione così forte che perfino alla Jaguar hanno temuto seriamente la loro concorrenza. Questi due fatti fanno indubbiamente discutere, però la Fisa ha già deciso di continuare sullo schema di tre divisioni. Soltanto l'attribuzione dei punti dovrebbe essere cambiata. Su questo punto si saprà qualcosa di definitivo soltanto in ottobre.

Thomas M. Imhof



AUTO STORICHE/L'Alfa di Lucchini bene a Donington

Al Biscione piace l'acqua

LA MITICA pista di Donington, la stessa dove Nuovolari trionfò incantando gli inglesi 46 anni fa, si addice a Giuseppe Lucchini e alla sua Alfa Romeo TZ 1. Il gentleman driver bresciano ha infatti bissato il successo dell'anno scorso aggiungendo, stavolta, anche la ciliegina alla torta: il primo posto assoluto. Sul circuito inglese si disputava la quarta prova della Coppa Fia per autostoriche, in pratica un campionato europeo per le vetture d'epoca, era la corsa che doveva un po' dare il giro di boa alle classifiche, e così è stato. Dopo le corse di Colmar e Montlhéry i possibili aspiranti al trofeo Fia erano: Bailly (Lotus Elite), Zadra (Giulietta SZ), Rossing (Alfa Romeo 1900) e Lucchini (Alfa Romeo TZ 1). A corsa inglese conclusa restano ancora il lizza Bailly e Rossing, ma Lucchini e Zadra vincenti tutti e due a Donington e il primo con l'assoluto in più, hanno rinsaldato la loro posizione di leader della classifica. Forse, ma non azzardiamo previsioni, la corsa alla coppa Fia è cominciata bene per la scuderia del Portello e per l'Alfa Romeo. Ma veniamo alla cronaca della gara di Donington.

LA GARA che raggruppava tutte le auto concorrenti alla coppa Fia vedeva schierate alla partenza ben 28 vetture in uno stranissimo cocktail composto da TZ 1, Jaguar E, Lotus Elite ed Elan, Aston Martin Zagato, Lancia Aurelia, Marcos GT e Triumph TR 3. Corsa difficile sia per l'eterogeneità dei partecipanti sia per la scivolosità dell'asfalto dopo una giornata di scrosci d'acqua e squarci di sole. Al pronti via scattavano, nell'ordine, Roger Mac (Jaguar E), Malcolm Ricketts (Lotus Elan) e Giuseppe Lucchini (Alfa Romeo TZ 1). Dietro si scatenava la bagarre tra Bailly (Lotus Elite), Ecury (Lotus Elite), Uprichard (TR3), Corfield (Diva), Bonetti, Donzelli e Laborde (TZ 1). Numerose le uscite di strada e i testacoda a causa della pista scivolosa come una saponetta. Donzelli si girava e Bonetti (velocissimo in prova) usciva alla chicane prima del rettilineo di arrivo danneggiando la sua TZ). Nelle GTS sino a 1300 (anni 1955-60) lotta a tre tra Zadra, Chiavelli (scattato benissimo al via) e Minerbi mentre nelle GTS Gruppo 2 oltre 2000 (anni 1945-54) bellissima lotta tra Tim Burrett (Lancia Aurelia), Pete Mc Manus (Allard), Berto Mandelli, Vittorio Pizzolotto e Stefano Senin (tutti su Lancia Aurora della scuderia HF Lancia). In testa Giuseppe Lucchini infilava prima la

Elan di Ricketts e poi, al 4. giro, alla staccata della Redgate, passava anche Roger Mac e la sua strapotente Jaguar E dimostrando di essere un ottimo pilota anche sul bagnato. Mac, pur di non perdere contatto, tirava oltre misura e incappava in un testa coda che gli faceva perdere anche la seconda piazza. La gara, almeno per quanto riguardava le prime tre posizioni, assumeva così l'aspetto definitivo mentre nelle varie altre classi continuava la battaglia.

AL TERMINE dei 12 giri le classifiche delle varie classi erano le seguenti: gruppo 2 (oltre 2000 1945-54), primo Tim Burrett (Lancia Aurelia), poi Pete McManus (Allard), Vittorio Pizzolotto e Stefano Senin (Lancia Aurelia Scuderia Lancia Corse HF); gruppo 3 (sino a 1300 1955-60), Angelo Zadra primo, poi Marcello Minerbi ed Edgar (tutti della Scuderia del Portello); gruppo 6 (sino a 1300 1961-63) primo Andre Bailly, secondo Robin Longden e poi Peter Ecury (tutti su Lotus Elite); gruppo 7 (sino 2000 1961-63) primo Giuseppe Lucchini (AR TZ1 scuderia del Portello), poi Malcolm Ricketts (Lotus Elan) e John Corfield (Diva GT); gruppo 8 (oltre 2000 1961-63) primo Roger Mac (Jaguar E) poi Pierre Dutoya (Aston Martin Zagato).

Sergio Tosi

COPPA FIA AUTOSTORICHE

Così a Donington

Gruppo 2 (oltre 2000 anni 1945-55): 1. Tim Burrett (Lancia Aurelia) 20'57"5 media 98,5 kmh; 2. Pete Mc Manus (Allard); 3. Vittorio Pizzolotto (Lancia Aurelia); 4. Stefano Senin (Lancia Aurelia).

Gruppo 3 (sino 1300 anni 1955-60): 1. Angelo Zadra (AR Giulietta SZ) 21'35"0; 2. Marcello Minerbi (AR Giulietta SZ) 21'36"; 3. Edgar (AR SS) 21'55"1.

Gruppo 6 (sino 1300 anni 1961-63): 1. Andre Bailly (Lotus Elite) 20'53"8 media 107,8 kmh; 2. Robin Longdon (Diva GT) 21'39"3; 3. Peter Ecury (Lotus Elite) 22'00"3; 4. Jan Caviet (Lotus Elite) 22'00"4.

Gruppo 7 (sino 2000 anni 1961-63): 1. Giuseppe Lucchini (AR TZ 1) 20'42"7 media 108,8 kmh; 2. Malcolm Ricketts (Lotus Elan) 20'49"9; 3. John Corfield (Diva GT) 21'39"3; 4. J.L. Laborde (AR TZ 1) 21'55"4.

Gruppo 8 (oltre 2000 anni 1961-63): 1. Roger Mac (Jaguar E) 20'51"4 media 107,8 kmh; 2. Pierre Dutoya (Aston Martin Zagato) 21'59"4.

N.B.: I vincitori della Gruppo 2 e 3 si sono classificati a un giro dal vincitore assoluto Lucchini.



FABRIZIO SERENA (FotoVillanti)

Serena gradirebbe una Ferrari...

ALLA GARA per autostoriche di Donington ha partecipato anche un personaggio importante dell'automobilismo italiano: Fabrizio Serena, presidente della Csaì, gentleman driver negli anni '50 e '60 e ora appassionato pilota di vetture d'epoca. Serena, che già era ritornato in pista in occasione della gara d'apertura della stagione a Monza, disputa le gare della Coppa Fia al volante di una Giulietta Sprint e in Inghilterra, su una pista scivolosissima, ha dimostrato, pur con un'auto non preparata come quelle degli altri concorrenti, di saperci fare. A Serena abbiamo chiesto il perché di questo ritorno in pista.

«Mi ha spinto il desiderio di tornare a guidare in corsa. È questo un desiderio, una voglia, che rimane sempre in chi l'ha già fatto. Non lo posso fare, ovviamente, con altri mezzi e quindi le auto storiche sono la via migliore, per chi ha il tarlo delle corse, di rimettersi in pista. Devo dire, tra l'altro, che mi ha fatto un grande piacere rivedere in pista a Montlhéry un asso del calibro di John Surtees».

— Quest'anno ha già disputato tre gare. Come giudica le competizioni delle autostoriche?

«Dare giudizi drastici è sempre molto difficile. Prima di tutto voglio dire che correndo da privato per la scuderia del Portello io mi diverto molto poi aggiungerei che alla luce delle mie recenti esperienze, parlo come pilota privato ovviamente, vedrei dei raggruppamenti più omogenei. In altre parole, varrebbe la pena di riunire piloti e macchine in gruppi simili come caratteristiche e prestazioni (oltre che come anni ovviamente, cosa che si fa già). Si divertirebbero tutti molto di più perché non ha molto senso, per piloti e spettatori, veder correre insieme TZ e Ferrari, Giuliette e Aurelie e così via. Sempre parlando come pilota e come persona che si diverte a guidare penso che gare un po' più lunghe diciamo attorno ai 50-70 chilometri avrebbero il grande vantaggio di far fare ai piloti delle tattiche di corsa senza obbligarli a spremere tutto e subito dalle loro auto così preziose. Un'altra cosa che mi ha fatto gran piacere vedere è la mancanza di tensione che c'è in queste gare. Sono tutti amici, si corre e ci si supera senza cattiverie e nessuno se la prende più di tanto».

— Adesso che ha riassaggiato il sapore della pista con cosa le piacerebbe correre?

«Mi piacerebbe avere una vettura con più cavalli, un po' come quelle con cui correvo quando ero giovane: una Ferrari GTO, per esempio. È naturale che la voglia ci sia com'è naturale che col passare degli anni pretezza e grinta si siano appannate, ma credo che un buon pilota di qualche anno fa su un'auto potente e messo in pista oggi guiderebbe certo meno veloce di un tempo con quella vettura, ma sempre su livelli più decorosi. Se dovessi indicare un'altra auto che mi fa gola oggi è l'Alfa Romeo TZ 1 e poi ci metterei anche una bella Lister Jaguar».

— All'estero corrono anche tante vecchie berline. Lei aprirebbe in Italia questo discorso?

«Sì, per tanti motivi. Un primo è che parecchi ritroverebbero le "loro" auto di tanti anni fa. Immaginate di rivedere in pista e correre come una volta le Alfa 1900, le Aurelie, le 1100 TV, le Giulietta TI, le Giulia TI Super e così via? Penso che parecchi si darebbero da fare per ripescare dal dimenticatoio auto così fantastiche e divertenti».

Marcello Minerbi

COPPA PEUGEOT TALBOT/A Misano programma insolito

La notte delle stelle

SERATA a tutta musica sabato 11 agosto all'autodromo Santa Monica di Misano Adriatico. Oltre alla Samba, «ballata» dai quaranta piloti della Coppa Peugeot Talbot impegnati nella settima gara del campionato, è prevista l'esibizione di alcuni noti complessi e una gimkana automobilistica, intervallata da giochi di abilità, disputata sempre con le Samba, questa volta nella versione cabriolet. È questo il boccone più ghiotto della serata, anche perché a bordo delle vetture oltre a sette piloti della Coppa saliranno alcune delle più affascinanti attrici italiane e straniere. I loro nomi: Janet Agreeen, Adriana Russo, Anna Maria Rizzoli, Licinia Lentini, Carla Brait, Patrizia Pellegrino, dicono tutto sulla «spettacolarità» di questa gara che si disputerà fra le batterie e la finale della Coppa Peugeot

Talbot. Concluderà la serata il concerto a cui prenderanno parte Enrico Ruggeri, Garbo e The Creatures, intervallato dalla premiazione della corsa. (m.s.)

Gli orari di Misano

- Ore 20 — Prima batteria Coppa Peugeot Talbot.
- Ore 20,30 — Seconda batteria Coppa Peugeot Talbot.
- Ore 21 — Sette attrici per sette piloti (gimkana automobilistica).
- Ore 22,10 — Finale Coppa Peugeot Talbot.
- Ore 22,45 — Concerto con Enrico Ruggeri, Garbo, The Creatures.

I fratellini

Tentano di ripercorrere il cammino che ha portato Michele e Eddie in F.1, ma il cognome che portano — dicono — dà più problemi che vantaggi. Per entrambi un debutto... movimentato

GILLES e Jacques Villeneuve, James e David Hunt, Emerson e Wilson Fittipaldi, Jody e Ian Scheckter, Pedro e Ricardo Rodriguez, Teo e Corrado Fabi, Tino e Vittorio Brambilla, Alain e Michel Ferté: la storia dell'automobilismo è piena di fratelli da corsa che con maggiore o minore fortuna calcano o hanno calcato le scene delle competizioni. Oggi, altri due fratellini terribili tentano di affacciarsi alla ribalta, con tanta voglia di arrivare. Sono Ermanno Alboreto e Ross Cheever, impegnati nel difficile tentativo di seguire le orme dei già affermati fratelli maggiori Michele e Eddie. Con loro abbiamo realizzato questa intervista parallela.

— Perché hai iniziato a correre? Per spirito di emulazione?

ERMANNINO ALBORETO: «Beh, in casa ho cominciato a correre prima io, in moto. Poi, quando Michele ha iniziato nelle varie categorie, lo seguivo spesso, e così mi sono appassionato anch'io a questo sport. Però all'inizio mi piacevano più le moto».

ROSS CHEEVER: «A 15 anni giocavo molto bene a tennis, però a 17 anni, visto che non facevo più progressi e visto che non potevo diventare il numero uno come avrei voluto, decisi di lasciare questo sport. Andai a vedere un Gran Premio, quello di Las Vegas, e da quel momento nacque in me la passione per le auto. Volli provare e frequentai la scuola di Henry Morrogh. Non ho voluto correre perché lo fa anche Eddie, ho semplicemente visto quella corsa, mi è piaciuta e ho voluto provare».

— Come ha accolto tuo fratello la tua decisione di correre? Ti ha incoraggiato o ti voleva dissuadere?

ALBORETO: «Sinceramente lui non voleva e non vuole anche adesso. Dice che è un mondo un po' schifoso. Naturalmente si riferisce all'ambiente, non allo sport. E poi perché ci vuole una barca di soldi, bisogna avere

molta fortuna a trovare degli sponsor. Chiaramente devi essere in gamba, ma ci vuole anche molta fortuna».

CHEEVER: «All'inizio era molto arrabbiato perché credeva che avessi smesso con il tennis per capriccio. Pensava che dopo aver visto il Gran Premio di Las Vegas, tutte le donne, i soldi e l'ambiente che gravita intorno ai GP, volessi correre per la ragione sbagliata. Ma quando si corre non lo si fa per questi motivi, è solo passione, e quanto ha capito il vero motivo della mia decisione ha iniziato ad interessarsi. Lui ha molto da fare, ma quando ha un momento libero mi aiuta molto. Facciamo il training insieme».

Ermanno dal motocross

ERMANNINO ALBORETO è nato a Milano nel 1959. Dopo aver compiuto regolarmente gli studi, ha frequentato per tre anni una scuola per meccanici autoriparatori ed ora gestisce un'officina per moto. A 14 anni ha iniziato a correre in motocross, per poi passare alle quattro ruote nel 1982. Ha debuttato in Formula Monza e quest'anno partecipa al campionato di Formula Fiat Abarth.

Ross dal tennis

ROSS CHEEVER è nato a Roma nel 1964. Giovanissimo si è trasferito negli Stati Uniti per frequentare la scuola di tennis di Harry Hopmann, ma una frattura al ginocchio e una tendinite lo costringono a lasciare lo sport della racchetta per dedicarsi all'automobilismo. Debutta in Inghilterra nella Formula Ford e nel 1983 si impone in nove gare. Quest'anno partecipa al campionato britannico di Formula 3.

— Portare un cognome famoso aiuta o crea dei problemi?

ALBORETO: «Mi crea dei grossi problemi, perché tutti pensano che dal momento che mi chiamo Alboreto e sono il fratello del pilota Ferrari dovrei avere il meglio. In realtà corro grazie al mio preparatore che mi aiuta e mi fa correre con pochi soldi, perché anche lui è una persona che non naviga nell'oro».

CHEEVER: «Crea dei problemi con gli altri piloti, perché credono che avendo un fratello famoso io abbia più possibilità di farcela».

— E con gli sponsor il cognome ti aiuta?

ALBORETO: «No, assolutamente. Fino ad ora non ho trovato nessuno che mi sponsorizzi perché sono il fratello di Alboreto».

CHEEVER: «Per niente. Fino ad ora non ho trovato uno sponsor. Ho soltanto incontrato una persona che mi ha visto correre, si è entusiasmato e mi sta finanziando nel campionato inglese di F.3. E questo indipendentemente dal fatto che mi chiamo Cheever».

— Tuo fratello ti aiuta o ti indirizza per la ricerca degli sponsor?

ALBORETO: «Mio fratello non ha neanche il tempo per fare tutte le cose che fanno tutte le persone di questa terra. In famiglia si vede molto poco».

CHEEVER: «Sì, ha provato. Però tutte le persone che conosce lui sono soltanto interessate alla F. 1, non alla F. 3».

— Come si è comportato tuo fratello la prima volta che hai vinto?

ALBORETO: «La mia prima vittoria fu in F. Monza e siccome anche lui aveva corso in questa formula senza mai vincere, mi ha detto: bravo, fino ad ora sei più forte di me. Ed io gli risposi che speravo di esserlo anche dopo».

CHEEVER: «Non era molto contento. Era circa un anno fa, si è limitato a dire che era stata soltanto fortuna. Fortuna con la C maiuscola».

— Come è andata la tua prima corsa?

ALBORETO: «La prima gara in macchina l'ho corsa all'ultimo momento perché la vettura non era pronta. Sono arrivato il giorno prima, ho fatto le prove ed ho ottenuto un bel tempo. Tra l'altro avevo una mano ingessata (ero caduto in moto), ma i commissari non la videro perché la nascondevo con il guanto. Durante la gara si ruppe il telaio e feci una marea di testacoda. Chiaramente quando la corsa finì mi saltarono tutti addosso perché non sapevano il vero motivo di tali esibizioni».

CHEEVER: «Correvo in F. Ford e feci un incidente. Veramente le prime quattro corse le terminai tutte con degli incidenti. Ancora non conoscevo il mio limite. Ero molto irruento, per conoscerlo avevo bisogno di andare in testacoda. Fortunatamente non mi ci è voluto molto tempo ed ora è parecchio che non succede più».

— Quali sono i tuoi programmi futuri?

ALBORETO: «È chiaro che vorrei continuare, però c'è sempre il problema dei soldi. Io non so dove andarli a prendere perché lavoro (ho un'officina per moto) e non vivo di rendita. Se trovo qualcuno che mi aiuta, bene. Altrimenti vado avanti così come faccio ora, senza avere dei grandi mezzi. Se tutto va bene, il prossimo anno continuerò con la Fiat Abarth; se va male, non correrò neanche con quella. È molto dura!».

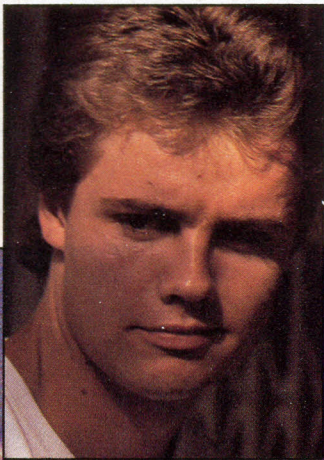
CHEEVER: «Avrei voluto fare l'Europeo di F. 3 se non fosse stato soppresso, o sempre il Campionato inglese di F. 3. In ogni modo voglio prepararmi per la stagione '86».

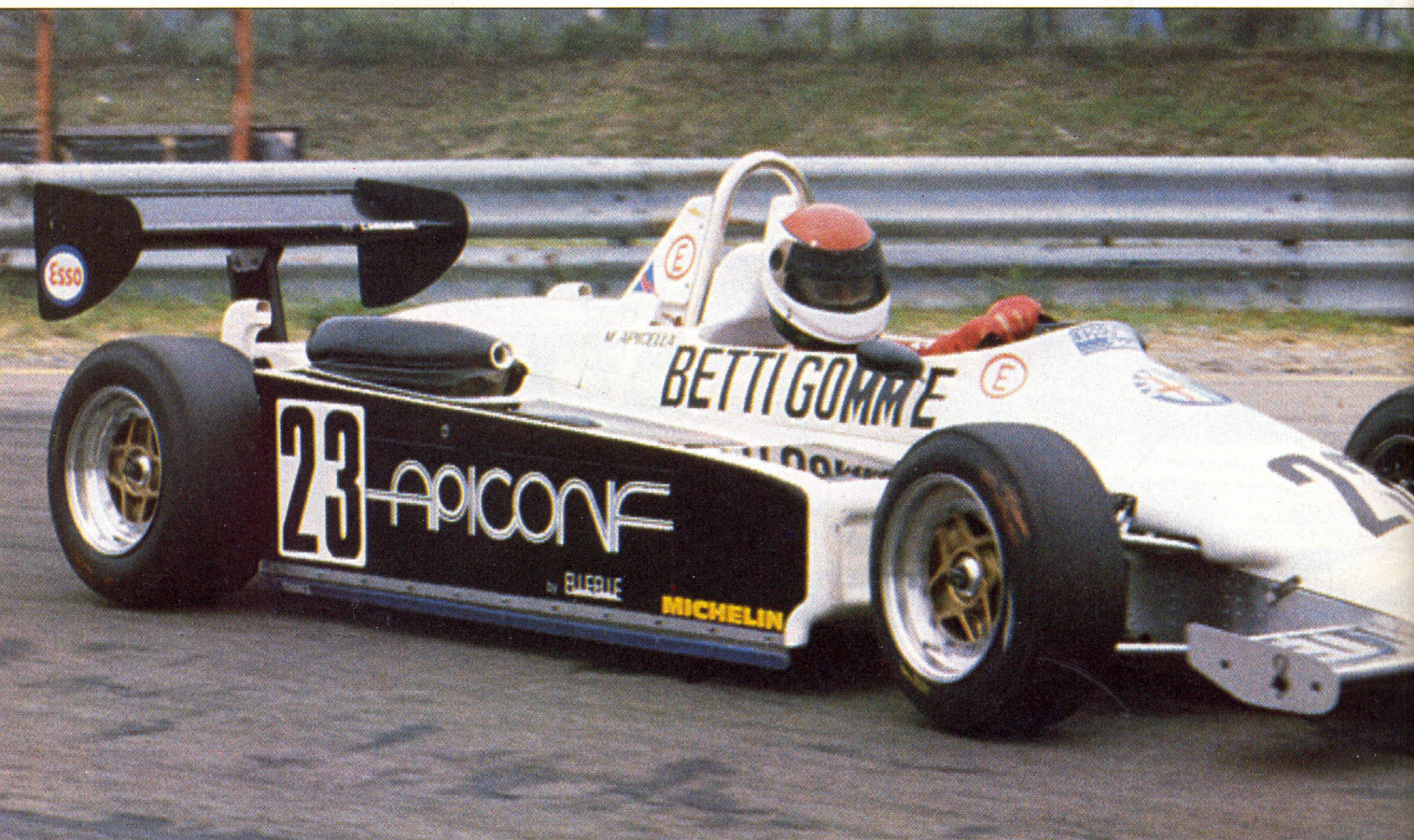
Anna Bacchi



Ross Cheever, a sinistra (Foto Bacchi) partecipa quest'anno con alterna fortuna al combattuto campionato britannico di Formula 3. In basso, eccolo in gara con la sua Ralt-RT3 sul circuito di Thruxton a inizio stagione (Foto Grant-Braham)

Ermanno Alboreto (a sinistra) è impegnato nel campionato di Formula Fiat Abarth, dove, pur non essendo tra i favoriti, è riuscito talvolta a mettersi in luce. Sopra, eccolo davanti a Barlassina nella gara di Vallelunga (Foto Teso)





FORMULA 3/Intervista parallela

Caffi e Apicella «deb» da podio

Sono arrivati senza troppe ambizioni provenienti uno dalla F. Fiat Abarth e uno dal karting. Ora corrono nella parte alta delle classifiche. Su otto gare si sono aggiudicati 6 pole position. Proviamo a conoscerli insieme

di Roberto Teso

ALESSANDRO CAFFI e Marco Apicella sono i due enfant prodige della Formula 3 italiana. In otto gare si sono aggiudicati ben sei pole position (quattro Caffi e due Apicella) lasciando a Voulaz la prima pole della stagione e a Santin l'ultima prima del periodo di ferie. In loro a inizio campionato credevano i rispettivi preparatori, Seresina dell'Euroteam (Caffi) e Coperchini (Apicella). Nell'ambiente, lo dicevano loro stessi, si pensava dovessero fare solo esperienza perché nell'impegnativo campionato tricolore è difficile debuttare e arrivare subito ai vertici. Ora a quattro gare dalla conclusione Caffi si trova addirittura a lottare per il titolo italiano, Apicella dopo due pole position spera di ottenere almeno una vittoria. A portarli al mondo delle corse sono stati i rispettivi genitori. Il padre di Caffi lo ricordiamo pilota di gare in salita e di rally, mentre il padre di Apicella è collezionista di vetture storiche, Ferrari soprattutto. Ma lasciamo che siano i figli a raccontare come è nata la loro passione per le corse.

Caffi: «La passione mi è venuta per forza, seguendo le corse di mio padre. Io sono nato quando egli già correva e fin da piccolo sono stato con lui sui campi di gara. A sette anni mi ha comperato una piccola moto e così dopo alcuni anni ho iniziato a correre nel motocross per poi passare al kart».

Apicella: «Io invece ho iniziato ad appassionarmi ai motori andando con mio padre a vedere alcune corse di kart sulla pista che dista 3 chilometri da casa mia. Mio padre non mi ha obbli-

gato a correre ma portandomi a vedere queste gare pian piano mi ha fatto venire la voglia di cimentarmi in gara. E così in tre anni sono arrivato dove sono ora».

— Pensavate a inizio stagione di poter ottenere le prestazioni e i risultati che avete ottenuto in queste prime otto gare?

Caffi: «No. Pur avendo già corso in Formula Fiat Abarth sapevo che in Formula 3 avrei trovato gente molto veloce ed esperta. Contavo di fare esperienza un anno su queste vetture; eventualmente pensavo di puntare a qualche risultato sul finir stagione, magari cercando di prendere qualche punto. Invece mi sono

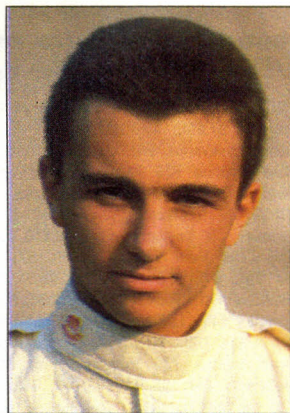
subito trovato bene sulla Ralt Alfa Romeo dell'Euroteam preparata da Seresina e i risultati sono arrivati prima del previsto». Apicella: «Io ho visto una vettura di Formula 3, per la prima volta quando l'ho provata quest'inverno. Solo a gennaio ho preso la patente. Non avrei quindi mai pensato di poter ottenere due pole position e di salire su un podio; tutt'al più pensavo che avrei potuto classificarmi tra i primi dieci in qualche gara approfittando di qualche ritiro...».

— Le vostre prestazioni in prova sono state attribuite al fatto

segue



ALESSANDRO CAFFI: è nato il 18 marzo 1964 a Rovato (Brescia). Ha iniziato a correre a 10 anni nel mini-cross. Nell'80, dopo anni di motocross, è passato al kart, poi, l'anno successivo, ha esordito in Formula 4. Nell'82 ha quindi debuttato in Formula Fiat Abarth categoria nella quale lo scorso anno ha vinto il Trofeo Under 23. Quest'anno Caffi ha vinto a Monza ottenendo pole position al Mugello, Misano, Mugello e Monza. E' secondo in campionato con 29 punti contro i 33 di Santin.



MARCO APICELLA: è nato a Bologna il 7 ottobre 1965 ed è in assoluto il conduttore italiano più giovane del campionato. Ha iniziato a correre in kart nell'81; nell'82 è giunto sesto nel campionato italiano della categoria 125 Junior, poi nell'83 è passato alla 125 Super ottenendo tre importanti terzi posti: campionato italiano, Coppa dei campioni e campionato mondiale. Quest'anno ha conquistato la pole position a Magione a Varano.

Caffi e Apicella

segue

che avete provato molto quest'inverno!

Caffi: «Se devo dire il vero io ho girato poco quest'inverno perché per problemi di benzina che detona-va ho rotto cinque motori. Le mie prove si sono fermate ad alcuni giri a Monza, Varano e Misano, in tutto un migliaio di chilometri».

Apicella: «Ho girato prima del campionato spesso ma soltanto a Varano dove poi ho ottenuto una pole position. In effetti oggi come oggi con la professionalità diffusa nel nostro ambiente per girare forte in un circuito bisogna averlo fatto in precedenza».

— Quali sono state le maggiori difficoltà che avete superato per inserirvi in Formula 3?

Caffi: «Non ho trovato grandi difficoltà nel passaggio dall'Abarth alla Formula 3. Mi trovo senz'altro meglio adesso perché l'Abarth si comporta in modo strano senza darti avvisi se affronti una curva al limite. La Formula 3 invece è più stabile e



Alessandro Caffi, a sinistra, e Marco Apicella, a destra, sono le più belle realtà della formula 3 italiana. Il primo proveniente dalla F. Abarth dove ha colto la vittoria nella classifica under 23 l'anno passato. Guidano due Ralt Rt 3 preparate dall'Euroteam, quella di Caffi, e da Coperchini, quella di Apicella (FotoTeso)

sicura e reagisce meglio alle regolazioni. Qui capisci subito se stai per uscire di pista».

Apicella: «Quello che diversifica

i kart dalla Formula 3 è la velocità. Perciò mi sono trovato meglio su piste lente tipo Magione e Varano. A Monza, per esempio, a Lesmo bisognerebbe lasciare scorrere la vettura; io invece la tengo troppo alla corda per cui il tempo non salta fuori». — Per quanto riguarda la messa a punto, data la vostra inesperienza, vi affidate al vostro preparatore?

Caffi: «Le regolazioni che richiede una Formula 3 sono tutte diverse dalla F. Fiat Abarth, per ora mi sento solo un interprete fra Seresina e la vettura».

Apicella: «In questa prima stagione mi affido molto al mio preparatore Coperchini perché in kart non ho mai avuto a che fare con molle, barre, alettoni e regolazioni di vario tipo».

— Qual è stata la vostra gara più bella dell'anno, risultato a parte?

Caffi: «Anche se a Monza ho ottenuto la mia prima vittoria, la gara che mi ha dato più soddisfazioni è stata quella di Varano dove pur con una vettura non perfettamente a punto sono arrivato secondo dietro a Scapini resistendo per 46 giri davanti a Forini».

Apicella: «Senza altro quella di Magione in cui con grinta e volontà sono riuscito a farmi sotto al vincitore Scapini, tanto da insidiargli il primo posto,

nonostante una partenza non buona».

— Quali errori non commettereste più avendo la possibilità di disputare nuovamente le gare fin qui corse?

Caffi: «Tutte le gare fanno a sé e in ogni gara si commettono errori: importante è capirli e non ripeterli. A parte le partenze che sono ancora un po' il mio tallone d'Achille, devo dire che l'unico errore commesso da me quest'anno è stato a Misano».

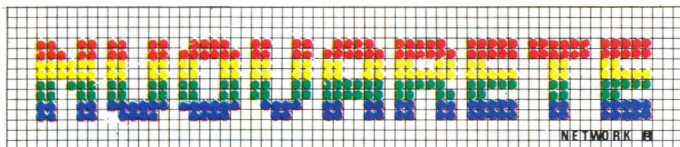
Apicella: «Io errori ne ho commessi molti se è vero che sono arrivato al traguardo solo tre volte su otto gare disputate. Il più grande è stato comunque l'uscita di strada a Varano».

— Come vedete questo finale di stagione e quali sono i vostri futuri obiettivi?

Caffi: «Tranne la gara di Varano, le altre si corrono su piste veloci che io prediligo. Per il momento non punto al titolo, anche se sono ancora in corsa, perché il mio obiettivo è di fare esperienza in vista dell'85, anno in cui mi piacerebbe disputare il campionato europeo. Quello che ho ottenuto quest'anno è andato oltre le mie aspettative».

Apicella: «Io conto di arrivare il più volte possibile al traguardo per fare esperienza e ripetere nell'85 il tricolore F.3».

Roberto Teso



Il primo VERO circuito radiofonico che ti segue in tutta Italia

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

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

RALLY OPEN/Lucky comanda il campionato con la 308 GTB

Una Ferrari al comando

Questo è l'anno del riscatto per Gigi Battistolli, un vecchio monello emotivo che sta mettendo sotto tutti gli avversari. Dice: «Se dovessi cambiare squadra, smetterei di correre»

di Roberta Gremignani

SI AUTODEFINISCE un «romantico». Forse l'ultimo di un ambiente che si sta adeguando alla aridità dei tempi moderni. E intanto ti guarda dall'alto in basso, perché non potrebbe essere altrimenti dato che Gigi Battistolli, «Lucky» sulla licenza di pilota, svetta a quota un metro e novanta. Ti guarda con due occhi chiarissimi, al limite del non-colore, e l'espressione da fanciullo cresciuto con la quale riesce immanicabilmente a farsi perdonare gli scherzi più atroci dei quali è l'irriducibile regista ad ogni gara. Ci fosse una classifica per il pilota più «discolo» ne sarebbe, da anni, l'assoluto dominatore e quasi ti stupisci di scoprire che proprio lui, il vecchio monello dei rally, è poi nella vita privata imprenditore lungimirante e di successo. «Lucky», uno pseudonimo scelto dieci anni fa, quando iniziò a correre, e che per anni gli si è ritorto contro perché fortunato non lo è mai stato. Una stagione dopo l'altra, è lui il pilota delle rotture più incredibili, fino a diventare per tutti immagine del corridore più sfortunato. Innegabilmente veloce, ma tristemente aversato dalla sorte. Il Chris Amon dei rally, per intenderci. Tutto questo fino allo scorso anno compreso. Poi, a sorpresa, la svolta, un capitolo nuovo nella sua carriera, ed eccoci a parlare di lui come protagonista di una stagione dorata, leader del campionato Open con la Ferrari. Un pilota ed una vettura che in molti pensavano «superati» e pronti per la pensione, a togliere sonno a chi, forte della competitività della Lancia «evoluzione due», doveva dettar legge sulle strade d'Italia.

— Gigi, ora che sembri essere uscito dal «periodo nero», come analizzi le moltissime delusioni della tua carriera?

«Io stesso non riesco a darmi una spiegazione. Lo puoi fare quando l'auto si rompe perché la tratti male e chiedi troppo agli organi meccanici. Invece nel mio caso sono stato protagonista di episodi che possono solo lasciare perplessi. Facciamo un passo indietro. Ho avuto un periodo felice quando correvo con la Opel gruppo 1 e vincevo sempre. Poi sono passato alla Fiat 131 della scuderia «Quattro Rombi» e sono iniziati i «casi strani»: partivo in testa, ero felicemente davanti ai miei avversari e si rompeva un particolare. Sempre rotture che avevano dell'incredibile e che stupivano gli stessi meccanici perché capitava sempre qualcosa che non era mai successo in precedenza e che nessuno avrebbe mai previsto. Poi nell'81 sono passato alla Opel: nove gare di cui sei mi hanno visto al comando prima che si staccasse un filo o scoppiasse un tubo dei freni o andasse in avaria l'impianto elettrico. La mia vettura sembrava iellata, per non parlare di quando,

addirittura, si rompeva sulla prima PS, quando in teoria doveva essere «fresca». Al «Ciocco» mi è capitato di forare quattro gomme contemporaneamente... ad un «4 Regioni» ero in testa con l'40" su Pregliasco quando in un allungo due cornacchie sono venute a schiantarsi sul cofano: davvero un cattivo presagio, perché un chilometro dopo mi è scoppiato il motore. Conrero lo smontò subito, per vedere se era stata colpa di un mio



LUCKY E (SULLO SFONDO) PENARIOL

fuorigiri, e risultò che tre delle mie quattro bielle avevano bolle di fusione (ed una aveva ceduto), un difetto che non c'era nelle bielle dell'altra macchina della squadra... insomma potrei davvero scrivere un libro. Il filo che si stacca all'Elba perché solo sulla mia macchina mancava la fascetta che doveva tenerlo, oppure il nottolino del cambio che si sfilò sulla prima prova a Biella... Ho fatto 28 gare con la Opel, sei volte sono arrivato, due volte sono uscito di strada per colpa mia, ed ho collezionato venti ritiri strani. No, non voglio insinuare di essere stato sabotato. Sono il primo a non crederci e lo dimostra l'affetto e la simpatia che ancora mi legano a Conrero, però bisogna ammettere che c'è stata una fatalità tutta particolare che si è dissolta completamente quest'anno».

— È strano anche il fatto che tu stia raccogliendo le più belle soddisfazioni della tua carriera proprio ora che non sei più «professionista» e che corri per un team privato. Tutti si aspettavano che come pilota fossi ormai in calando...

«Io non ho mai pensato di essere in calando. In più voglio dire che in Italia il vero professionismo nei rally non esiste, perché chi

ha un contratto con una Casa è professionista solo fino a un certo punto. Una via di mezzo. Io sto vivendo più da professionista ora che, è vero che non abbiamo alle spalle l'appoggio di una Casa, però come pilota mi sento più tutelato e responsabilizzato di quanto non lo sia stato nei tre anni in cui sono stato ingaggiato dalla Opel. Perché allora c'era un costante clima di equivoco, nel senso che mancava un interlocutore diretto, quello che è oggi per me Penariol. In Opel era tutto molto vago ed era difficile riuscire a parlare con il vero responsabile, spesso non sapevi a chi rivolgerci. Credo che la stessa situazione la stia vivendo oggi Cerrato, che non può darsi un professionista al cento per cento. Passando quest'anno ad un team privato, per me non c'è stato alcun regresso, anzi, sento di avere progredito, perché sono pilota, collaudatore, ho intorno persone che fanno tutto per me ed i cui compiti sono ben definiti. C'è molta armonia e non capita mai di essere disorientati sul da farsi o sulle decisioni da prendere».

— Ritieni dunque che sia l'armonia il segreto del successo della ProMotor nell'attuale stagione?

«Senz'altro. È importante conoscere bene i propri obiettivi e perseguirli senza equivoci perché le responsabilità di ciascuno sono chiare. Sì, credo che sia questo il segreto del successo di una macchina che nel 1983 Tony Fassina non riusciva a portare ad un livello decente. Credo che Tony non si sia mai dato molto da fare perché ha affrontato la stagione con una emotività diversa dalla mia. Si è demoralizzato subito, quando ha visto che la macchina non era il massimo della competitività, ed ha rinunciato a fare quello che invece sono disposto a fare io: provare tutta una notte o dieci giorni a fila per fare migliorare un particolare meccanico. Fassina ha già una certa età ed in più è assorbito da impegni commerciali che gli danno grosse soddisfazioni economiche ma che inevitabilmente lo distraevano dalla attività rallistica. Io invece sono più che motivato perché voglio riscattare sia me stesso che Fabio Penariol dell'idea che ci si può essere fatta di noi quando, io come pilota e lui come team manager, abbiamo attraversato momenti meno felici».

— Il «Lucky» 1984 è cambiato rispetto alle passate stagioni?

«Quando il padrone ti dà le sberle in faccia non lo ami. Quando invece intorno a te tutti lavorano con passione e serietà, allora senti che la tua responsabilità nei loro confronti è grandissima. Devi far sì che i loro sforzi si concretizzino in risultati sul campo. Questa è la nuova molla che mi carica. Io sono un romantico e quando parto dalle assistenze e

segue

Una Ferrari al comando

segue

vedo su di me gli occhi di tutta la squadre che mi dicono "Gigi siamo tutti con te" io dentro di me parto per la prova con la promessa di mettercela tutta, di dare il massimo delle mie possibilità. Chiaro che oggi la nostra macchina, pur avendo raggiunto i livelli della 037 — prima evoluzione, non è al livello della seconda — evoluzione Lancia. La nostra è la rincorsa di un team privato ad una Casa ufficiale che investe capitali enormi, però se anche dovesse vincere la Lancia, noi avremo la certezza di esserci impegnati al massimo».

— Se dovessi riuscire a vincere il campionato in corso come lo giudichereesti: sarebbe Vudafieri ad averlo perso o «Lucky» ad averlo vinto?

«Sarebbe la Lancia ad averlo perso, perché anche a parità di macchina fra i nostri mezzi ed i loro c'è una differenza abissale. Anche se la nostra Ferrari è più bella ed è più amata

entro la fine dell'anno avrà anche lui un centinaio di dipendenti; una officina meccanica per la manutenzione ed il rimessaggio dei mezzi speciali utilizzati dalle due società. Inoltre sono socio di alcune compagnie di assicurazione. Riesco a sdoppiarmi, nel senso che quando lavoro non penso ad altro e quando corro dimentico il lavoro. Questo mi è possibile perché ho dei soci fantastici che sono mio cognato, mia moglie e Marani. Mia moglie è un po' il gioiello delle mie aziende ed è questo il motivo per cui il più delle volte non assiste alle mie gare».

— Dato che non sei giovanissimo ti tieni in allenamento per le gare?

«La mia attività sportiva principale è caricare e scaricare i furgoni della ditta; il mio lavoro è piuttosto stressante, non mi permette certo di ingrassare. Quando posso gioco a tennis o vado a passeggiare in montagna. Non sto mai fermo. Per contro sono molto emotivo e all'ultima gara, Biella, mi sono autoconvinto di essere molto debole e la paura di un collasso mi ha fatto venire un attacco di ansia con diminuzione della pressione e dei battiti cardiaci».

era un po' sperduto, non aveva vicino nessuno che gli desse consigli e tranquillità e ad un certo punto è venuto da me, che ero il suo diretto avversario a fine gara, a chiedermi che passo doveva tenere. Mi ricordava un po' me stesso ragazzino alle prime gare. Ecco, se quando smetterò di correre avrò la fortuna di dirigere un team, sceglierò questo tipo di pilota, i cosiddetti discolacci dei rally. Che poi sono anche piloti validissimi. Prendiamo Biasion, che ho conosciuto quando eravamo in squadra insieme: è forse il più discolo di tutti, però è anche molto furbo, quindi riesce a mascherare il suo essere discolo con una gran faccia di pietra e tanto self-control. Sa autogestirsi molto bene».

— Vorrei che facessi l'elenco di quelli che secondo te sono i cinque piloti italiani in attività più completi ed i cinque più veloci.

«Visto che quest'anno corro nell'Open e conosco quindi l'attuale valore solo dei piloti che disputano questo campionato, limiterò la mia classifica a costoro, cui aggiungo Attilio Bettega perché lo ritengo al di sopra delle parti ed è un pilota generoso; pochi piloti al mondo sanno dare tanto in gara: quando esce di strada, come è accaduto in Corsica nel 1982, non è per incoscienza, ma perché lui è un vero cavaliere del rischio. E poi io sono stato un po' il padrino di Bettega, quando lui iniziò a correre. Dunque, come piloti "completi" metto al primo posto Miki Biasion e poi a pari merito Bettega, Cerrato, Cunico, Lucky e Vudafieri. Come piloti più veloci metto al primo posto Lucky e poi a pari merito Bettega, Biasion, Cerrato, Cunico e Vudafieri. Se io facessi una squadra vorrei Del Zoppo, che stimo molto, per questo gli auguro di avere presto un'auto da assoluto in modo da poterlo inserire in questo elenco la prossima volta che me lo domanderai».

— Come vedi il futuro della Ferrari e il tuo futuro di pilota?

«Michelotto e la ProMotor-Sport sono due realtà che insieme possono andare subito lontano. Io vedo per noi un futuro insieme e mi auguro di essere nuovamente inserito nei loro programmi, anche perché mi trovo, oggi come oggi, ad essere anche un po' geloso di questa squadra alla quale mi sono affezionato. Penariol, Pinto e Michelotto sono i tre pilastri del team ed io mi trovo così bene con loro che se non avessi la prospettiva di lavorare ancora con loro avrei delle difficoltà a pensare di continuare a correre. Io devo molto a Penariol, perché da che lo conosco, quando era il mio navigatore alla Opel, è stato un amico sincero che ha mantenuto ogni promessa. Ogni suo credo è diventato una certezza ed è riuscito a ridare morale ad una squadra che alla fine del 1983 sembrava irrimediabilmente compromessa. È il miglior team manager con cui io abbia mai lavorato ed anche un grande appassionato che spesso spende il proprio tempo a cercare sponsor per i suoi clienti e non solo per l'attività ufficiale. Veramente, ho trovato in questa squadra il mio ambiente ideale e per questo sono sicuro che il giorno in cui per qualche motivo dovessi lasciarla mi convincerei anche a lasciare le competizioni come pilota».

Roberta Gremignani



LA FERRARI 308 GTB DI LUCKY-PENARIOL (Attualifoto)

dal pubblico per il nome che porta, non possiamo paragonarci alla Lancia. Se vinciamo noi è perché abbiamo commesso meno errori».

— Chi è Gigi Battistolli nella vita di tutti i giorni, che cosa fa quando «Lucky» non corre?

«Ho alcune società che gestisco direttamente e con l'aiuto di soci e nelle pause dell'attività rallistica cerco di portare a queste società idee nuove il più delle volte molto spinte e di difficile realizzazione. Essendo io un buon trascinatore succede sempre che quando poi io mi smonto di fronte alle difficoltà siano proprio i miei soci a spingere per attuare le mie idee. Ho una ditta di trasporto valori con cento dipendenti; un istituto di vigilanza che

— Sei un personaggio abbastanza atipico. Chi sono le persone dell'ambiente dei rally con cui ti trovi a tuo agio?

«Le ultime due gare mi hanno lasciato un ottimo ricordo di Ormezzano che ha una carica di simpatia unica. Poi c'è Cinotto, un ragazzino sbarazzino che molti accusano di scarso professionismo, ma del quale a me piace il modo di fare coerente: lui è così e non si è mai fatto regolare da nessuno. È un personaggio ex-tempore. Il contrario dei canoni che si vogliono per il pilota ufficiale di oggi: ligio che non ride e non esce con le ragazze prima della gara... tutte sciocchezze secondo me. Per questo mi piace Cinotto. Poi amo molto Cunico che nonostante i suoi momenti di rara pazzia è simpatico. È anche timido e mi ha impressionato all'Elba perché



RALLY DI ROMA/1. serie da Lancia Rally

Di Gioia senza avversari

ROMA — La Lancia rally condotta dall'equipaggio Di Gioia-Oliva si è inserita nell'albo d'oro del 5. Rally internazionale di Roma. La vettura campione del mondo, con questo successo, non potrà essere che di buon auspicio per questa gara voluta e organizzata dall'Assi Promo Competition Car e ben diretta da Romano Fazio, che dal prossimo anno ha in animo di trasformare la gara in un rally a inviti al quale potranno così essere presenti anche i piloti prioritari italiani e stranieri. La vittoria dei baresi Di Gioia-Oliva si è ben presto concretizzata. Infatti, già alla quinta speciale (la terza era stata annullata per il mancato arrivo dei cronometristi) la Porsche turbo di Scudieri-Pezzati è stata costretta al ritiro per la rottura di un cerchio, e così sono venuti a mancare gli unici avversari validi per i due piloti della Lancia preparata da Volta. Annullate entrambe le prove di Ienne, dove il pubblico aveva invaso la sede stradale essendovi scarsa sorveglianza, Di Gioia-Oliva hanno vinto dieci delle tredici prove speciali, incrementando progressivamente il loro vantaggio su Evangelista-De Santi (Opel Kadett) vincitori di un speciale nella parte iniziale della gara. Detto della sfortuna di Scudieri, vincitore delle prime due speciali, che ha visto sfumare un probabile tris al terzo posto si sono classificati i toscani Salvadori-Morgantini con la Renault 5 turbo, in difficoltà fin dalla prima speciale per la rottura dell'autobloccante. Primi dei romani alla fine sono stati Diana-Lucente (Opel Ascona) non molto brillanti all'inizio per dei problemi di gomme e comunque ottimi quarti alla fine. Nel gruppo N la vittoria è andata a un altro equipaggio romano: Barchiesi-Parisi hanno veramente sfruttato al meglio le possibilità della loro Fiat Ritmo 130. L'equipaggio della Chieri Corse è apparso tra i più in palla in senso assoluto, e il sesto posto è stato il miglior riconoscimento alla loro prova. Di rilievo anche la prova dei francesi Martin-Martin che con la piccola Citroën Visa hanno chiuso al 9. posto. Tra gli sfortunati protagonisti della gara, da ricordare Caldarola-Cucchiara (Opel Manta) usciti nella speciale di Cave e Malasia-Nodaro (Opel Manta) costretti al ritiro per la rottura della centralina dell'iniezione.

Maurizio Masini

RALLY 1. SERIE

Roma, 4-5 agosto 1984

5. Rally internazionale di Roma

Valido per la Coppa Italia 5. zona coeff. 5.

Le classifiche

Absoluta: 1. Di Gioia-Oliva (Lancia Rally) in 1.14'58"; 2. Evangelista-De Santi (Opel Kadett GTE) a 1'27"; 3. Salvadori-Morgantini (Renault 5 turbo) a 2'26"; 4. Diana-Lucente (Opel Ascona) a 5'12"; 5. Barbatì-Benedetto (Opel Kadett GTE) a 6'40"; 6. Barchiesi-Parisi (Fiat Ritmo 130) a 6'44"; 7. Grilli-Papi (Fiat Ritmo 130) a 7'02"; 8. Meta-Meta (Opel Ascona) a 7'18"; 9. Martin-Martin (Citroën Visa) a 8'09"; 10. Gaetani-Picariello (Fiat Ritmo 130) a 8'24".

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Antonaci-Dell'Osso (Opel Corsa) in 1.28'46"; 2. Langiano-Castagna

(Citroën Visa GT) a 1'42"; 3. Marsulli-Di Fabio (Talbot Samba) a 2'44"; 4. Doti-Battista (Opel Corsa) a 4'47"; 5. Cante-D'Innocenzo (Opel Corsa) a 5'53"; 6. Panzieri-Argentati (A 112) a 14'04"; 7. Coletta-Baldinelli (A 112) a 14'49".

Classe 2000: 1. Barchiesi-Parisi (Ritmo 130) in 1.21'42"; 2. Grilli-Papi (Ritmo 130) a 18"; 3. Gaetani-Picariello (Ritmo 130) a 1'40"; 4. Cilento-Ambrosone (Ritmo 130) a 2'21"; 5. Febis-Ugazio (Ritmo 130) a 3'17"; 6. Tucceri-Tavernese (Escort XR31) a 4'32"; 7. Massaro-Manna (Ritmo 130) a 10'29".

GRUPPO A

Classe 1600: 1. Costantini-Salerno (VW Golf GTI) in 1.28'26"; 2. De Santis-Droghe (Alfasud) a 8"; 3. De Matteis-Giuliano (VW Golf GTI) a 1'39"; 4. Corsi-Nalli (A112).

Classe 2000: 1. Diana-Lucente (Opel Ascona) in 1.20'10"; 2. Barbatì-Benedetto (Opel Kadett GTE) a 1'28"; 3. Meta-Meta

(Opel Ascona) a 2'06"; 4. Ciraci-Lerva (Opel Manta GTE) a 4'57"; 5. Vicentini-Alimonti (Ritmo 125) a 5'55"; 6. De Angelis-Verani (Ritmo 125) 7'44".

GRUPPO 2

Classe 2000: 1. Evangelista-De Santi (Opel Kadett GTE) in 1.16'25"; 2. Durante-Rossi (Opel Kadett GTE) a 18'14"; 3. Bertocci-Pedinielli (Fiat 127) a 27'33"; 4. Faluomi-Sindici (Fiat Panda) a 36'27"; 5. Donzelli-Andreoli (Fiat Panda) a 49'58".

GRUPPO B

Classe oltre 2000: 1. Di Gioia-Oliva (Lancia Rally) in 1.14'58"; 2. Salvadori-Morgantini (Renault 5 turbo) a 2'26"; 3. Martin-Martin (Citroën Visa) a 8'09"; 4. Viretti-Viretti (Mitsubishi) a 8'34"; 5. Marino-Petrosino (Citroën Visa) a 11'19"; 6. Gabrielly-Roux (Talbot Lotus) a 19'10".

1. SERIE/Quisquina con finale a eliminazione

La prima volta di «Regan»

CASTELTERMINI — Ha seminato per strada la vocale «A» storpiano così, nella scelta del proprio pseudonimo, il riferimento al presidente americano Reagan. Ma in compenso ha firmato il primo successo in carriera: nel 4. Rally della Quisquina, quinto atto della Coppa Italia sesta zona, ha dunque vinto «Regan», commerciante palermitano trentaduenne (al secolo Gianni Cannistraro) in coppia con Mario Di Dio con la Porsche 911 SC gruppo B preparata da Di Matteo. Appena due secondi il vantaggio sul piemontese Moro (in vacanza in Sicilia), vincitore della edizione '83 (con «Little Bear») ma con a fianco, stavolta, Chambeyront, abituale copilota di Tramontana. La Porsche 911 gruppo 4 era netta leader, sino alla penultima speciale, con un significativo vantaggio di 18 secondi dopo che era balzata in testa sin dalla terza prova speciale. In precedenza avevano capeggiato provvisoriamente Mirto Randazzo, dopo la prima PS da lui vinta, e «Milcar» nella successiva in grado di imitarlo. Moro, poi, ha costruito gradatamente il proprio vantaggio a partire da Alessandria della Rocca. Vantaggio che saliva a 16" a S. Rosalia e a Lucca Sicula, per poi scendere sino a 8" nella terz'ultima PS e raggiungere il top a Lupo Nero, come già evidenziato. Poi l'imprevisto colpo di scena con il primo segnale di allarme: la pressione dell'olio del motore della battistrada è calata di botto e così negli ultimi sette chilometri della PS conclusiva «Regan» ha annullato tutto lo svantaggio acciuffando e battendo in graduatoria lo sfortunato Moro, transitato sul traguardo finale fra una densa nuvola di fumo bianco con il motore arrosto. Nel dopocor-

sa, Moro allargava le braccia con filosofia mentre «Regan» con molta sportività ammetteva di avere avuto una buona dose di fortuna. Assenti Bronson e Runfola, per divergenze con gli organizzatori, l'atteso Zambuto ha concluso in sesta posizione per aver urtato violentemente con la fiancata destra un guard-rail e compromettendo la propria chance quando era in lotta per la terza posizione con l'Opel Manta a causa dell'impianto frenante capriccioso, perdendo inoltre un minuto a un parco assistenza. Il successo della scuderia Ateneo Mobili Barraja è stato completato dal terzo posto degli ottimi Savioli-Sanfilippo (protagonisti in gruppo A). Lotta accesa in gruppo N, con D'Acquisto, Palmisano e Santini in risalto con le affidabili Ritmo 130.

Vincenzo Bajardi

RALLY 1. SERIE

Casteltermini, 4-5 agosto 1984

4. Rally della Quisquina

Quinta prova di Coppa Italia sesta zona coeff. 3.

Le classifiche

Absoluta: 1. «Regan»-Di Dio (Porsche 911 SC) in 1.47'44"; 2. Moro-Chambeyront (Porsche 911) a 2"; 3. Savioli-Sanfilippo (Opel Kadett GT/E) a 1'16"; 4. «Milcar»-Boccadutri (Opel Ascona 400) a 1'44"; 5. Vella-Piparo (Porsche 911) a 3'12"; 6. Zambuto-Mauro (Opel Manta GT/E) a 3'17"; 7. «Barret»-«Davis» (Porsche 911) a 3'29"; 8. D'Acquisto-Biondolillo (Ritmo 130) a 4'27"; 9. Palmisano-Augello (Ritmo 130) a 7'47"; 10. Santini-Costanza (Ritmo 130) a 8'11".

GRUPPO N

Classe 1600: 1. Moreci-Territo (Ford Escort XR3) in 2.01'43"; 2. Vinciguerra-Miraglia (Alfasud) a 1'32"; 3. Gaetani-Scozzari (Ritmo

105) a 1'42"; 4. Russo-Russo (A 112) a 2'09"; 5. Sortino-Sortino (Citroën Visa) a 3'32"; 6. Fiamingo-Abate (Ford Escort) a 4'34"; 7. Gagliano-Di Russo (A112) 10'04"; 8. «Pecker»-«Violet» (Citroën Visa) a 11'46".

Classe 2000: 1. D'Acquisto-Biondolillo in 1.52'11"; 2. Palmisano-Augello a 3'20"; 3. Santini-Costanza a 3'44"; 4. Versace-Faldetta a 4'27"; 5. Mertoli-Tramuto a 4'33" (tutti su Ritmo 130 Abarth).

GRUPPO A

Classe 1300: 1. Giordano-Medardo (A 112) in 1.58'58"; 2. Guarino-Barcellona (Alfasud) a 3'36"; 3. «Scotty»-«Tops» (Alfasud) a 4'32"; 4. Nobile-Capraro (A 112) a 8'50"; 5. Romano-Gilistro (Mini Metro) a 10'14"; 6. Tortorici-Di Francesco (Alfasud) a 13'03"; 7. Conti-Capraro (A 112) a 14'48"; 8. Lo Duca-Messina (Fiat 127) a 18'03"; 9. Migliore-Stassi (Alfasud) a 18'29"; 10. Maniaci-Marino (Escort) a 18'31".

Classe 2000: 1. Savioli-Sanfilippo (Kadett GT/E) in 1.49'00"; 2. Zambuto-Mauro (Manta GT/E) a 2'01"; 3. Puccio-Pomilla (Golf GTI) a 9'59"; 4. Parisi-Pillitteri (Opel Manta) a 10'45"; 5. Parisi-Ragusa (Golf GTI) a 13'15"; 6. Ferreri-Genco Russo (Talbot) a 14'44"; 7. Brancato-Brancato (Kadett GT/E) a 20'06".

GRUPPO B

Classe 2000: 1. Di Benedetto-Di Benedetto (R5 turbo) in 1.56'40"; 2. Majorini-«Popof» (Beta Montecarlo) a 5'38"; 3. Parisi-Trupia.

Classe oltre 2000: 1. «Regan»-Di Dio (Porsche) in 1.47'44"; 2. Vella-Piparo (Porsche) a 3'12"; 3. «Barret»-«Davis».

GRUPPO 2

Classe 1600: 1. Sollano-Alfano (Fiat 128) in 1.59'02"; 2. Rindone-Castronovo (A 112) a 17'03".

Classe 2000: 1. Avara-Micales (Kadett GT/E) in 2.01'18"; 2. Mirabile-Capraro (Kadett GT/E) a 14'47".

GRUPPO 4

Classe 3000: 1. Moro-Chambeyront (Porsche) in 1.47'46"; 2. «Milcar»-Boccadutri.

RALLY 2. SERIE/Valli del Torre

Molinari «re» dello scatto

TARCENTO — Una gara decisamente bella questo quarto Rally Valli del Torre, valido per il campionato triveneto e per quello del Friuli-Venezia-Giulia. Tutto liscio nelle quattro prove speciali, da ripetere due volte, tutte su asfalto. 143 i partenti, 108 gli arrivati a sancire un percorso non estremamente duro per i mezzi meccanici. La vittoria è arrisa agli stessi vincitori dell'altro seconda serie friulano, il Colli Goriziani. Molinaro-Del Negro si sono ripetuti nel tarcentino, confermandosi quindi specialisti dei rally nei quali, data la breve lunghezza delle prove, non ci si può permettere il lusso di sbagliare. Dietro a loro il goriziano Aguzzoni, sempre più impegnato sia nella velocità con l'Oselia gr. 6 che nei rally. Dopo una gruppo 2, quella di Minini al terzo posto, ha concluso lo specialista locale Vattolo. Peccato per Roberto Marvich, che senza le penalità di una partenza anticipata avrebbe occupato una posizione di rilievo. Grossa lotta nel gruppo N dove la discriminante ha deciso fra il forte Franzoli e Buiatti a favore del primo. Spezzotti, terzo, ha accusato solo un secondo di ritardo sui battistrada. Dietro a Minini si sono classificati Di Blas, Paiusco e Kodermac.

Giampaolo Corrao

RALLY 2. SERIE

Tarcento, 5 agosto 1984

4. Rally Valli del Torre

Le classifiche

Absoluta: 1. Molinaro-Del Negro (Opel Ascona) in 12'24"; 2. Aguzzoni-Maddeliga (Fiat Ritmo 130) a 6"; 3. Minini-Revelant (Ritmo 75) 9"; 4. Vattolo-Nannini (Golf Gti) 18"; 5. Marchioro-Candeo (Opel Kadett GTE) 25"; 6. Di Blas-Golia (Renault 5 Alpine) 31"; 7. Barbuiani-Lesi (Manta GTE) 34"; 8. Bernardi-Faretra (Opel Kadett GTE) 35"; 9. Paiusco-Vaccaretto (Golf GTi) 38"; 10. Mulas-Goina (Opel Manta) 39".

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Isetta-Tessari (A 112) in 14'02"; 2. Brancati-Miliani a 7"; 3. Chivelli-Cossettini (Fiat 127) 12"; 4. Sorbi-Simeoni (A 112) 12"; 5. De Valier-Da Lozzo (A 112) 15"; 6. Spoletti-Cussig (Fiat 127) 25"; 7. Grassi-Minini (A 112) 29"; 8. Savio-Parental (A 112) 31"; 9. Susanna-Moret (A 112) 32"; 10. Ursella-Persello (A 112) 36"; 11. Posoloni-Gibellini 47"; 12. Castioni-Zampini (A112) 50"; 13. Cestaro-Viola (Fiat 127) 56"; 14. Molin Pradel-Viel (A 112) 57"; 15. Azzola-Bini (A 112) 58"; 16. Calori-Ravarotto (A 112) 59"; 17. Blasutto-Monsutti (Peugeot 104 ZS) 1'02"; 18. Pomari-Grazioli (A 112) 1'04"; 19. Bertazzoni-Margutti (A 112) 1'16"; 20. Costola-Rizzi (Fiat 127) 1'12"; 21. Scaramelli-Barbo (A 112) 1'33"; 22. Peris-Vidoni (A 112 Abarth) 1'41"; 23. Somnavilla-Palci (Fiat 127 Sport) 1'51"; 24. Casa-Terranegra (Fiat 124 Sport) 1'58"; 25. Mollica-Marizza (A 112) 3'24"; 26. Boaretto-Menesello (A 112 Abarth) 10'49".

Classe 1400: 1. Marcon-Moretti (Talbot Samba) in 13'51"; 2. Marcon-Ravan (Talbot Samba) 7"; 3. Gorini-Foschia (Opel Corsa) 20".

Classe 1600: 1. Merciai-Gasparini (Peugeot 205) in 13'22"; 2. Milossevich-Vallismieri (Ford Escort XR3) 15"; 3. Pertossi (Talbot TI) a 17"; 4. Zamparutti (Ford Escort XR3) 21"; 5. Callegaro-Franchin (Ritmo 105) 23"; 6. Dalbroso-Tressori (Alfasud) 37"; 7. Devoti-Dincerotto (Talbot Sunbeam) 40"; 8. Cantarutti-Camporese (Ritmo 105) 1'14".

Classe 2000: 1. Franzolini-De Antoni (Ritmo 130) in 13'03"; 2. Buiatti-Tomat (Ritmo 130) 13'03"; 3. Spezzotti-Miliani (Ritmo 130) 1"; 4. Hoeln-De Vittor (Ritmo Abarth) 11"; 5. Talamini-Petterlin (Ritmo Abarth) 13"; 6. Sterar-Macuz (R 5 Alpine) 40"; 7. Rado-Cecchinato (Ritmo 130) 1'6"; 8. Cerbone-Tamplenizza (Ritmo 125) 1'23"; 9. Naibo-Scapon (Ritmo Abarth 125) 1'37".

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Solimbergo-Vermigno (Fiat 127) in 13'29"; 2. Chittarotto-Ortolano a 8"; 3. Musacchia-Perilongo (Fiat 127) 28"; 4. Negri-Forgiarini (A 112 Abarth) 32"; 5. Cappellaro-Perini (A 112 Abarth) 32"; 6. Boprotuzzo-Mazzucchini (A 112) 36"; 7. Brugnoli-Destro (Fiat 127) 49"; 8. Avesani-Merzari (A 112) 1'01"; 9. Sirena-Viel (A 112) 1'34"; 10. Di Santo-Triscoli (Fiat 127) 11'37".

Classe 1300: 1. Pellegrini-Scaggiante (Skoda 120 RS) in 16'07"; 2. Pubbini-Prodorutti (Alfasud Sprint 1300) 7'44".

Classe 1600: 1. Vattolo-Nannini (Golf Gti) in 12'42"; 2. Bozzi-Zoz (Talbot TI) a 29"; 3. Kranz-Menegazzo (R 5 Alpine) 37"; 4. Giannattasio-Candoni (Alfasud) 37"; 5. Comotti-Cabrini (Talbot Sunbeam) 1'02"; 6. Scroccaro-Favaretto (Talbot Sunbeam) 1'05"; 7. Davanzo-Davanzo (Talbot Sunbeam) 1'17"; 8. Lucchese-Cavaliere (Talbot Sunbeam) 1'33"; 9. Fiorin-Dellavedova (Talbot Sunbeam) a 1'45"; 10. Amati-Da Ros (Golf GTi) 1'53"; 11. Hunziker-Travan (Peugeot 104) 1'55"; 12. Cimentifiora (Talbot Sunbeam) 1'58".

Classe 2000: 1. Molinaro-Del Negro (Opel Ascona) in 12'24"; 2. Aguzzoni-Mattelig (Ritmo 130) a 6"; 3. Marchioro-Candeo (Opel Kadett GTE) 25"; 4. Barbuiani-Levi (Manta) 34"; 5. Bernardini-Faretra (Kadett GTE) 35"; 6. Mulas-Goina (Kadett GTE) 39"; 7. Guzzaro-Tassari (Ritmo 130) 43"; 8. Mattioli-Carniel (Ford-Escort RS) 43"; 9. Russian-Zippieri (Kadett GTE) 47"; 10. Giovanni-Casagrande (Opel Kadett) 48"; 11. Crivellari-Settesoldi (Opel Kadett GTE) 53"; 12. Tronvidetti-Ursi (Kadett GTE) 56"; 13. Caselli-Ronchese (Ascona) 57"; 14. Rossi-Furlan (Manta GTE) 58"; 15. Venturini-Bevillacqua (Kadett GTE) 59"; 16. Mardegan-Reggè (Opel Manta GTE) 1'19"; 17. Alessandri-Sposito (Ritmo Abarth 125) 1'31"; 18. Baldissera-Grigioletti (Peugeot 104 TI) 1'43".

GRUPPO 2

Classe 1150: 1. Corredig-Gubarìa (A 112) in 13'32"; 2. Morandini-Morandini (Fiat 127) a 25"; 3. Kovic-Spimber (Fiat 127) 34"; 4. Monsutti-Valentini (A 112) 38"; 5. Trevisan-De Vincenti (A 112) 45"; 6. Michelutti-Michelutti 1'08"; 7. Doretto-Di Cataldo (Peugeot 104 ZS) 1'08"; 8. Cernoia-Cernoia (A 112) 1'29"; 9. Sperandio-Zane (A 112) 1'50".

Classe 1300: 1. Pozzebon-Varigelli (Alfa Romeo Sprint) in 13'10"; 2. Perretti-Guidi (Alfa Sud TI) a 18"; 3. Milani-Tiozzo (Alfasud TI) 30"; 4. Ciresola-Felicioli (Alfasud TI) 1'55".

Classe 1800: 1. Minini-Revelnt (Ritmo 75) in 12'33"; 2. Di Blas-Golia (R 5 Alpine) a 22"; 3. Paiusco-Vaccaretto (Golf GTi) 29"; 4. Kodermac-Clainsech (Ritmo 75) 34"; 5. Carrara-Santucci (Scirocco) 1'04"; 6. Marvich-Bassi (Ritmo 75) 1'06".

GRUPPO B

Classe 1800: 1. Marcon-Sonce (Fiat X1/9) in 14'33".

Imatra per Makela

IMATRA - Il Rally di Imatra ha visto il gradito ritorno sul podio di Timo Makela. Battistrada per la maggior parte della corsa, Makela è stato insidiato da Antero Laine, che ha poi rotto un semiasse, da Mika Arbiainen, il pilota più veloce della corsa, ma anche molto penalizzato e da Erki Pitkanen con la Nissan. Molto in luce Sebastian Linholm, il giovane ventitreenne arrivato secondo dopo Makela che sembra avere tutte le credenziali per una splendida carriera.

RALLY FINLANDESE

Imatra, 4-5 agosto 1984

Imatra Rally

La classifica

1. Timo Makela (Talbot Sunbeam); 2. Linholm (Opel Ascona); 3. Pitkanen (Nissan 240 RS); 4. Tuumi (Opel Ascona); 5. Korbila (Talbot Sunbeam); 6. Buri (Opel Ascona); 7. Jaakkola (Opel Ascona); 8. Huusari (Ford Escort).

A Cipro con Hellas

GRAZIE a un accordo fra il comitato organizzatore e la compagnia di navigazione greca Hellas, quest'anno per il 12 Rally di Cipro si attende un maggior numero di partecipanti. In base a questo accordo, la Hellas si impegna a trasportare gratuitamente le vetture dei concorrenti più un'altra macchina e due passeggeri. Ulteriori vetture e passeggeri pagheranno solo il 25% della tariffa normale. È la prima volta che una compagnia di navigazione offre questo tipo di agevolazioni per il Rally di Cipro, inoltre gli organizzatori, l'Automobil Club di Cipro e Rothmans, offriranno un soggiorno di 8 giorni in alberghi a 4 stelle ai piloti e co-piloti stranieri. Il Rally si corre quasi esclusivamente su percorsi tortuosi che portano le vetture dal livello del mare fino ai picchi montuosi dell'isola a circa 2000 metri. Il Rally Rothmans di Cipro si svolgerà dal 28 al 30 settembre.

Yu Rally con svedesi

PER la seconda volta il Rally di Jugoslavia, che si svolgerà nei pressi di Sarajevo dal 4 al 16 settembre 1984, sarà valido per il campionato europeo. Il percorso del più importante appuntamento rallyistico della Jugoslavia è di 792 km, divisi in due tappe con 42 prove speciali su asfalto per una lunghezza di 344,8 km. Gli organizzatori hanno già ricevuto molte richieste di partecipazione da numerosi paesi europei. Fra le diverse adesioni pervenute è interessante notare il considerevole numero di piloti scandinavi, fra cui tutti i membri della squadra svedese junior di rally. (b. b.)



L'Opel Ascona gr. A dei vincitori Molinaro-Del Negro (Attualfoto)

MONDIALE RALLY/Anche l'Argentina alle Audi

Ingolstadtango

Continua la danza-iride della Casa tedesca. Blomqvist marca il quarto successo personale della stagione e si avvicina ulteriormente al titolo piloti. Secondo è Mikkola «scudiero» davanti a Recalde, terzo «re» di una partecipazione quasi esclusivamente locale

di Roberto Boccafogli - Fotografie Cockpit



Ingolstadtango

CORDOBA — «Che sfacciati: vengono in Argentina, dominano il rally in lungo e in largo e hanno anche il coraggio di scendere dalla loro vettura freschi, riposati quasi. Neanche si trattasse di un rally di ultima categoria...» Così dovevano dire, in cuor loro, i tanti appassionati presenti ai fine speciale e ai fine tappa, a Blomqvist e Mikkola, «colpevoli» di monopolizzare il Rally di Argentina senza nemmeno riuscire a nascondere il proprio limitatissimo impegno. Una passeggiata, quella delle due Quattro ufficiali, ancora più indisponente, se confrontata con la passione svizzera in ogni occasione dagli appassionati locali. Per il suo rally, uno dei pochi legami rimasti con il «giro» internazionale, non solo in ambito automobilistico, l'Argentina si era vestita a festa. Una organizzazione accurata e palesemente impegnata a dare buona impressione di sé, con eccezionale attenzione per le esigenze di piloti, stampa e addetti ai lavori. Ma l'attaccamento dell'Argentina al suo rally si avvertiva soprattutto nella gente: posti di ristoro improvvisati, con salsicce cotte sulla brace, bevande e caffè: a ogni traguardo di prova speciale pareva di trovarsi a una festa popolare.

UNA FESTA alla quale l'Audi ha partecipato mettendo le carte in tavola fin dall'inizio: il tango che si sarebbe ballato l'avrebbe condotto lei, e nessun altro. E così è stato. La superiorità delle 4x4 tedesche non era minimamente in dubbio già alla partenza della gara: come avrebbe potuto esserlo, data la concorrenza, quai inesistente?; ma in nessuna fase della gara si è mai potuto nutrire alcun dubbio sulla doppietta Blomqvist-Mikkola, rigidamente in quest'ordine, che si sarebbe vista al traguardo. Sceso in Sudamerica con le Quattro in versione tradizionale, il team Audi aveva impostato il rally sulla ricerca dell'affidabilità totale, Blomqvist e Mikkola sono scesi in gara fin dalla prima speciale con la chiara raccomandazione di non forzare. Come dire: siete i soli, ragazzi, cercate di non buttare via venti punti che abbiamo già in tasca. Il solo Recalde, grazie alla sua chiara inferiorità rispetto ai due compagni, ha potuto «avventurarsi» in qualche spe-

ziale un po' più spinta delle altre, particolarmente in quelle disputate nei pressi di casa sua, a Mina Clavero, per le quali aveva chiesto di potere fare bella figura vincendo.

ORA A INGOLSTADT si dovrebbero dormire sonni completamente tranquilli. E non solo per i ventotto punti di vantaggio sulla Lancia, quando mancano ormai non più di tre gare alla fine del campionato. Il ruolino delle 4x4 tedesche da Montecarlo all'Argentina sa infatti di marcia trionfale, con cinque punteggi pieni, un terzo e un quinto posto. Verranno calcolati i sette migliori risultati: solo un miracolo potrebbe consentire agli avversari torinesi di ribaltare la situazione a loro favore. Con l'obbligo, poi, di iniziare la serie di eventuali risultati clamorosi già dal 1000 Laghi di fine agosto, al quale l'Audi si presenterà ancora in formazione di punta. Da Ingolstadt partiranno infatti per la Finlandia tre vetture: una «lunga» per Blomqvist — la sicurezza, innanzitutto — e due Quattro Sport per Mikkola e la Mouton, chiamati nuovamente a una corsa da scudiero nei riguardi di Stig che «deve» vincere il titolo piloti. Fra i boschi e sui salti



finlandesi ci sarà anche la «terribile» Peugeot 205 4x4, è vero; ed è vero che Alen e Toivonen con la 037 hanno più di una possibilità — senza contare i dichiarati propositi — per fare il colpaccio. Ma è anche vero che all'Audi qualsiasi piazzamento migliore di un quinto posto porterà ulteriori vantaggi alla già splendida classifica. Fiato alle trombe, dunque: il titolo ormai porta i quattro anelli, e probabilmente in Finlandia ci si metterà la matematica a confermarlo.

E COSÌ, anche l'Argentina nulla ha potuto contro le Quattro. Quest'anno non si gareggiava

sui rettili da quasi duecento di media dello scorso anno, a San Carlos di Bariloche, ma non per questo il percorso della gara sudamericana poteva dirsi facile. Prove veloci, lente e miste, con fondo che passava improvvisamente dallo sterrato duro e quasi liscio, quasi un asfalto, al gibboso con buche e tanti sassi, roba da test di resistenza per le sospensioni. Gumpert e C. non hanno battuto ciglio: hanno risposto portando in gara vetture magari penalizzate nelle prestazioni di picco ma dotate dell'assetto più «previdente», praticamente quello del Safari e





dell'Acropoli. Il risultato è arrivato con puntualità proprio tedesca. Le pianure a perdita d'occhio e i sassosi contrafforti montuosi della zona intorno a Cordoba sono stati solcati da tre vetture velocissime e dalla regolarità sconcertante: particolarmente sorprendenti specialmente se confrontate con le numerose automobili ansimanti e scassatissime così frequenti sulle normali strade argentine. L'unico particolare allo sfascio del team Audi sembra semmai, a ulteriore conferma di sensazioni già avvertite, pur se ostinatamente negate dai diretti interessati, l'atteggiamento dei piloti nei confronti del team. Escluso Blomqvist, come sempre imperturbabile e quasi im-

IL PERSONAGGIO/Jorge Recalde

Sogno a Quattro

Terzo al suo esordio «integrale», l'argentino non esclude un '85 anche parzialmente con l'Audi

CORDOBA — L'emozione ha contagiato tutta l'Argentina automobilistica, eccetto lui. Anche dopo avere fatto segnare il miglior tempo nella prima speciale del Rally di Argentina, Jorge Recalde non ha cullato nemmeno per un attimo alcuna illusione. Il primo pilota sudamericano che si sia mai trovato al comando di un rally valido per il mondiale sapeva già all'inizio della gara quale sarebbe stato il suo ruolo. L'ebbrezza del campionato iridato non gli era nuova, avendo già

fatica a riabituarmi alla mia R18...». «Il mio 1985 non ha ancora un volto — dice il pilota — sono ovviamente alla ricerca di un team valido che mi permetta un programma più completo possibile. Con gli uomini dell'Audi ho lavorato stupendamente qui in Argentina: so che la loro formazione per l'anno prossimo non è ancora fatta, ne abbiamo parlato, e non è esclusa qualche possibilità di accordo, anche per un programma parziale. Per ora non mi proibisco di sognare».



Hannu Mikkola, a sinistra, aveva il compito di coprire le spalle a Blomqvist, e così ha fatto per l'intera gara. In alto, la Quattro affidata a Recalde. Dopo una corsa molto combattuta, Stillo, sopra a sin., ha concluso al quarto posto con la Renault 12, precedendo la Ascona 400 del giapponese Jwase, sopra

possibile da portare a fare confidenze, ciò che si legge negli sguardi e nelle allusioni dei piloti è un crescente e inconfessato disamoramento verso il team Audi. Röhrhl non sembra molto soddisfatto del suo ruolo di collaudatore di quella Quattro «corta» che tanto mostra ancora di necessitare per diventare vincente, almeno in campo mondiale; ma anche Mikkola non pare gradire molto di dovere girare tutto il mondo, in una stagione che per lui avrebbe dovuto essere di un certo riposo, per fare da spalla a Blomqvist, né la Mouton deve essere molto felice della limitatezza imposta quest'anno al suo programma di gare. Audi campione, quindi: ma l'85 è vicino, e promette di essere ben più combattuto dell'anno in corso. Probabilmente anche a Ingolstadt ci sarà da affrontare qualche problema.

gareggiato nel mondiale nel 1980 — un ottavo posto in Portogallo il suo miglior risultato — nell'81, in cui con la Mercedes concluse il Costa d'Avorio secondo alle spalle di Waldegaard, suo compagno di squadra, e l'anno seguente, che lo vide impegnato con buoni risultati in Argentina e Brasile con la Datsun. Ora gareggia abitualmente con la Renault 18 ufficiale, e la Audi Quattro con cui ha disputato il Rally di Argentina ha avuto per lui l'effetto di una iniezione di rallismo ai massimi vertici.

«Avevo già avuto modo di vedere la Quattro «al lavoro» in più di una occasione — afferma Recalde — e non posso negare che disputare una gara con questa vettura costituiva senza dubbio la mia massima aspirazione. Sapevo che una possibilità del genere avrebbe avuto luogo praticamente solo nel rally di casa mia, e quest'anno ho giocato tutte le mie carte in questa direzione. Ne è valsa la pena. Penso sia impossibile potere disporre di una vettura più eccezionale: temo addirittura che farò molta

■ **QUATTRO AUDI.** Il team Audi ha portato in Argentina quattro vetture. Blomqvist ha portato in gara una vettura nuova, mentre Mikkola ha gareggiato con quella con cui Stig vinse a fine giugno in Nuova Zelanda. Jorge Recalde ha avuto la Quattro destinata alle prove pre-gara di Mikkola, il quale non ha percorso che un centinaio di chilometri nei giorni immediatamente precedenti la gara, mentre Di Palma è partito con la vettura con cui ha provato Blomqvist.

■ **STILE SAFARI.** In casa Audi si è preferito portare in gara vetture più sicure più che ultra veloci. Per questo motivo sia la Quattro di Blomqvist sia quella di Mikkola erano equipaggiate con limitatore di giri e rapporti atti a raggiungere la velocità massima di duecento chilometri l'ora, con sospensioni tipo Safari e pneumatici Michelin M9. Mikkola e Blomqvist hanno gareggiato con la frizione elettronica, mentre a Recalde e Di Palma è stata lasciata la frizione tradizionale.

Ha collaborato ai servizi Thomas Lindberg



MONDIALE RALLY

LA CRONACA/Le Quattro contro nessuno

Recalde, poi il dominio Stig

Il pilota argentino si impone a sorpresa nella prima speciale, dopo di che Blomqvist sale in cattedra e conclude indisturbato

BUENOS AIRES — La capitale federale non crede ai suoi occhi: l'Avenida del Libertador è completamente bloccata dal traffico. Una delle arterie principali di Buenos Aires trabocca letteralmente di auto, bus, moto e taxi di sportivi e curiosi, li convenuti per la partenza del Rally di Argentina 1984. Mezza Buenos Aires sportiva è sicuramente presente nella zona del parco partenza: questo solo perché l'altra metà non se l'è sentita di disertare la finale della Coppa Sudamericana di calcio in cui la squadra di casa, l'Independiente, lotta contro i brasiliani del Gremio, nel mitico stadio dell'Avellaneda. Centosessantuno vetture alla via, record assoluto per un rally mondiale extraeuropeo. La danza delle partenze inizia, alle 22, con l'Audi Quattro numero 1 di Stig Blomqvist, vittima di una affezione influenzale che offre il fianco a diverse congetture su quello di eccezionalmente sorprendente che la gara potrebbe regalare; lo segue, dopo un minuto, la Quattro di Mikkola, che non ha neppure provato il rally e che gareggerà con le note prestate

al suo navigatore dal copilota di Blomqvist: esattamente il contrario di quanto accade un anno prima, quando era Hannu a rincorrere il titolo. Ma né Stig né Hannu sono i protagonisti «veri» della «carrera» argentina. Le maggiori attenzioni, gli incitamenti della folla, i flash dei fotografi, gli acuti, al momento della sua partenza dalla pedana, dello speaker ufficiale sono tutti per Jorge Recalde, argentino di Mina Cravero, nelle vicinanze di Cordoba, quest'anno al via con l'Audi numero 3. I sogni più audaci di vittoria, e per questo più irrealizzabili, sono per il baffuto Jorge: fino a lambire la remota possibilità di una affermazione cui si spalancherebbero le porte del «mito» iridato. Una quarta Quattro è al via: la guida Luis di Palma, che già come lo scorso anno la ha ottenuta grazie all'aiuto della Volkswagen, che si presenta al parco chiuso attorniato da cinque ragazze dello sponsor Nashville, che non tardano a guadagnarsi la loro fetta di popolarità a suon di fischi e incitamenti anche «spinti». L'atmosfera ricorda la cor-



rida e la festa paesana insieme. Fra le altre cento vetture omologate alla via (cinquantasette non lo sono e partecipano unicamente per i campionati argentino e Codasur) spiccano la Opel Ascona 400 di Iwase, le Renault 18 GTX di Soto, Chiavarolle, Moroni e Veronesi, le tre Escort uruguayane di Etchegoyen, West e Trelles, le Renault 12 di Celis, Stillo e Torras.

SI PARTE per il lungo trasferimento verso Cordoba, centro di questa edizione del rally, oltre settecento chilometri a nord-ovest della capitale, nella zona delle caratteristiche sierras. Il primo colpo di scena non si fa attendere nemmeno fino alla via della gara vera e propria. Di Palma,

complice il cedimento dei cuscinetti del motore della sua Audi, non vede la partenza della prima speciale. Con lui se ne va un quarto del plotone Audi e addirittura la metà del potenziale locale veramente competitivo. Ma non c'è tempo per i dispiaceri. Ci pensa Recalde, che vince la prima speciale ponendosi così in vetta alla primissima classifica parziale. Una festa a cui toni si affievoliscono nelle due speciali seguenti, vinte rispettivamente da Blomqvist e Mikkola, ma solo per riesplodere al termine della quarta, ancora preda di Recalde. Si direbbe una regia perfetta, giusto in tempo per garantire al pilota argentino, al fine tappa allo stadio «Mundial» di Cordoba, una accoglienza strepito-

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



3 Villa Belgrano km 62,74

1. Mikkola	in 30'23"
2. Blomqvist	a 11"
3. Recalde	33"
4. Soto	3'57"
5. Garro	4'37"
6. Alcuaz	4'39"
7. Chiapapolle	4'45"
8. Moroni	5'00"

5 Tanti km 21,47

1. Blomqvist	in 12'28"
2. Recalde	a 4"
3. Soto	1'09"
4. Mikkola	1'23"
5. Alcuaz	1'37"
6. Raies	1'40"
7. Stillo	1'41"
8. Garro	1'43"

8 La Pampa km 61,25

1. Mikkola	in 43'40"
2. Recalde	a 12"
3. Blomqvist	32"
4. Chiavarolle	4'25"
5. Garro	4'50"
6. Stillo	5'36"
7. Celis	5'43"
8. Raies	6'53"

11 Cuchilla Nevada km 37,30

1. Blomqvist	in 22'42"
2. Mikkola	a 13"
3. Recalde	23"
4. Chiavarolle	2'25"
5. Stillo	2'58"
6. Garro	3'09"
7. Iwase	3'17"
8. Torras	3'17"

13 La Falda km 72,82

1. Blomqvist	in 44'12"
2. Mikkola	a 44"
3. Recalde	1'51"
4. Iwase	6'56"
5. Garro	7'05"
6. Torras	8'13"
7. Chiavarolle	8'23"
8. Bassi	12'05"

1 Las Bajadas km 19,71

1. Recalde	in 12'22"
2. Mikkola	a 4"
3. Blomqvist	21"
4. Garro	1'19"
5. Soto	1'20"
6. Moroni	1'30"
7. Trelles	1'35"
8. Raies	1'35"

4 Potrero de Garay km 33,62

1. Recalde	in 19'56"
2. Mikkola	a 11"
3. Blomqvist	20"
4. Soto	3'00"
5. Garro	3'11"
6. Moroni	3'17"
7. Chiavarolle	3'27"
8. De Vitta	3'45"

6 Villa Pan de Azucar km 20,89

1. Blomqvist	in 15'43"
2. Recalde	a 19"
3. Mikkola	24"
4. Soto	1'12"
5. Chiavarolle	1'16"
6. Iwase	1'24"
7. Stillo	1'25"
8. Alcuaz	1'27"

9 La Cumbre km 61,08

1. Blomqvist	in 47'40"
2. Mikkola	a 24"
3. Recalde	2'08"
4. Chiavarolle	5'36"
5. Iwase	6'41"
6. Stillo	7'20"
7. De Giovanni	9'25"
8. Hernandez	9'56"

Classifica 2. tappa

1. Blomqvist	in 5'31'13"
2. Mikkola	a 2'38"
3. Recalde	5'16"
4. Chiavarolle	43'34"
5. Garro	44'56"
6. Stillo	45'13"
7. Torras	57'19"
8. Iwase	1.05'27"

14 La Higuera km 48,79

1. Blomqvist	in 34'44"
2. Mikkola	a 45"
3. Recalde	48"
4. Chiavarolle	3'37"
5. Garro	4'14"
6. Iwase	4'38"
7. Stillo	4'52"
8. Torras	5'18"

2 San Ignacio km 57,09

1. Blomqvist	in 31'54"
2. Recalde	a 47"
3. Mikkola	57"
4. Soto	5'05"
5. Garro	5'37"
6. Moroni	6'06"
7. Chiavarolle	6'07"
8. Stillo	6'23"

Classifica 1. tappa

1. Blomqvist	in 1.35'27"
2. Mikkola	a 20"
3. Recalde	28"
4. Soto	12'30"
5. Garro	13'52"
6. Chiavarolle	15'57"
7. Stillo	17'08"
8. Raies	17'28"

7 El Manzano km 62,62

1. Blomqvist	in 55'48"
2. Mikkola	a 23"
3. Recalde	1'19"
4. Soto	4'36"
5. Garro	5'22"
6. Stillo	5'31"
7. Alcuaz	5'48"
8. Chiavarolle	6'11"

10 La Higuera km 55,32

1. Blomqvist	in 37'13"
2. Mikkola	a 3"
3. Recalde	55"
4. Garro	4'00"
5. Stillo	4'06"
6. Chiavarolle	4'15"
7. Iwase	5'08"
8. Torras	5'47"

12 Salsipuedes km 28,09

1. Mikkola	in 24'59"
2. Blomqvist	a 18"
3. Recalde	1'32"
4. Chiavarolle	3'27"
5. Stillo	3'56"
6. Iwase	3'57"
7. Torras	4'00"
8. Garro	4'23"

15 Ambul km 25,46

1. Recalde	in 14'13"
2. Mikkola	a 12"
3. Blomqvist	56"
4. Torras	2'51"
5. Stillo	3'00"
6. Iwase	3'08"
7. Chiavarolle	3'29"
8. De Giovanni	3'59"

sa molto più deflagrante di quella riservata a Blomqvist e Mikkola, primo e secondo immediatamente davanti a lui. Musica a volume assordante, strepiti di gioia dello speaker, lancio di paracadutisti completano la cornice festosa. Recalde, interrogato sulla possibilità per lui di potere fare ancora meglio, risponde con occhiate incredule. Stig e Hannu sembrano usciti da una seduta di prove. Qualcuno dà la colpa alle non buone condizioni di salute in cui versa lo svedese... Alle spalle dei primi tre seguono Soto, Garro, Chiavarolle, Stillo e Raies: non ci vuole molto a capire che la lotta vera sarà fra di loro. Iwase, con la Ascona 400, è solo ventiquattresimo: dopo avere dieci minuti per ritardo alla partenza, l'equipaggio ha patito due forature, nella seconda e quarta speciale, e il progressivo deterioramento della frizione, rimediato poi nel corso di due interventi nel corso della tappa seguente. Mancano, all'arrivo, le due Escort di Trelles ed Etchegoyen, fermate dal cedimento del cambio e la Renault 18 di Moroni, fuori per la rottura di una biella.

SI RIPARTE alle sei del mattino di lunedì 30 luglio, dallo stadio di Cordoba. Le previsioni più avventurose della vigilia sfumano non appena i piloti Audi si presentano al parco chiuso: Blomqvist appare in condizioni molto migliori di quelle di due giorni prima. A chi gli domanda se ce la farà senza problemi ad affrontare la gara risponde positivamente. «Soprattutto se il ritmo rimarrà quello della prima tappa...», sembra pensare. Ma i mali Audi hanno solo cambiato bersaglio: è infatti Mikkola ad avere passato

una notte quasi insonne a causa di una lieve intossicazione da cibo. Spera, afferma sorridendo, di non doversi fermare troppe volte nel corso delle speciali... Oltre ventuno chilometri, prima in ripida salita poi con un veloce allungo finale, attendono le tre Audi, che partono nell'ordine suggerito dalla classifica della prima tappa, e cioè Blomqvist, Mikkola, Recalde. Il pilota svedese mette subito le cose in chiaro nei confronti di Recalde, che precede anche se solo di quattro secondi. Mikkola conferma le non perfette condizioni di salute e finisce quarto, alle spalle di Soto. Il dominio Blomqvist prosegue: vincerà tutte le speciali della giornata, eccetto la ottava che andrà a Mikkola. Sesta prova speciale; la rottura di un braccetto dello sterzo costringe al ritiro la terza Escort uruguayana, quella di West. Ogni speciale continua a vedere ai primi posti le tre Audi Quattro, con Blomqvist e Mikkola sempre più chiaramente impegnati a non strafare, spingendo quel tanto che basta a garantire la completa supremazia. Ne sa qualcosa Recalde, il quale, appena le condizioni di Mikkola tornano sui valori normali, si riassetta sul suo quasi abituale terzo posto. Nella speciale numero otto, quella vinta da Hannu, si ritirano la Renault 18 di Soto per rottura del cambio e la Peugeot 504 di Alcuaz, per cedimento del motore. Blomqvist-Mikkola, fino alla noia: è il tema delle ultime tre speciali della tappa, che si conclude nello stadio di Cordoba. Nel terzo tratto cronometrato la gara perde altri due concorrenti di una certa importanza. Si tratta di De Vitta, su Escort, per rottura di un

braccetto dello sterzo, e di Celis, su Renault 12, per incidente. Il motivo più interessante della gara è senz'altro la rincorsa verso le prime posizioni di Iwase, la cui Ascona 400 aveva attardato nella prima tappa. Il pilota giapponese e il suo navigatore nepalese recuperano fino alla ottava posizione. La tribuna principale dello stadio attende ancora una volta l'arrivo di Recalde, per il quale l'acclamazione supera di gran lunga quella riservata a Blomqvist e Mikkola. Il fenomeno contagia anche i membri della stampa argentina, fino ad arrivare a un episodio divertente di cui siamo stati testimoni diretti: un giornalista di una delle tante radio libere argentine avvicina Mikkola e gli rivolge la domanda di prammatica. «Nessun problema?», chiede. Alla risposta affermativa torna alla carica con un travolgente «...cosa gliene pare di Recalde?». L'entusiasmo è alle stelle.

TERZA TAPPA, e nuova alzataccia alle sei del mattino, quando il buio dell'inverno locale è completo. Prima speciale per Mikkola, poi due per Blomqvist e una per Recalde. La speciale numero sedici offre l'unico brivido della gara: la prova è vinta da Mikkola davanti a Recalde e Blomqvist arriva a oltre tre minuti dal compagno, che si trova così, involontariamente, in testa alla classifica parziale. Ma è un falso allarme: la colpa del ritardo è solo di una innocua foratura posteriore sinistra della Quattro. Le due speciali seguenti chiudono la terza frazione di gara. Se le aggiudica Recalde, che la mattina aveva chiesto a quelli del team Audi di potere fare bella figura proprio in questi tratti, che si dispu-

tano nelle vicinanze di Mina Cravero, il suo paese di nascita e residenza. Nel frattempo Blomqvist recupera senza affanni la sua posizione di leader, e chiude la tappa con un minuto e 34 su Mikkola e 4 e 38 su Recalde. Alle loro spalle, Chiavarolle è il primo delle vetture locali iscritte nel gruppo A, davanti a Stillo e a Torras. Iwase conclude in settima posizione. La tappa ha registrato anche il ritiro della Peugeot di Garro, fermata dal cedimento del motore. Allo stadio di Cordoba, solita accoglienza trionfale per Recalde e medesima sensazione: a scanso di inconvenienti per ora immaginabili, la gara può considerarsi finita da un pezzo.

LA QUARTA TAPPA non offre il minimo scossone. Le Quattro chiudono il conto autorevolmente, a passo ridotto ma distanziando di una ulteriore mezzora gli altri concorrenti. La lotta per le vetture non-Audi sembra ormai vinta dalla Renault 12 di Chiavarolle, ma a soli diciotto chilometri dal termine dell'ultima speciale il cambio cede e manda in fumo le speranze del pilota argentino, che cede così la sua posizione a un'altra Renault 12, quella guidata dai fratelli Stillo. Quinto conclude il giapponese Iwase, che raccoglie così i frutti del suo lungo inseguimento. Un'altra Renault 12 gruppo A è al sesto posto con Miguel Torras, di oltre mezzora più veloce della Peugeot 504 di Bassi, settimo davanti alla stessa vettura guidata da Hernandez. Non si è disputata la ventiquattresima e ultima speciale, annullata dagli organizzatori prima della partenza della tappa. (r.b.)

16 Sarmiento km 38,08

1. Mikkola	in 18'56"
2. Recalde	a 27"
3. Blomqvist	3'19"
4. Iwase	3'44"
5. Chiavarolle	3'47"
6. Stillo	4'03"
7. Torras	4'03"
8. De Giovanni	4'52"

Classifica 3. tappa

1. Blomqvist	in 8.42'53"
2. Mikkola	a 1'34"
3. Recalde	4'38"
4. Chiavarolle	1.08'33"
5. Stillo	1.18'21"
6. Torras	1.24'12"
7. Iwase	1.29'54"
8. Bassi	1.56'16"

21 Las Bajadas km 19,71

1. Recalde	in 13'10"
2. Blomqvist	a 28"
3. Mikkola	39"
4. Iwase	1'31"
5. Stillo	2'16"
6. Chiavarolle	2'43"
7. Ciapessoni	2'47"
8. Bassi	2'58"

17 Mina Clavero km 22,26

1. Recalde	in 19'26"
2. Blomqvist	a 14"
3. Mikkola	1'22"
4. Iwase	3'01"
5. Chiavarolle	3'12"
6. Stillo	3'12"
7. Torras	3'21"
8. Cravero	3'45"

19 José de la Quintana km 11,23

1. Blomqvist	in 10'39"
2. Recalde	a 36"
3. Mikkola	1'30"
4. Hernandez	1'56"
5. Iwase	1'58"
6. De Giovanni	2'08"
7. Torras	2'13"
8. Luna	2'23"

22 San Ignacio km 57,09

1. Mikkola	in 34'34"
2. Blomqvist	a 30"
3. Recalde	37"
4. Torras	6'07"
5. Chiavarolle	6'19"
6. Iwase	6'22"
7. Stillo	6'44"
8. Ciapessoni	7'43"

18 La Posta km 43,69

1. Recalde	in 29'54"
2. Blomqvist	a 29"
3. Mikkola	59"
4. Iwase	4'19"
5. Chiavarolle	4'20"
6. Torras	4'23"
7. Stillo	4'39"
8. De Giovanni	6'29"

20 Santa Rosa de C. km 23,53

1. Blomqvist	in 18'08"
2. Recalde	a 51"
3. Mikkola	1'16"
4. Iwase	2'42"
5. Stillo	3'36"
6. Torras	3'46"
7. Ciapessoni	3'53"
8. Chiavarolle	3'54"

23 Villa Belgrano km 62,74

1. Mikkola	in 32'31"
2. Recalde	a 11"
3. Blomqvist	43"
4. Iwase	4'02"
5. Torras	5'41"
6. Stillo	7'00"
7. Bassi	8'20"
8. Ciapessoni	8'49"



Sopra, il via di Blomqvist dalla pedana di Buenos Aires, inizio del trasferimento alla prima tappa. In alto, il tabellone elettronico dello stadio di Cordoba, al termine della prima tappa

7. gara del mondiale marche
8. gara del mondiale piloti
27 luglio-
1 agosto

Organizzazione: Automovil Club Argentino; voto 9
Direttore di corsa: Carlos Garcia Remohi
Percorso: km 2619,81, con 23 prove speciali per 948,54 km
Condizioni atmosferiche: tempo sostanzialmente buono, con sereno alternato a tratti di nuvoloso e temperatura costantemente rigida.

Così al traguardo

EQUIPAGGIO	VEETTURA	NAZ.	GR.	TEMPO
1. Blomqvist-Cederberg	Audi Quattro	S-S	B	in 10h33'38"
2. Mikkola-Hertz	Audi Quattro	SF-S	B	a 3'18"
3. Recalde-Del Buono	Audi Quattro	RA-RA	B	a 5'01"
4. Stillo-Stillo	Renault 12	RA-RA	A	a 1h38'4"
5. Iwase-Thatti	Opel Ascona 400	J-EAK	B	a 1h44'48"
6. Torras-Stella	Renault 12	RA-RA	A	a 1h47'19"
7. Bassi-Siryani	Peugeot 504	RA-RA	B	a 2h22'45"
8. Hernandez-Coggiola	Peugeot 504	RA-RA	B	a 2h35'34"
9. Nonnenmacher-Marongiu	Peugeot 504	RA-RA	B	a 3h04'18"
10. D'Agostini-Romero	Renault 12	RA-RA	A	a 3h17'41"

GRUPPO A: 1. Stillo-Stillo (RA-RA) Renault 12 in 212h12'20".

Così il mondiale piloti (dopo 8 gare)

PILOTA	22-28/1 MONTECARLO	10-12/2 SVEZIA	6-11/3 PORTOGALLO	19-23/4 SAFARI	4-6/5 TOUR DE CORSE	27-31/5 ACROPOLI	23-26/6 NUOVA ZELANDA	27/7-1/8 ARGENTINA	24-26/8 1000 LAGHI	30/9-7/10 SANREMO	29/10-4/11 COSTA D'AVORIO	25-29/11 RAC	TOTALE PUNTI
1. Blomqvist	15	20	—	—	8	20	20	20	—	—	—	—	103
2. Mikkola	12	—	20	12	—	15	12	15	—	—	—	—	86
3. Alen	3	—	15	10	20	12	15	—	—	—	—	—	75
4. Bettega	8	—	12	—	4	10	—	—	—	—	—	—	34
5. BIASION	6	—	10	—	15	—	—	—	—	—	—	—	31

Seguono: 6. Waldegaard 28; 7. Röhr 28; 8. Salonen 21; 9. Ragnotti 20; 10. Mouton e Aaltonen 15; 12. Eklund, Mehta e Recalde 12; 15. Therler, Jonsson e Nicolas 11; 18. Stillo 10; 19. Torph, Buffum e Iwase 8; 22. Johansson, Grundel, Preston, Andruet, Cook e Torras 6; 28. Eriksson, Darniche, Stewart e Bassi 4; 32. Andervang, Ortigão, Wittmann, Iwashita, Bourne ed Hernandez 3; 38. Pettersson, Dorche, Teesdale, e Nonnenmacher 2; 42. Ahlin, Gooding, Criticos, Robson, e D'Agostini 1.

Così il mondiale marche (dopo 7 gare)

VEETTURA	22-28/1 MONTECARLO	6-11/3 PORTOGALLO	19-23/4 SAFARI	4-6/5 TOUR DE CORSE	27-31/5 ACROPOLI	23-26/6 NUOVA ZELANDA	27/7-1/8 ARGENTINA	24-26/8 1000 LAGHI	30/9-7/10 SAN REMO	25-29/11 RAC	TOTALE PUNTI
1. Audi	18	18	14	10	18	18	18	—	—	—	114
2. Lancia	10	16	12	18	14	16	—	—	—	—	86
3. Renault	12	10	—	14	—	—	15	—	—	—	51
4. Toyota	—	8	20	—	—	10	—	—	—	—	38
5. Nissan	2	—	10	—	8	12	—	—	—	—	32

Seguono: 6. Opel 24; 7. Volkswagen 21; 8. Peugeot 16; 9. Subaru 11; 10. Alfa Romeo 9; 11. Ford 6; 12. Citroën 4; 13. Vauxhall, Mazda e Mitsubishi 2.

I principali ritiri

Primo trasferimento: Di Palma (motore)
PS 2 Trelles (cambio)
PS 4 Etchegoyen (albero motore); Moroni (biella)
PS 6 West (incidente)
PS 8 Soto (cambio); Alcuaz (motore)
PS 14 Garro (motore)
PS 23 Chiavarolle (cambio)

I rally leaders

PS 1: Recalde; da PS 2 a PS 15: Blomqvist; PS 16: Mikkola; da PS 17 a PS 23: Blomqvist.

Le pagelle

PILOTI	VOTO	PILOTI	VOTO
Blomqvist	9	Soto	7
Mikkola	9	Bassi	6
Recalde	9	Hernandez	6
Stillo	9	Etchegoyen	6
Chiavarolle	9	West	6
Iwase	8	De Vitta	6
Torras	8	Celis	6
Garro	7		

«PIU'»	«MENO»	
Stillo	Combattivo	Mikkola
Stillo	Fortunato	Chiavarolle
Blomqvist	Efficace	Etchegoyen
Recalde	Spettacolare	Blomqvist

TOIVONEN ALLA 24 ORE DI YPRES



EUROALLY

Isola di Madeira (Portogallo), 3-5 agosto 1984

Rally di Madeira

34. appuntamento dell'europeo rally (coeff. 4)

La classifica

1. Toivonen-Piironen (Porsche) in 5.53'33"; 2. Snyers-Colebunders (Porsche) a 9'45"; 3. Mandelli-Borghini (Lancia Rally) a 12'35"; 4. Chantriaux-Bernard (Citroen Visa) a 23'06"; 5. Gooding-Jenkins (Vauxhall Chevette) a 26'14"; 6. Oliveira-Caldeira (Opel Manta gr. A) a 34'10"; 7. Bica-Prata (Ford Escort) a 42'00"; 8. Ortigao-Baptista (Toyota) a 42'46"; 9. Guerrero-Suarez (Toyota) a 44'02"; 10. Rpusseley-Villeminot (Porsche) a 44'56".

GRUPPO A: 1. Oliveira-Caldeira (Opel Manta) in 5.27'43".

GRUPPO N: 1. Brustel-Maner (Fiat Ritmo).

FEMMINILE: 1. Mandelli-Borghini (Lancia Rally) in 6.06'08".

Così l'europeo: 1. Toivonen p. 369; 2. Capone 288; 3. «Lucky» 145; 4. Snyers 144; 5. Del Zoppo 106; 6. Cerrato e Mc Rae 102; 8. Vudafieri, Cinotto e Demuth 100.

Così l'europeo femminile: 1. Mouton p. 60; 2. Mandelli 48; 3. Blome 8; 4. Aitken 6.

■ **SEI FERITI** — Nel corso della 11. Ps i portoghesi Abreu-Lucas (Ford Escort) sono usciti di strada, ferendo sei spettatori che si erano appostati in posizione poco sicura. Fra questi, subito dimessi dall'ospedale dove erano stati visitati per precauzione, una bimba di dieci anni ha riportato la frattura di un braccio.

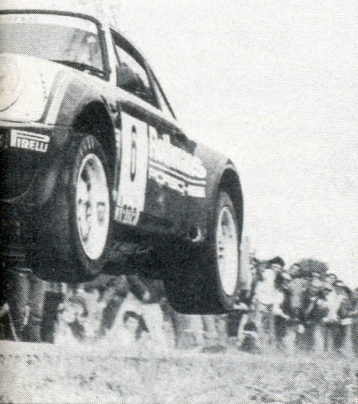
■ **MANCAVA SANTOS** — Era assente a Madeira Santos, il giovane portoghese che si è più volte rivelato velocissimo con la Escort del team Diabolique. Lo sponsor Diabolique e la Ford portoghese sono infatti impegnatissimi nell'operazione «Ford cerca un campione».

■ **LANCIA COL «BOSS»** — Al seguito delle due Lancia 037 «Ufficiali» (Jolly Club e Tre Gazzelle) era presente a Madeira anche Gianfranco Silechia, responsabile dello Junior Team rally recentemente promosso «General manager» del settore endurance della casa torinese. Un nuovo «marchio» è comparso sulle tute di Antonella Mandelli e Tiziana Borghini: lo stemma della Garvin Brown Racing, team americano di proprietà del futuro marito di Antonella, presente a Madeira a fare il tifo per la bravissima e veloce fidanzata.

■ **MICHELA CON NOBE** — Potrebbe essere Michela Cressi, che a Madeira si è ben inserita nel clan Tre Gazzelle, il copilota che prenderà il posto di Paolo Spollon al fianco di Gabriele Noberasco sulla Ritmo-West.

■ **037 PER TRE** — La Lancia-Totip utilizzata da Mandelli-Borghini a Madeira era la stessa con la quale Vudafieri-Pirollo avevano vinto il «4 Regioni». Questa vettura diventerà ora il muletto di BIASION-Siviero per il Sanremo.

■ **GRAZIE ALITALIA** — La realizzazione dei nostri servizi da Madeira è stata possibile grazie alla cortesia dell'ufficio stampa dell'Alitalia che ha risolto per noi i problemi causati dalla concomitanza con l'esodo estivo.



EURORALLY/Toivonen «re» di Madelra

Henry del destino

Malgrado le noie meccaniche della sua Porsche, il giovane finlandese ha fatto sua la vittoria grazie al ritiro di Capone e ai problemi di Snyers

Mandelli-Borghì, che però prima della fine della prima sezione sono tornate terze perché alle spalle di Snyers era risalito l'irriducibile Toivonen.

DOPO CIRCA sei ore di riposo il rally è ripartito, a mezzanotte, per una notte lunga ed insidiosa. Pioggia e nebbia sono infatti state le protagoniste, e in questo contesto Toivonen ha roscchiato l'10°10 a Snyers in quattro PS. Nel corso della 17. speciale, Toivonen ha trovato sul suo cammino un taxi entrato non si sa come nel tratto cronometrato chiuso al traffico. Per evitare il peggio Toivonen si è appellato a tutte le sue doti di pilota funambolico, ma nell'escursione ai bordi della strada non ha potuto evitare una foratura che gli è costata oltre cinque minuti di ritardo da Snyers, precipitando a 8'01" di distacco. Ancora una volta si pensava che la gara avesse ormai il suo vincitore, ma evidentemente era scritto che sul podio di Funchal dovesse salire il giovane finlandese. Il belga ha forato infatti due gomme perdendo a sua volta cinque minuti e dovendo inoltre ridurre notevolmente l'andatura perché una sospensione posteriore minacciava di cedere da un momento all'altro dopo essersi staccata dalla carrozzeria. Le disavventure di Snyers hanno permesso quindi a Toivonen di riportarsi al comando della gara. Mentre la Mandelli è riuscita a conquistare un ottimo terzo posto: eccezionale se si considera che tornava al volante di

un'auto come la 037 dopo un anno di inattività e che aveva provato la gara con un'auto di serie. Quasi a ribadire, con questo brillante risultato, che la nostra «pilotessa» numero uno è sempre lei, e che i preparativi del prossimo matrimonio e la lunga permanenza in America non hanno intaccato, come invece molti insinuavano, la sua competitività. Con la Mandelli, il rally di Madeira ha avuto un altro equipaggio italiano fra i protagonisti: i privati Santucci-Pireddu che, con una Porsche preparata davvero egregiamente dalla Rennsport di Modena, sono stati bravissimi nella prima sezione (quinti), ma hanno dovuto poi cedere alla pioggia nella notte, quando la guida della pot aiente Porsche turbo sul pavé bagnato era davvero difficilissima, al punto che il pilota abruzzese, dopo alcuni spaventosi in prova che in trasferimento, ha deciso di ritirarsi.

LA TRE GAZZELLE, invece, aveva portato a Madeira due Ritmo 125 gruppo N. Una per l'equipaggio femminile Peroni-Cressi che, all'esordio, non ha avuto modo di verificare il proprio talento perché fermato sulla prima PS dalla rottura della pompa della benzina. La seconda Ritmo era affidata a Garibaldi-Protetti, che sono rimasti a lungo secondi di gruppo N prima di doversi fermare per il cedimento del motore. Da notare che sulla seconda PS lo sportivissimo Garibaldi si era

fermato per permettere a Protetti, che è anche il medico sportivo della scuderia torinese, di verificare le condizioni della mano di Capone. A Madeira c'erano anche Maurizio Verini e Mauro Nocentini che avevano affittato la Lancia 037 della Trendsport all'americano Woodner, che però non ha avuto fortuna. Prima si è dovuto fermare in prova perché il navigatore aveva calcolato male i consumi, poi ha concluso la gara fuori strada, nella nebbia durante un trasferimento. Da notare che lo statunitense aveva potuto proseguire la gara (con 13 minuti di ritardo) grazie alla cortesia della Rothmans, che ha mandato un suo meccanico a portare la benzina alla Lancia che era ferma poco dopo l'inizio PS.

ORA LE OSTILITÀ dell'europeo si spostano in Grecia, dove però Capone sarà solo ad affrontare gli sterrati dell'Halkidiki perché Toivonen sarà impegnato al 1000 Laghi mondiale con la Lancia. inutile dire che l'assenza di Toivonen in Grecia rappresenta per l'italiano una chance da non perdere per riportarsi a ridosso del finlandese in classifica. Antonella Mandelli, invece, parteciperà probabilmente al Cataluna, a ottobre, per poter conquistare i punti che le mancano a superare la Mouton nella classifica dell'europeo femminile, un titolo che la brava ragazza del Jolly Club può conquistare per la quarta volta.

Roberta Gremignani

Il Madeira speciale per speciale

1. Chao da Lagoa (km 19,00): 1. Capone in 13'27"; 2. Snyers a 24"; 3. Moutinho a 42"; 4. Mandelli a 1'13"; 5. Woodner a 1'20".
2. Poiso (km 17,50): 1. Moutinho in 12'54"; 2. Snyers a 1"; 3. Toivonen a 22"; 4. Ravenel a 1'22"; 5. Oliveira a 1'27".
3. Arco (km 10,50): 1. Snyers e Moutinho in 8'32"; 3. Toivonen a 1"; 4. Mandelli a 22"; 5. Gooding a 28".
4. Encumeada (km 11) 1. Toivonen in 7'27"; 2. Moutinho a 12"; 3. Snyers a 18"; 4. Chantriaux a 32"; 5. Mandelli a 34".
5. Paul (km 12,5): 1. Toivonen in 7'38"; 2. Snyers a 13"; 3. Moutinho a 14"; 4. Mandelli a 32"; 5. Bica e Santucci a 52".
6. Santana (km 11,50): 1. Snyers in 7'48"; 2. Falcon a 20"; 3. Woodner a 22"; 4. Chantriaux a 23"; 5. Bica a 25".
7. Encumeada 2: 1. Toivonen in 7'19"; 2. Snyers a 1"; 3. Woodner a 13"; 4. Mandelli a 24"; 5. Bica a 26".
8. Paul 2: 1. Toivonen in 7'29"; 2. Snyers a 22"; 3. Mandelli a 48"; 4. Santucci a 55"; 5. Bica a 58".
9. Santana 2: 1. Toivonen in 7'32"; 2. Snyers a 12"; 3. Woodner a 30"; 4. Chantriaux a 33"; 5. Mandelli a 35".
10. Arco 2: 1. Toivonen in 7'26"; 2. Snyers

a 26"; 3. Mandelli a 34"; 4. Bica a 42"; 5. Chantriaux a 48".
11. Poiso 2: 1. Santucci in 11'16"; 2. Toivonen a 11"; 3. Snyers a 23"; 4. Mandelli a 53"; 5. Woodner a 1'15".
12. Chao de Lagoa 2: 1. Toivonen in 13'34"; 2. Snyers a 11"; 3. Woodner a 1'00"; 4. Mandelli a 1'02"; 5. Chantriaux a 1'15".
13. Encumeada 3: 1. Toivonen in 7'46"; 2. Snyers a 18"; 3. Mandelli a 43"; 4. Guerrero a 47"; 5. Gooding a 50".
14. Arco 3: 1. Toivonen in 7'48"; 2. Snyers a 24"; 3. Mandelli a 54"; 4. Woodner a 1'04"; 5. Chantriaux a 1'07".
15. Central (km 30,50): 1. Toivonen in 23'56"; 2. Snyers a 20"; 3. Mandelli a 1'45"; 4. Woodner a 1'45"; 5. Chantriaux a 2'33".
16. Portela (km 14,00): 1. Toivonen in 9'15"; 2. Snyers a 20"; 3. Woodner a 42"; 4. Pereira a 52"; 5. Mandelli a 1'05".
17. Central 2: 1. Snyers in 22'54"; 2. Mandelli a 1'14"; 3. Woodner a 2'05"; 4. Chantriaux a 2'28"; 5. Gooding a 2'47".
18. Portela 2: 1. Toivonen in 9'16"; 2. Snyers a 18"; 3. Mandelli a 59"; 4. Pereira a 1'32"; 5. Chantriaux a 1'34".
19. Central 3: 1. Toivonen in 23'27"; 2. Chantriaux a 2'38"; 3. Woodner a 3'24"; 4.

Mandelli a 4'11"; 5. Gooding a 4'18".
20. Portela 3: 1. Toivonen in 9'38"; 2. Snyers a 15"; 3. Woodner a 49"; 4. Pereira a 1'01"; 5. Gooding a 1'02".
21. Portela 4: 1. Toivonen in 9'07"; 2. Snyers a 9"; 3. Woodner a 37"; 4. Mandelli a 49"; 5. Gooding a 57".
22. Central 4: 1. Toivonen in 23'42"; 2. Snyers a 2"; 3. Woodner a 16"; 4. Mandelli a 42"; 5. Gooding a 1'10".
23. Portela 5: 1. Toivonen in 9'16"; 2. Mandelli a 28"; 3. Chantriaux a 55"; 4. Snyers a 1'10"; 5. Gooding e Bica a 1'11".
24. Central 5: 1. Toivonen in 22'43"; 2. Mandelli a 6"; 3. Chantriaux a 27"; 4. Oliveira a 1'01"; 5. Bica a 1'04".
25. Portela 6: 1. Toivonen in 9'42"; 2. Mandelli a 22"; 3. Bica a 42"; 4. Roussely e Oliveira a 51".
26. Central 6: 1. Toivonen in 23'40"; 2. Mandelli a 40"; 3. Chantriaux a 1'25"; 4. Oliveira a 1'29"; 5. Gooding a 1'38".
27. Arco 4: 1. Toivonen in 8'19"; 2. Mandelli a 8"; 3. Chantriaux a 18"; 4. Guyonnet a 28"; 5. Gooding e Bica a 30".
28. Encumeada 4: 1. Toivonen in 7'48"; 2. Mandelli a 12"; 3. Chantriaux a 22"; 4. Guyonnet a 33"; 5. Gooding a 37".

FUNCHAL. È decisamente l'anno d'oro del gruppo Audi-Volkswagen-Porsche, un 1984 che vede i tedeschi dominare vari settori dell'automobilismo. In formula 1 i motori Porsche hanno la meglio. L'Audi ha a portata di mano il mondiale rally e la Porsche è al comando, con un considerevole vantaggio, del campionato europeo rally. Sulle strade tortuose e insidiosissime della splendida isola di Madeira, Toivonen-Pironen hanno infatti ottenuto un sofferto e travagliato successo che, unito al ritiro dei loro diretti avversari Capone-Cresto su Lancia 037-West, permette ai due finnici di prendere il largo in classifica. È stata una gara ricca di colpi di scena, fino dalla prima PS nella quale Henry Toivonen ha perso cinque minuti per i capricci dell'impianto di alimentazione della sua Porsche-Rothmans, problemi che l'hanno costretto a fermarsi ripetutamente lungo la prova. Nel contesto di un rally tutto su asfalto (seppure viscido e impervio con tratti in pavé), pareva non dovesse esservi più ostacoli a una facile vittoria della Lancia 037 di Capone, ma nel corso della seconda PS l'italiano della Tre Gazzelle è uscito di strada. In seguito alla rottura di un tubo del freno, anteriore sinistro, ha raccontato il pilota, al momento della staccata la frenata ha fatto intraversare bruscamente la Lancia senza che il pilota potesse avere un minimo di preavviso per cercare di reagire. Nell'incidente, a causa del ritorno del volante, Capone si è slogato il pollice della mano destra ed è stato portato per precauzione al reparto di radiologia dell'ospedale di Funchal. A questo punto, mentre il belga Snyers (Porsche) e il portoghese Moutinho (Renault) si batteggiano per il primo posto davanti a un'ottima Antonella Mandelli (Lancia-Totip), l'attenzione era tutta per Toivonen, con tanto di scommesse circa le sue possibilità di recupero. La Porsche-Rothmans, però, era ben lungi dal funzionare al meglio e il finlandese procedeva a singhiozzo, recuperando in alcune prove e poi tornando a perdere quanto aveva guadagnato per il ripetersi dei capricci delle pompe della benzina. Moutinho, persa una ruota della sua R5 Turbo, ha ceduto la seconda posizione alle signore

A Mosport Ickx e Mass laureano campione la Casa tedesca

MondialPorsche

A tre gare dalla fine, la Lancia (assente in Canada) è matematicamente tagliata fuori. Incredibile piazzamento dell'Alba Giannini, terza assoluta con Daccò-Coppelli

MOSPORT — Come era nelle più logiche previsioni, vista anche l'assenza della Lancia, la Porsche ha conquistato a Mosport il titolo mondiale Endurance 1984 vincendo la 1000 km canadese con la vettura ufficiale di Ickx-Mass. A tre gare dalla fine del campionato la Casa tedesca vanta 100 punti in classifica (frutto di 5 vittorie su 5 gare disputate) ed è matematicamente irraggiungibile dalla Lancia, seconda. Un notevole passo in avanti l'ha fatto anche Jochen Mass che, grazie ai 20 punti conquistati, ha aumentato il suo vantaggio in vetta alla classifica piloti, grazie anche alla sfortuna che ha perseguitato il velocissimo Bellof sull'altra Porsche-Rothmans. Assente la Lancia, i colori italiani sono stati difesi in modo eccellente dall'Alba Giannini, che con Daccò-Coppelli si è issata al terzo posto assoluto, un piazzamento insperato ma meritatissimo per la gruppo C2 dell'ingegner Stirano, che ora guida anche la classifica del suo gruppo con 15 punti di vantaggio sulla Lola-Mazda.

LA CRONACA — Le 16 vetture schierate alla partenza si avviano al giro di ricognizione per presentarsi sul rettilineo di partenza alle ore 12 precise. Bellof schiaccia l'acceleratore e tenta il «decollo», ma il direttore di gara non dà la bandiera verde del via. I primi tre non se ne accorgono ed iniziano la battaglia. Viene esposta così la bandiera rossa e ci si prepara per la ripetizione della partenza. Dopo una lunga sosta viene finalmente data la bandiera verde alle 12,34 ed è Jacky Ickx a compiere una partenza spettacolare prendendo la testa alla prima curva, seguito da Bellof, Larrauri, Hobbs, Schuppan, Adam, Berg (primo delle C2) e Finotto. Bellof si stanca di seguire Ickx e passa in testa al terzo giro staccandosi inesorabilmente e girando sotto l'1'15". Iniziano i doppiaggi e la battaglia per il secondo posto tra Ickx e Larrauri. Al nono giro prima sosta di routine ai box per

la Porsche numero 3 di Schuppan: i meccanici devono sostituire la pellicola della cinepresa installata sulla vettura. Bellof continua ad aumentare il distacco, migliorando anche i tempi sul giro. Al 21esimo doppia Hobbs che è quarto e Larrauri passa Ickx al 34. giro. La classifica alla 1. ora è la seguente: 1. Bellof 38 giri; 2. Larrauri 38 giri; 3. Ickx 38 giri; 4. Hobbs 37 giri; 5. Adam 37 giri; 6. Lockhart 34 giri (primo del gruppo C2); 7. Daccò 34 giri; 8. Barberio 34 giri; 9. Berg 33 giri; 10. Finotto 33 giri.

NEL FRATTEMPO si effettuano i cambi di guida: Mass sale al posto di Ickx e Bell al posto di Bellof. Brun rimpiazza Larrauri e gira 4 secondi più lentamente del pilota argentino. Al 45. giro le posizioni di testa cambiano di nuovo: è in testa Mass seguito da Bell e da Brun che non riesce a tenere il ritmo delle Porsche ufficiali. Al 49. giro avviene il primo colpo di scena: Bell è fermo ai box con la puleggia dell'alternatore che non vuole più stare su. Riparte 19 giri più tardi con la batteria della vettura di Mason e senza alternatore. Al 54 giro Keegan, che guida l'unica Skoal Bandit Porsche in gara, soffiata la seconda posizione a Brun. Al 75. giro Ickx è sempre in testa con un giro su Keegan e Brun; primo delle C2

e Coppelli con l'Alba Giannini del Jolly Club. Nove giri più tardi Sebastiani tocca un guardrail ma riesce a tornare ai box dove devono riparare il retrotreno. Alla fine della seconda ora Ickx riprende il volante della Porsche numero 1 imitato da Larrauri sulla Porsche Gaggia che si lancia all'inseguimento del secondo posto. Passati i 100 giri la situazione di testa è invariata e l'Alba Giannini di Coppelli-Daccò è sempre saldamente prima delle C2 e quinta assoluta. Larrauri fa una lunga sosta ai box per cercare di individuare misteriosi rumori nel suo motore: i meccanici trovano solo la temperatura dell'acqua molto alta e lo rimandano in pista. La Porsche di Bell-Bellof deve fermarsi ai box ogni 20 minuti per cambiare la batteria perché la vettura gira senza alternatore. Classifica alla terza ora: 1. Ickx-Mass 120 giri; 2. Hobbs-Keegan-Konrad 119 giri; 3. Adam-Nierop-Fouche 115 giri; 4. Larrauri-Brun 114 giri; 5. Coppelli-Daccò 107 giri; 6. Berg-Los 105 giri; 7. Gellini-Barberio-Vettelli 105 giri; 8. Wood-Robinson 104 giri; 9. Bieri-Gysler 103 giri; 10. Bell-Bellof 101 giri.

AL 133. GIRO Konrad perde una ruota nella curva prima dei box e riesce a rientrare in tempo per la riparazione. Piccola-

grande emozione ai box Rothmans Porsche al 156. giro: Bellof si ferma per il rifornimento, esce un po' di benzina e la macchina prende fuoco, ma l'incendio è domato senza problemi. Nel frattempo si era ammassato nel box un gruppo di giornalisti, fotografi, cineasti curiosi: è bastato il distacco di una valvola da una bombola d'aria per scatenare il panico e la ressa fuori dalla porta. Il tubo dell'aria, impazzito, ha colpito Bell sul petto e il pilota britannico ha alzato le braccia al cielo dicendo: «Cos'altro può andare storto oggi?». Al 170. giro Mass è sempre in testa con 6. giri di vantaggio sulla Porsche Skoal Bandit. Nel frattempo la Porsche Kremer rompe il radiatore dell'olio del cambio e Adam sta lentamente cuocendo la trasmissione. Dopo cinque ore di gara la classifica è la seguente:

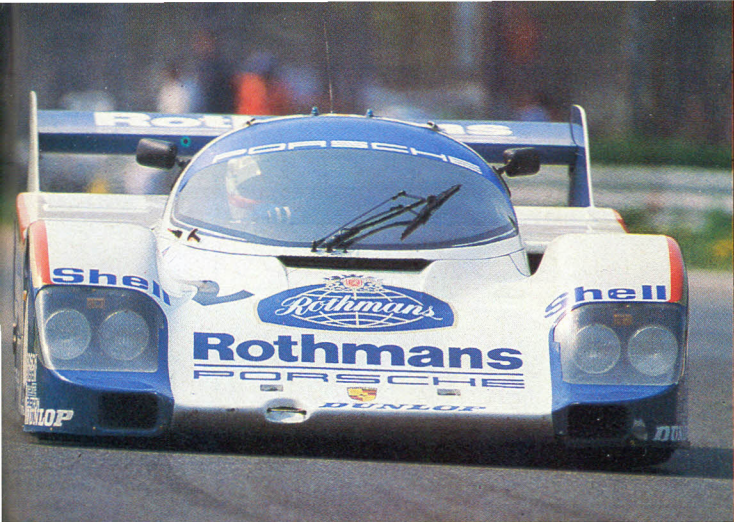
1. Ickx-Mass 209 giri; 2. Hobbs-Keegan-Konrad 202 giri; 3. Larrauri-Brun 194 giri; 4. Coppelli-Daccò 188 giri; 5. Gellini-Barberio-Vettelli 183 giri; 6. Berg-Los 178 giri; 7. Bell-Bellof 177 giri; 8. Bieri-Gysler 176 giri; 9. Finotto-Facetti-Sebastiani 163 giri; 10. Adam-Nierop-Fouche 153 giri.

NELL'ULTIMA ora di gara i primi due posti non cambiano più, ma nelle posizioni di rincalzo si ritirano in molti e ci saranno solo 8 vetture all'arrivo. Al 222. giro Larrauri posteggia la Porsche-Gaggia lungo il percorso col cambio rotto dopo aver fatto gli ultimi giri solo con la terza. Nel frattempo la Bmw M1 di Bieri rompe il motore e la Porsche Kremer torna in pista lentamente per cercare di essere classificata, ma inutilmente. Allo scadere della sesta ora esce la bandiera a scacchi che sancisce la doppietta Porsche e fa scaturire l'entusiasmo nel team Alba che ha tutte e tre le macchine all'arrivo e conquista un fantastico terzo posto con Almo Coppelli e Guido Daccò, autori di una gara molto accorta e regolare.

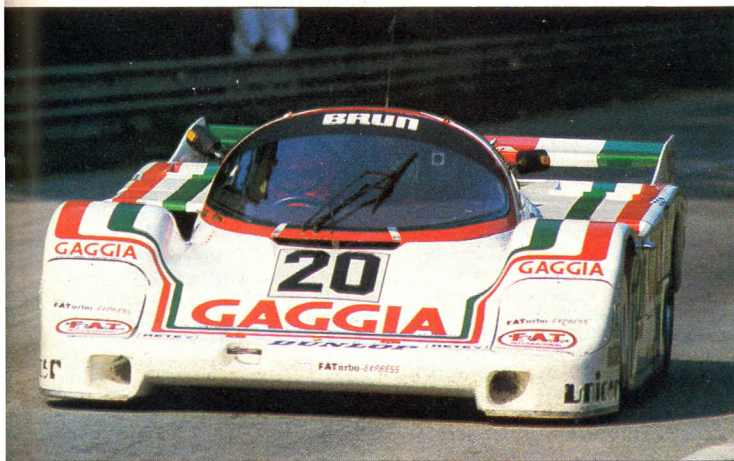
Fabrizio Patuelli

Mosport: una scelta infelice

MOSPORT — Sette anni dopo l'ultima prova sia di F. 1 che di campionato marche, Mosport ha nuovamente ospitato una gara mondiale. Ma è stata ancora una scelta piuttosto discutibile di Balestre. Prima di tutto gli organizzatori si sono lamentati dell'assurdità di avere in concomitanza un GP di F. 1 e una gara del campionato Imsa, proprio la categoria che Balestre vuole avvicinare al Gruppo C. Il numero così esiguo di iscritti era quindi giustificato. Le condizioni della pista si sono poi rivelate pessime: è infatti dal lontano 1977 che non vengono più fatti lavori e l'asfalto porta i segni dei lunghi inverni canadesi con neve e ghiaccio. Il fondo della pista è pieno di crepe e spaccature oltre ad ondulamenti molto pronunciati e frequenti, per non parlare poi dei muri di protezione (in realtà di distruzione) presenti all'esterno di ogni curva, che non lasciano alcuna via di fuga. Secondo Derek Bell, il tracciato di Mosport è favoloso come disegno ed in effetti gli organizzatori inizieranno questo autunno dei lavori di restauro soprattutto per quanto riguarda il fondo della pista (f. p.)



Bellof (sopra) non ha avuto fortuna ma è stato il più veloce in prova e in gara (FotoAmaduzzi). Qui sotto l'Alba Giannini di Facetti-Finotto sesta assoluta (FotoAmaduzzi). In basso Larrauri, costretto al ritiro per la rottura del cambio dopo una bella corsa (FotoDPPI)



■ **BRUM** — Sigala era assente perché impegnato in Germania con la prova europea delle Renault 5. Lo rimpiazzava sulla Porsche Gaggia il team manager stesso, Walter Brun.

■ **ALBA** — Grosso successo di simpatia ancora una volta per l'Alba che ha organizzato una spaghettata alla quale hanno partecipato più di 70 persone. L'ing. Stirano alla fine della gara non è rientrato in Italia, diretto a Los Angeles per assistere alle Olimpiadi.

■ **BATTERISTA** — La presenza di Nick Mason (batterista dei Pink Floyd) ha suscitato molto interesse a Mosport. Mason (al volante della Porsche Rothmans numero 3) andava dicendo che non partecipava in modo troppo serio perché avrebbe avuto delle cinesure sulla sua macchina per tutto il fine settimana.

■ **FAVOLE** — Durante le prove circolava nei box la favola che l'anno prossimo la Gebhardt monterebbe il motore Mercedes-Benz turbo.

1000 KM di Mosport

Quinta gara del campionato del mondo endurance e sesta gara del campionato piloti
Mosport (Canada), 5 agosto 1984

Così in (16) al via e in (7) al traguardo

Porsche 956 (Ickx-Mass) 1'12"797	Porsche 956 (Bellof-Bell) 1'12"107
Porsche 956 (Hobbs-Keegan-Konrad) 1'14"812	Porsche 956 (Larrauri-Brun) 1'13"640
Porsche 956 (Adam-Nierop-Fouche) 1'17"906	Porsche 956 (Mason-Schuppan) 1'16"828
Lyncar MS83 Ford (Los-Berg) 1'24"590	Alba Ar2 Giannini (Facetti-Finotto-Sebastiani) 1'22"856
Alba Ar2 Giannini (Coppelli-Daccò) 1'25"413	Gebhardt 843 Ford (Graham-Allen-Schwarz) 1'25"069
Tiga GC 284 Ford (Baker-Rossiter-Lockhart) 1'26"712	Alba Ar3 Ford (Gellini-Barberio-Vettelli) 1'26"114
BMW M1 (Bieri-Gysler) 1'29"128	Grid Sr2 Porsche (Wood-Robinson) 1'27"145
Audi 80 Coupé (Aschenbrenner-Freberg) 1'37"594	Chevrolet Camaro (English-Laws) 1'29"322

1. Porsche 956 (Ickx-Mass) 253 giri in 6.00'41"411 alla media di 166,51 kmh;
2. Porsche 956 (Hobbs-Keegan-Konrad) a 8 giri;
3. Alba Ar2 Giannini (Coppelli-Daccò) a 24 giri;
4. Porsche 956 (Bell-Bellof) a 32 giri;
5. Alba Ar3-Ford (Gellini-Barberio-Vettelli) a 36 giri;
6. Alba Ar2 Giannini (Finotto-Facetti-Sebastiani) a 49 giri;
7. Tiga 284-Ford (Baker-Rossiter-Lockhart) a 68 giri.

■ Giro più veloce: Bellof (Porsche 956) in 1'13"874 alla media di 192,23 km/h

Così il mondiale endurance dopo 5 gare

	MONZA 23/4	SILVERSTONE 13/5	LE MANS 16-17/6	NÜRBURGRING 15/7	MOSPORT 4/8	SPA 2/9	FUJI 30/9	KYALAMI 1/12	TOTALE PUNTI	PUNTI UTILI
1. Porsche	20	20	20	20	20				100	100
2. Lancia	—	10	3	12	—				25	25
3. Alba Giannini	1	—	—	—	12				13	13
4. Rondeau	6	—	—	—	—				6	6
5. Lola Mazda	4	—	1	—	—				5	5
6. Tiga-Ford	—	—	—	—	4				4	4
7. Bmw	3	—	—	—	—				3	3
8. Ecosse	2	—	—	—	—				2	2

Così il mondiale piloti dopo 6 gare

	MONZA 23/4	SILVERSTONE 13/5	LE MANS 16-17/6	NÜRBURGRING 15/7	BRANDS HATCH 29/7	MOSPORT 4/8	SPA 2/9	IMOLA 16/9	FUJI 30/9	KYALAMI 1/12	TOTALE PUNTI	PUNTI UTILI
1. Mass	15	20	—	4	15	20					74	74
2. Ickx	15	20	—	4	—	20					59	59
Bellof	20	1	—	20	8	10					59	59
4. Pescarolo	—	15	20	3	15	—					53	53
5. Bell	20	1	—	20	—	10					51	51
Hobbs	—	3	12	15	6	15					51	51
7. Palmer	10	8	—	10	20	—					48	48
Lammers	10	8	—	10	20	—					48	48
9. Ludwig	—	15	20	—	—	—					35	35
10. Boutsen	—	3	—	15	12	—					30	30
11. Brun	12	—	10	2	3	—					27	27
12. Shornestein	8	2	8	1	2	—					21	21
13. Merl	8	2	8	1	—	—					19	19

VELOCITÀ IN SALITA/Sarnano-Sassotetto

Mauro Nesti batte anche l'asfalto!

SARNANO — Sette successi su quattordici edizioni: questo il prestigioso bilancio di Mauro Nesti che su Osella PA/10 BMW si è perentoriamente affermato anche nella Sarnano-Sassotetto di quest'anno, firmando una vittoria quasi di routine. Infatti l'opposizione dei diretti rivali (è mancato l'atteso duello con Domenico Scola il quale, appena giunto a Sarnano, è dovuto ripartire a causa di un grave lutto familiare), è stata più potenziale che concreta. Basta dare un'occhiata alla classifica assoluta per rendersene conto. Quasi a metà dell'ascesa, Nesti aveva impiegato sette secondi in meno rispetto a Calella. Il resto del divario si è sostanzialmente lungo la parte più aspra della tortuosa arrampicata che l'atto pratico ha selezionato durante i concorrenti. L'organizzazione si è rivelata impeccabile. Alla vigilia c'è stata un po' di contestazione verso i responsabili e tra gli stessi piloti, per via del fondo di gara che a causa del caldo presentava qualche tratto molliccio. C'era chi, ovviamente per disponibilità di gomme, lo gradiva e chi no. Fra questi lo stesso Nesti che effettuava soltanto una prova delle due in programma. Poi la situazione si è positivamente ricomposta. E durante il torrido pomeriggio domenicale non sono mancati gli scorsi palpanti.

UN TESTA-coda di Angelelli (Ritmo Abarth), un'uscita dal percorso di Buccolo (Ford Escort), l'avaria che ha fermato la Ritmo Beccaria, con rilevante perdita di olio, tanto che subito dopo la vettura di Mittica di è rovesciata peraltro senza conseguenze per il pilota. Ancora: gli incendi occorsi alla Alfasud di Capponi e di Jacovella, finché verso l'epilogo la corsa ha avuto un'ulteriore pausa, quando l'Osella PA 9 di Capocciotti è schizzata sulla sinistra all'ingresso della curva situata poco dopo la partenza. È stato l'ultimo brivido prima della trionfale cavalcata di Nesti.

Gianfilippo Centanni

VELOCITÀ IN SALITA

Sarnano, 5 agosto 1984

14. Trofeo Scarfiotti - 5. Gran Premio Raimondo Guzzini

Prova di campionato italiano assoluto della montagna

Le classifiche

Classifica assoluta: 1. Mauro Nesti (Osella PA 10 BMW) 5'51"80 media 126,890 kmh; 2. Calella (Lola) 6'11"14; 3. Bielanski (Osella PA 8) 6'29"57; 4. Cipriani (Osella PA) 6'30"18; 5. Bernasconi (AMS) 6'41"14; 6. Pacino (Osella PA 9 BMW) 6'44"10; 7. Nataloni (Lancia 037) 6'45"82; 8. Rossetto

(Lola Olmas 594) 6'49"49; 9. Giammaria (Osella) 6'53"90; 10. Bottoni (Osella) 6'57"88.

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Mario Armuzzi (A112) 8'43"94 media 85,200 kmh; 2. Durpetti (Fiat 127 Sport) 8'46"29; 3. Del Moro (A112) 8'46"93; 4. Giachi (A112) 8'50"43; 5. Forti (A112) 8'51"71; 6. Di Stefano 8'53"58; 7. Babini 9'06"65; 8. Coccia 9'07"33; 9. Gianni (Fiat 127 Sport) 9'08"89; 10. Tomassetti (A112) 9'11"09.

Classe 1300: 1. Pomozzi (Talbot Samba Rally) 8'38"74 media 86,054 kmh; 2. Leone (Talbot Samba Rally) 9'00"79.

Classe 1600: 1. Gianfranco Sistelli (Peugeot 205 GTi) 8'14"64 media 90,247 kmh; 2. Brenti (Ford XR3) 8'21"88; 3. Maddaloni (Ford Escort XR3) 8'33"20; 4. Paloschi (Talbot Sunbeam Ti) 8'34"82; 5. Diletti (Alfasud Ti) 8'40"50.

Classe 2000: 1. «Gordon» (Fiat Ritmo 130 TC) 7'53"83 media 94,211 kmh; 2. Laganà (Fiat Ritmo 130) 8'00"58; 3. Roselli (Renault R5 Turbo) 8'01"05; 4. Moroni (Fiat Ritmo 130 Abarth) 8'09"43; 5. Carlini (Fiat Ritmo 130 Abarth) 8'16"64; 6. Ferrazzano (Fiat Ritmo 130 Abarth) 8'18"83; 7. Angelelli (Fiat Ritmo Abarth) 8'29"49; 8. Turano (Fiat Ritmo 130) 8'32"60.

Classe 2500: 1. Giovanni Festuccia (Alfa Romeo GTV/6) 8'07"02 media 91,659 kmh; 2. Mariani (Alfa GTV/6) 8'15"69; 3. Lazzari (Alfa GTV/6) 8'27"59; 4. Polverini (Lancia Delta HF) 9'08"24.

GRUPPO 3

Classe 1300: 1. Osvaldo Fiorucci 8'50"70 media 84,115 kmh; 2. Virgili 9'06"27; 3. Cavalcanti 9'13"72; 4. Santonicola 9'16"84; 5. Malavelli 10'11"49. Tutti su Fiat X-1/9.

Classe 1600: 1. Domenico Sebastiani (Fiat X-1/9) 8'40"39 media 85,781 kmh.

Classe 2000: 1. Gaspare Marano (Lancia Beta Montecarlo) 10'01"29 media 74,240 kmh.

GRUPPO A

Classe 1000: 1. Luigi Pagano (Fiat Panda 45) 8'47"30 media 84,657 kmh; 2. Vischi (Innocenti Mini 90) 10'18"29; 3. Noviello (Fiat 127) 11'33"43.

Classe 1150: 1. Peppino Cardinali (Fiat 127) 8'12"41 media 90,656 kmh; 2. Romoli (Fiat 127 Sport) 8'21"38; 3. Cesarano (A112) 8'23"96; 4. «Jenkee» (A112 Abarth) 8'38"23; 5. Calovini (Fiat 127 Sport) 10'23"32.

Classe 1300: 1. Bruno Traspardini (Ford Escort) 9'13"50 media 80,650 kmh; 2. Romani (Opel Corsa RS) 9'27"98.

Classe 1400: 1. Enrico Tommarelli (Renault 5) 8'34"24 media 86,807 kmh; 2. Finestauri (Renault 5 Alpine) 8'54"35.

Classe 1600: 1. «Maximilian» (VW Golf GTI) 7'57"41 media 93,504 kmh; 2. Palumbo (VW Golf GTI) 8'04"43; 3. Galosi (Talbot) 8'20"49.

Classe 2000: 1. Gianni Marchiol (Fiat Ritmo 130) 7'37"12 media 97,654 kmh; 2. «Giuseppe» (Opel Kadett GTE) 7'37"97; 3. Cochetti (Renault 5 Turbo) 7'57"37; 4. Nocci (Fiat Ritmo 130) 8'19"65; 5. Carini (Opel Ascona) 8'20"80; 6. Spacco (Alfa Romeo GTV) 8'21"68.

Classe 2500: 1. Mauro Iacoangeli (Alfa Romeo GTV/6) 7'24"15 media 100,506 kmh.

GRUPPO 2

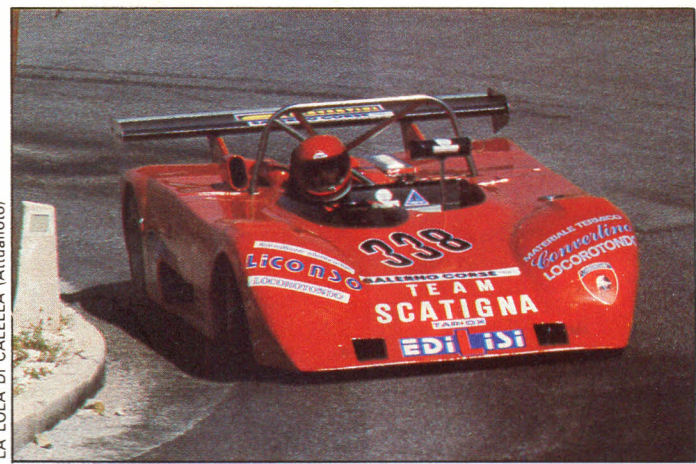
Classe 700: 1. Alessandro Pieroni (Fiat 126) 9'13"14 media 80,702 kmh.

Classe 1000: 1. Vladimiro Temperini (Fiat Ritmo 60) 8'08"00 media 91,475 kmh.

Classe 1300: 1. Ferdinando Munzi (Fiat 128) 7'57"84 media 93,420 kmh; 2. Ceccarelli



L'OSELLA BMW DI NESTI. (Attualfoto)



LA LOLELLA DI CALELLA. (Attualfoto)

(Alfasud) 8'02"78; 3. Capponi (Alfasud) 8'05"92; 4. Ciogli (Alfasud) 8'38"10.

Classe 1400: 1. Luigi Santandrea (Alfasud) 7'32"69 media 89,610 kmh; 2. Cerutelli (Alfasud) 8'43"31 media 85,303 kmh.

Classe 1600: 1. Enrico Sasso (Ritmo) 7'34"19 media 98,284 kmh; 2. Dolciami (Ritmo) 7'37"52; 3. Ciccalè (Alfasud) 7'55"43; 4. Casagrande (Talbot Sunbeam Ti) 8'37"04.

Classe 2000: 1. Mauro Braconi (BMW 320i) 7'53"88 media 94,201 kmh; 2. Torchia (Opel) 8'09"12.

GRUPPO B

Classe 1600: 1. Gabriele Decina (Fiat X-1/9) 9'28"23 media 78,559 kmh.

Classe 2000: 1. Luigi Tommasi 7'11"79 media 103,383 kmh; 2. Bellandi 7'128"32; 3. Biancolini 7'39"52; 4. Poma 7'47"15. Tutti su Renault 5 Turbo.

Classe 3000: 1. Germano Nataloni (Lancia 037) 6'45"82 media 109,999 kmh; 2. Perugini (Lancia 037) 7'21"73.

GRUPPO 4

Classe 1300: 1. Giovanni Corsi (Fiat X-1/9) 8'25"30 media 88,343 kmh; 2. Marinelli (Fiat X-1/9) 8'37"54.

Classe 1600: 1. Tommaso Giorgio (Fiat X-1/9) 8'36"04 media 86,504 kmh.

Classe 2000: 1. Roberto Di Giuseppe (Lancia Beta Montecarlo) 7'21"61 media 101,084 kmh; 2. Manzo (Lancia Beta Montecarlo) 8'15"12.

GRUPPO 5

Classe 700: 1. Giuseppe Cosolo 8'17"68 media 89,696 kmh; 2. Cavafave 8'30"66; 3. Bernardini 8'39"42; 4. Campanile 8'40"17; 5. D'Annunzio 8'52"61. Tutti su Fiat 126.

Classe 1000: 1. Lucio Giusia (A112) 8'17"85 media 89,665 kmh; 2. Speranza (A112

Abarth) 8'25"85; 3. Carpani (A112 Abarth) 8'27"71.

Classe 1300: 1. Paolo Zippi (Fiat 128) 7'36"59 media 97,768 kmh.

Classe 1400: 1. Ciro Riccio (Fiat 128) 8'00"30 media 92,941 kmh; 2. Di Fulvio (Fiat 128) 8'13"68.

Classe 1600: 1. Walter Marelli (Audi 80) 7'36"96 media 97,689 kmh.

Classe 2000: 1. «Kabibo» (Lancia Montecarlo Turbo) 7'10"66 media 103,654 kmh.

Classe 3000: 1. Giuseppe Virzi (Porsche) 7'15"17 media 102,580 kmh; 2. Di Girolamo (Porsche 911 SC) 7'23"61; 3. Tocci (Porsche 911) 7'35"93.

GRUPPO 6 - SPORT

Classe 1000: 1. «Sassa Roll Bar» (Lola 590) 7'38"40 media 97,382 kmh.

Classe 1300: 1. Vittorio Bernasconi (AMS) 6'41"14 media 111,282 kmh; 2. Rossetto (Lola Olmas 594) 6'49"49; 3. Bottoni (Osella) 6'57"88; 4. Rempicci (Osella) 7'36"34.

Classe 1600: 1. Armando Giammaria (Osella) 6'53"90 media 107,852 kmh.

Classe 2000: 1. Mauro Nesti (Osella PA/10 BMW) 5'51"80 media 126,890 kmh; 2. Calella (Lola) 6'11"14; 3. Bielanski (Osella PA 8) 6'29"57; 4. Cipriani (Osella PA/9) 6'30"18; 5. Pacino (Osella PA/9 BMW) 6'44"10.

■ LOVELL A SANREMO - Marc Lovell, componente della Junior team britannico e ora pilota ufficiale della Citroën GB, è stato invitato a entrare a fare parte del team semiufficiale francese per il Sanremo.

SALITA/Coppa Sassariauto

Baribbi, un bis in Sardegna

OSILO — Ezio Baribbi su Osella Pa 10 2000 ha conquistato la 6. Coppa Sassariauto disputata domenica scorsa sui tornanti che da Bunnari portano a Osilo con una percorrenza complessiva di 8,900 km divisi in due manche. Il pilota bresciano, pur non battendo il record della corsa che appartiene dal 1982 a Uccio Magliona, ha comunque realizzato una brillante doppietta in terra sarda essendosi affermato anche nella recente Coppa Provincia di Oristano disputata a Cuglieri. L'unico avversario che si era dimostrato in grado di impensierire Baribbi, il siciliano Angelo Giliberti su Lola 1600, è stato squalificato al termine della prima manche dai commissari tecnici dopo un controllo all'impianto frenante. Alle spalle del vincitore è così giunto il cagliaritano Alfredo Demontis su Osella

2000. Tra le prestazioni da segnalare, quella di Sergio Farris con la Ford Escort, il quale si è inserito al 4. posto nella classifica assoluta precedendo vetture sport. Vittoria nel gruppo 2 per il sassarese Gianni Dettori su R5 Alpine e affermazione a sorpresa di Tore Mannu su Fiat 131 Abarth nel gruppo 4.

Gianni Olandi

VELOCITÀ IN SALITA

Osilo, 5 agosto 1984

Sesta Coppa Sassariauto

Bunnari-Osilo

Le classifiche

Assoluta: 1. Ezio Baribbi (Osella PA/10) 3'28/5; 2. Demontis (Osella 2000) 3'45/7; 3. Sechi (Osella 1600) 3'47/7; 4. Farris (Ford Escort) 3'56/6; 5. Frogheri (Chevron B23) 3'57/2; 6. Mannu (Fiat 131 Abarth) 4'08/8; 7. Sau (Ford Escort) 4'23/7; 8. Serra (VW Golf 4'23/9; 8. Dettori (R5 Alpine) 4'23/9.

SLALOM

Cesari re dei birilli

CANALE — Un caldo afoso ha accompagnato l'ultima gara del Super Slalom Samba Rallye prima della pausa estiva. Con la gara di Canale infatti il super slalom sospende per un mese e vanno in ferie anche i suoi protagonisti, a cominciare da Augusto Cesari domenica splendido vincitore con la sua Dallara Breaking, che continua comunque ad accusare degli inconvenienti piccoli ma persistenti. Comunque nessuno è riuscito ad approfittarne, anche se Rino Edmondo su Lancia La Ronde nella prima manche per un poco si è illuso con un tempo fantastico ma penalizzato da un birillo. Dopo questi due mattatori si è inserito Carrega su Alpine 1600, seguito da Barbero su X1/9, da Angeli su Abarth La Ronde e da Vezza, in costante miglioramento con la sua magnifica Lancia Rally. Botto su Kadett e la Crubellati su A 112 hanno vinto come al solito il gruppo N-1-3 e la classifica femminile. La gara, valida per la Coppa CSAI, è filata sui binari della più assoluta regolarità, con un pubblico abbastanza numeroso e ben controllato dall'organizzazione degli Amici del Moscato e dall'ottimo servizio dei Carabinieri di Canale.

SLALOM

Canale-Cisterna

Trofeo Albergo Roma

Gara valida per il super slalom Samba Rallye e per la Coppa CSAI 1. zona

Canale, 5 agosto

Le classifiche

GRUPPO N-1-3

Classe 1000: 1. Giovannoni (A 112); 2. Crubellati (A 112); 3. Bifano (Fiat 127); 4. Draghicevic (A 112); 5. Ferrera (A 112).

Reginato (Fiat X1/9); 3. «Automotomarket» (Fiat 126 PP); 4. Sabbadini (Fiat 500/R5 Alpine); 5. Massa (Fiat 126/R5 Alpine).

Assoluta: 1. Augusto Cesari (Dallara Breaking); 2. Edmondo (Lancia La Ronde); 3. Carrega (Alpine Renault); 4. Barbero (Fiat X 1/9); 5. Angeli (Abarth La Ronde).

SLALOM

Alberti 1° a Lesima

LESIMA — Giovanni Alberti, l'anziano pilota emiliano su Lancia Rally 037 disputando una seconda prova veramente perfetta ha vinto il primo slalom singolo del Lesima organizzato a Brallo dall'Automobil Club di Pavia e dalla Pro-Loco. Ha battuto di oltre 4 secondi Davide Battol ed ha inflitto distacchi maggiori a Giuseppe Torreggiani, Giorgio Bernabò e Walter Pagliari. Le vittorie di classe sono andate a Buscone, De Martini, Polidi, Curone, Battol, Bernabò, Torreggiani e Alberti. (c.r.)

SLALOM

Lesima-Brallo

Lesima, 5 agosto 1984

Le classifiche

Assoluta: 1. Giovanni Alberti (Lancia Rally) 202,62; 2. Battol (Simca R2) 206,65; 3. Torreggiani (Opel Kadett) 209,58; 4. Bernabò (R5 Alpine) 210,09; 5. Pagliari (Renault Alpine A110) 210,89; 6. Rossi (Porsche 3000) 213,90; 7. Fiori (Opel Kadett) 214,16; 8. Datteri (Simca R2) 219,13; 9. Nicchelli (Opel Kadett) 222,42; 10. Muzzi (Mini De Tommaso) 223,85.

Classe P: 1. Buscone p. 225,29; 2. Bondini 227,91; 3. Bersano 232,11; 4. Frassore 243,18; 5. Agnelli 258,47. Tutti su Fiat 500.

Classe D: 1. De Martini (Fiat X1/9) 227,68; 2. Cartacene (A 112) 234,55; 3. Gastone (A 112) 240,18; 4. Barbieri (Fiat X1/9) 250,15.

Classe G: 1. Politi (Fiat 500) 234,80; 2. Valvetara (Fiat 127) 241,36; 3. Pirovano (A 112) 282,56; 4. Lazzarin (A 112) 307,28.

Classe H: 1. Curone (A 112 Ab.) 232,24; 2. Panbian (Fiat 127) 234,13; 3. Cigala (A 112 Ab.) 238,49; 4. Bertone (A 112 Ab.) 240,62; 5. Bariolo (Fiat 128) 261,01.

Classe I: 1. Battol (Simca R2) 206,65; 2. Datteri (Simca R2) 219,33; 3. Muzzi (Mini De Tommaso) 223,85; 4. Chiesa (Alfasud) 232,35; 5. Mantovani (Fiat X1/9) 242,43.

Classe L: 1. Bernabò (R5 Alpine) 210,09; 2. Pagliari (Alpine Renault A 110) 210,89; 3. Schiavi (Fiat 124 Spider) 229,55; 4. Deserti (Lancia HF) 230,01.

Classe M: 1. Torreggiani (Opel Kadett) 209,58; 2. Fiori (Opel Kadett) 214,16; 3. Michetti 222,42; 4. Pardonni 226,05; 5. Bonvini 226,68; 6. Baratti 230,49. Tutti su Opel Kadett.

Classe N: 1. Alberti (Lancia Rally) 202,62; 2. Rossi (Porsche 3000) 213,90; 3. Castelli (Lancia Rally) 231,13.

SLALOM

Di Lillo a Valle Agricola

CASERTA — La seconda edizione dello slalom a Valle Agricola ha visto 49 piloti al via. Su tutti si è imposto Bruno Di Lillo (Kadett Gte), che ha vinto realizzando il miglior tempo in entrambe le manches e ribaltando il risultato dello

slalom di Prezenzano. Infatti a Prezenzano, a causa di problemi di ordine meccanico, non riuscì ad andare oltre il secondo posto assoluto facendosi precedere appunto da Marco Guidotti (Beta Mc). Alle spalle dei due è giunto Antonino De Gregorio (Fiat 126), autore di due salite da manuale in cui ha fermato il cronometro, in entrambe, sul terzo tempo assoluto. Buona anche la gara di Michele Turco (Fiat 126): dopo una prima manche in cui non ha particolarmente brillato, si è rifatto nella seconda salita. (b.d.)

SLALOM

Valle Agricola (Caserta), 5 agosto 1984

2° Slalom di Valle Agricola

Gara Nazionale di Slalom in salita

valida per il campionato del Centro-Sud

Le classifiche

ASSOLUTA: 1. Di Lillo (Kadett GTE) 168,53; 2. Guidotti (Beta MC) 173,44; 3. De Gregorio (Fiat 126) 174,93; 4. Turco M. (Fiat 126) 175,50; 5. Minghini (Fiat 500/1000) 175,63; 6. Vinaccia (A 112) 178,96; 7. De Maio (Alfa Sud) 178,99; 8. Migliaccio (Simca R2) 180,37; 9. Turco R. (Fiat 500) 181,20; 10. Liguori (Fiat 500) 181,29.

GRUPPO N-1-3

CLASSE 1150: 1. Maresca 205,15; 2. Balsi 213,50; 3. Aiezza 214,00; 4. Pesce 220,70 tutti su A 112.

CLASSE 1300: 1. Natale M. 187,20; 2. Tuffino 187,29; 3. Cappelli 194,30; 4. Lonardo 203,33; 5. De Lucia 203,47; 6. Marzo 205,67 tutti su Simca R2.

CLASSE 1600: 1. Milano G 184,15; 2. Berni Golf GTI 196,10; 3. Ciardulli 216,43; (gli altri su Fiat X1/9).

CLASSE OLTRE 1600: 1. Sellitto M. Beta MC 183,92.

GRUPPO SPECIALE

CLASSE 700: 1. De Gregorio Fiat 126 174,93; 2. Turco R. 181,20; 3. Liguori 181,29; 4. Borrelli 181,88; 5. Doti V. Fiat 126 201,22; (gli altri su Fiat 500).

CLASSE 1000: 1. Turco (Fiat 126) 175,50; 2. Covino (Fiat 126) 187,42; 3. Tosti 191,93; 4. Forri 195,17; 5. Carbone (Panda) 195,31; 6. Monaco (Fiat 126) 219,96; (gli altri su Fiat 126).

CLASSE 1150: 1. Vinaccia 175,50; 2. Scolaro (Fiat 128) 181,69; 3. Ciampa 187,17; 4. Russo (Fiat 127) 190,46; 5. Sellitto (Fiat 128) 191,06; 6. Santini 195,47; 7. Ortolano 197,13; (gli altri su A 112).

CLASSE 1300: 1. De Maio (Alfa Sud) 178,99; 2. Migliaccio (Simca R2) 180,37; 3. Catapano (Fiat 128) 198,06.

CLASSE 1600: 1. Pagliuca (Fiat X1/9) 202,35.

CLASSE 2000: 1. Di Lillo (Kadett GTE) 168,53; 2. Guidotti (Beta MC) 173,44; 3. Giordano A. (Fiat 131 BA) 194,83.

CLASSE 3000: 1. Caporali 184,28; 2. Casillo (Alfa GT) 85,29; 3. Aprente (Talbot Lotus) 186,12; 4. Amoroso 193,58; 5. Belfiore 228,18; (gli altri su Beta MC).

PROTOTIPI

CLASSE 1000: 1. Minghini (Fiat 500/1000) 175,63; 2. D. Urso (Fiat 500/1000) 188,57; 3. Giordano P. (A 112) 235,80.

CLASSE 3000: 1. Ambrosino (Honda 1300) 188,48.

□ IL 19 AGOSTO si svolgerà il primo Trofeo città di Cusano Mutri, gara Nazionale di Slalom in Salita. Sono previste facilitazioni ai piloti che giungano da più lontano. Inoltre ai primi 20 classificati l'amministrazione comunale di Cusano Mutri offrirà un pasto gratuito.

La notturna di Misano

Nella F.2000 Merelli per pochi centesimi

MISANO ADRIATICO — A Misano Adriatico per le manifestazioni che non hanno un richiamo elevato si usa l'impianto di illuminazione a giorno e per superare la concorrenza del mare si fa gareggiare di notte. Ciò nonostante gli spettatori non sono accorsi numerosi a questa serata automobilistica. La prima gara in programma, quella della Formula 2000 Avon, le formula 3 più unificate e meno sofisticate, è stata quella più spettacolare, sia per il numero dei partecipanti, sia per l'equilibrio dei mezzi. Nel pomeriggio le prove ufficiali avevano posto al palo Merelli, con la Dallara, che aveva fermato i cronometri su 1'19"45, alla media di 157,866 kmh, seguito da Zani, sulla Martini, e da Tesini sulla Alba, tutti in appena 30 centesimi. Sono partiti in 18 perché non si sono schierati Franzoso, Fossaluzza, Carli e Ferlito. Al primo giro andavano fuori Mario Benusi-glio, per incidente, e al secondo giro Pantano per guasto meccanico. Lotta in un fazzoletto fin dalla partenza con Merelli in testa, Zani a ruota e Zullo a pochi metri e più distaccato un gruppetto di sette fra cui era Cassini che è stato poi protagonista di una rimonta eccezionale, tanto che è giunto a mettere in pericolo la terza piazza di Zullo. In testa Zani non ha potuto più che tallonare Merelli, il quale, con la Dallara, ha vinto con pochi centesimi di vantaggio. Spettacolo eccezionale per gli amanti dei testa-coda perché non sono mancati, soprattutto nelle curve a ridosso dei rettilinei d'arrivo.

SCARSO lo spettacolo nelle due successive gare che hanno visto alla partenza le sport gruppo 6, suddivise in prima e seconda divisione, in rapporto alla potenza dei motori. Nella seconda divisione sono state incluse anche le Osella Carma Turbo di Faracci e di «Gimax», che avrebbero dovuto fare parte di una terza divisione. Lo spettacolo è mancato per lo scarso numero dei partenti e per l'evidente differenza di potenza delle macchine che hanno ridotto le due competizioni a semplici caroselli. Nella prima divisione Gozzi, con l'Alfa Romeo 2500 che aveva ottenuto il miglior tempo nelle prove con 1'24"12 alla media di 149,272 kmh, ha preso la testa e l'ha mantenuta fino alla fine dei 30 giri. All'inizio lo ha inseguito da vicino Biaccadori che ha perduto terreno per un testa-coda; poi è risalito in quarta posizione finché un guasto meccanico lo ha costretto al ritiro al 13. giro. La piazza d'onore è stata contesa fra Araldi e

«Carta» ed alla fine l'ha spuntata Araldi. Nella seconda divisione si è assistito allo strapotere di «Gimax» su Osella Turbo, che già in prova aveva ottenuto il miglior tempo con 1'15"49, alla media di 166,336 kmh. Secondo si è piazzato «Gianfranco» su Osella BMW, terza Veninata, sempre su Osella.

Stefano Masinelli

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Misano Adriatico, 4 agosto 1984

Corse in notturna

Formula 2000 Avon: 1. Merelli (Dallara) 22 giri in 29'59"55; 2. Zani (Martini Alfa Romeo) 29'59"91; 3. Zullo (Martini) 30'02"35; 4. Tesini (Alba) 30'08"88; 5. Mandiscosimo (Ralt RT1) 30'26"04; 6. Soldi (Dallara) 30'30"11; 7. Tomasini (Martini MK 34) 30'30"16; 8. Corbetta (Ralt RT3) 30'33"23; 9. Lusuardi (Argo Toyota) 30'34"10; 10. Carlini (March Toyota) 30'46"00; 11. Traini (Chevron Toyota) 31'12"57; 12. Ferrarini (March) 31'23"07; 13. Benusi-glio (Martini) a 1 giro; 14. Balotta (March 803 B) a 1 giro; 15. Nardossi (Ralt RT) a 1 giro; 16. Basso (March) a 10 giri.

□ **Giro più veloce:** Tesini 1'19"86 media 157,35 kmh.

Sport gruppo 6

Prima divisione: 1. Adriano Gozzi (Alfa Romeo 2500) 30 giri 43'27"64; 2. Araldi 43'37"31; 3. «Carta» (Osella Alfa Romeo) 43'37"97; 4. Faggioli (Osella Alfa Romeo) a 1 giro; 5. Piazzi (March Alfa Romeo) a 2 giri; 6. Capuzzo (Lucchini Alfa Romeo) a 2 giri; 7. Bendini (Lucchini Alfa Romeo) a 10 giri; 8. Siliprandi (Lucchini Alfa Romeo) a 13 giri.

□ **Giro più veloce:** Gozzi 1'25"35 media 147,121 kmh.

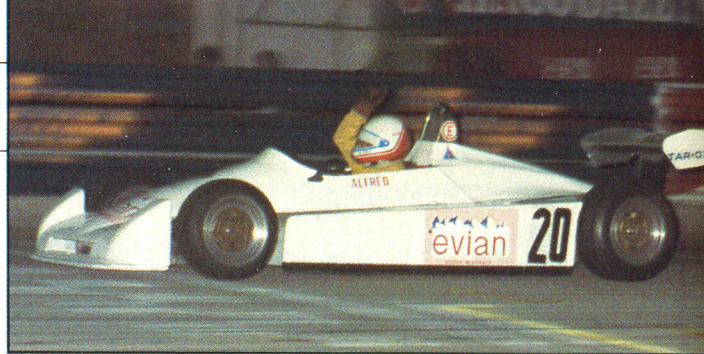
Seconda divisione: 1. «Gimax» (Osella Carma Turbo) 30 giri in 39'35"89; 2. «Gianfranco» (Osella BMW) 39'49"78; 3. Veninata (Osella PA6 2000) a 1 giro; 4. «Cortes» (Osella PA6 2000) a 1 giro; 5. Farci (Osella Carma Turbo) a 2 giri; 6. Sanesi (Osella BMW) a 3 giri; 7. Niesato (Osella 2000) a 4 giri; 8. Nappione (AMS 160) a 10 giri; 9. Fortina (Lancia) a 13 giri.

□ **Giro più veloce:** «Gimax» 1'16"90 media 163,287 kmh.

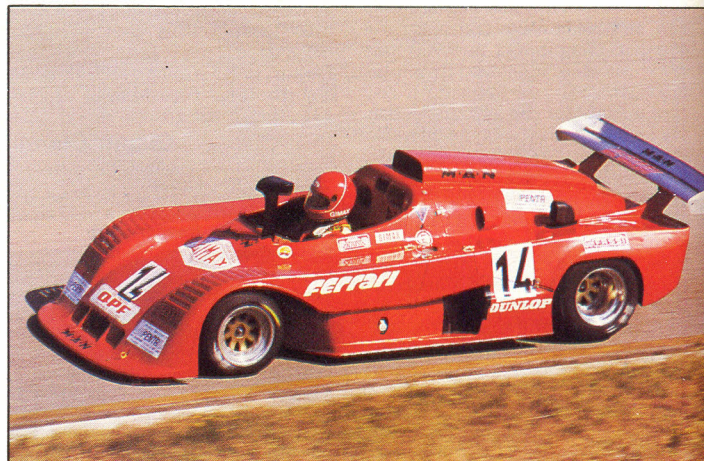
SLALOM

Rossi primo a Pedemonte

GENOVA — Erberth Rossi su Renault Alpine della Scuderia Valpolcevera recitando la parte del profeta in patria si è aggiudicato la Pedemonte-Campora di slalom in salita valida quale 6. prova dello challenge Ford organizzata dalla Scuderia Valpolcevera. Al secondo posto il piemontese Carrega, ancora su Alpine della Giada Corse, che non ha ripetuto la prodezza della prima manche nella quale aveva fatto meglio del rivale. Al terzo e al quarto posto altre due Alpine, quelle di Raso e di Medone per rispettare in



Sopra: F.2000: l'arrivo di Merelli (FotoOliver)
Sotto: l'Osella Carma di Gimax (Attualfoto)



pratica i pronostici della partenza una volta preso atto del forfait di Cesari che ha dovuto lamentare perdite di olio al motore della sua Dallara Breaking. La classifica femminile è stata una gara in famiglia Grifone che ha visto il ripetersi per le prime due piazze (Crubellati e Volanti) il risultato della Cesana-Sestriere. Per il gruppo N-1-3 ennesimo successo di Pizzo su Golf davanti a Motta. In classe A è stato squalificato Giovannoni per irregolarità all'impianto di scarico.

Classe 1600: 1. Bisso (VW Golf) 153,49; 2. De Martini (Fiat X1/9) 161,82; 3. Calderara (Alfasud) 176,05; 4. Pollio (Ford XR3) 177,20; 5. Barbieri (Fiat X1/9) 185,65.

Classe oltre 1600: 1. Botta (Opel Kadett) 155,18; 2. Trentalancia (Renault 5) 155,86; 3. Marras (Renault 5) 166,04; 4. Lanza (Beta Montecarlo) 171,56; 5. Barbieri (Ritmo 105) 178,52.

GRUPPO SPECIALE

Classe 700: 1. Giacomo Rossi (Fiat 700) 152,11; 2. Loddo (Fiat 700) 161,82; 3. Ciocca (Fiat 700) 162,54; 4. Gatti (Fiat 700) 162,84; 5. Miceli (Fiat 700) 170,29.

Classe 1000: 1. Mirella Crubellati (A 112) 157,76; 2. Salvarezza (A 112) 161,82; 3. Beveni (Abarth 1000) 162,76; 4. Graffigna (A 112) 166,86; 5. Salvi (A 112) 167,41; 6. Timossi (A 112) 168,24.

Classe 1150: 1. Morello (A 112) 151,72; 2. Balestrero (A 112) 152,07; 3. De Andrea (A 112) 152,28; 4. Ferrari (A 112) 165,74; 5. Carattini (Fiat 128 Sport) 167,38; 6. Daniela Volanti (A 112) 168,62; 7. Bersano (Fiat 128 Sport) 181,29.

Classe 1300: 1. Mantovani (Fiat X1/9) 152,68; 2. Costamagna (Simca R2) 155,81; 3. Gisotti (Fiat X1/9) 156,17; 4. Menicagli (Fiat X1/9) 173,88; 5. Poggi (Fiat X1/9) 179,59; 6. Cuppi (Lancia Fulvia) 187,68.

Classe 1600: 1. Carrega (Renault Alpine) 146,99; 2. Rustia (Renault Alpine) 149,27; 3. Ponte (Renault Alpine) 158,70; 4. Pepe (Lancia Fulvia) 159,68; 5. Barbieri (Renault Alpine) 160,96; 6. Longo (Ford Fiesta) 163,68; 7. Barigione (Renault 5) 166,29; 8. Gambaro (Talbot Lotus) 172,66.

Classe 2000: 1. Medone (Alpine A 110) 150,30; 2. Pesci (Ford Escort) 153,20; 3. W. Bertolotti (Alfa Romeo GT) 154,38.

Classe oltre 2000: 1. Borra (Stratos) 156,84.

PROTOTIPI

Classe 1000: 1. Palazzolo (Fiat 500/112) 155,73; 2. Bersano (Fiat 126) 155,73; 3. Stambella (Fiat 500/112) 158,86; 4. Bruzzone (Fiat Ritmo 500) 162,59; 5. Obino (Fiat 500/112) 165,86; 6. Arrigo (Ambra 1000) 166,03; 7. Putrino (Fiat 500/112) 166,66; 8. Tasamassima (Fiat 500/112) 172,77; 9. Pittaluga (Fiat 126/112) 173,97.

Classe oltre 1000: 1. Rossi (Renault Alpine A 110) 145,18; 2. Attolini (Grand Prix) 154,40; 3. «Automotomarket» 157,40.

SLALOM

Genova, 29 luglio 1984

Pedemonte-La Campora

6. gara dello challenge Ford

Le classifiche

Absoluta: 1. Rossi (Renault Alpine) 145,18; 2. Carrega (Renault Alpine) 146,99; 3. Raso (Renault Alpine) 149,27; 4. Medone (Renault Alpine) 150,30; 5. Morello (A 112) 151,72; 6. Balestrero (A 112) 152,07; 7. G. Rossi (Fiat 700) 152,11; 8. De Andrea (A 112) 152,26; 9. Mantovani (Fiat X1/9) 152,68; 10. Pesci (Ford escort) 153,20.

GRUPPI N-1-3

Classe A: 1. Saccone (A 112) 161,49; 2. Paparella (A 112) 170,13; 3. Draghicevic (A 112) 172,53; 4. Fioravanti (A 112) 181,42.

Classe B: 1. Bechis (A 112) 159,20; 2. Garibaldi (A 112) 162,97; 3. Gnecco (Fiat 127 Sport) 164,01; 4. Bruzzone (A 112) 164,27; 5. Savio (A 112) 164,32; 6. Zunino (A 112) 165,84; 7. Parodi (A 112) 166,82; 8. Callegari (A 112) 167,87; 9. Pastorino (A 112) 168,05; 10. Gandolfo (A 112) 168,75; 11. Parabino (A 112) 169,71; 12. Santini (A 112) 170,48; 13. Gattone (A 112) 172,39; 14. Rivi (A 112) 184,87.

Classe C: 1. Panesi (Simca R2) 161,90; 2. Padino (Fiat X1/9) 166,65; 3. Cenni (Samba Rallye) 167,46; 4. Andreoli (Samba Rallye) 169,26; 5. Pedrini (Fiat X1/9) 169,48; 6. Fasciolo (Fiat X1/9) 173,24; 7. Conte (Fiat X1/9) 173,79; 8. Torelli Marina (Fiat X1/9) 175,92; 9. Rixi (Fiat X1/9) 177,15; 10. Bisagno (Simca R2) 181,14; 11. Agamennone (Alfasud) 200,62.

KARTING/3. Prova Europeo Formula K

Mondergange a Wilson

MONDERGANGE — Mike Wilson si è imposto nella pista di Mondergange nella terza prova del campionato europeo di Formula K cui erano iscritti appena 23 piloti. Molti i colpi di scena, infatti, dopo appena 2 giri della pre-finale, in seguito ad un incidente tra Bollingtoft e Van Es risultato poi senza conseguenze, la corsa veniva sospesa per permettere all'ambulanza di assistere il secondo rimasto immobile ai bordi della pista. Quindi il direttore di gara decise di ridare il via alla pre-finale con lo schieramento originale. Questa prova era vinta da Wilson mentre si metteva in luce Bugatti che, dopo una pessima partenza, rimontava fino alla terza posizione ma a un giro dalla fine era costretto al ritiro per la rottura del motore. Ottima la prestazione dell'altro italiano, Corazza, giunto sesto, mentre il leader del campionato europeo, l'olandese De Brouyn, era

costretto al ritiro. Alla partenza della finale scattava al comando il tedesco Resing seguito da Wilson, dall'olandese Koene, dal francese Boulineau e da Corazza. Al quinto passaggio però era Wilson a prendere il comando distanziando subito gli inseguitori. Altro colpo di scena al 14. giro quando improvvisamente il tempo cambiava e cominciava a cadere un'acqua torrenziale. Il battistrada subito calava il ritmo ma veniva immediatamente tallonato da Boulineau e i due si impegnavano in un saggio di guida sul bagnato con gomme slick. Al traguardo quindi vittoria di Michele Wilson che con questa affermazione rimette in ballo il titolo europeo che sembrava ormai di De Brouyn. Dietro l'alfiere italiano il francese Boulineau, mentre più distanziati il quintetto composto da Resing, Eglem, Bollingtoft, Forsman e de Brouyn. Molto sfortunati gli altri italiani: Corazza

attardato da problemi tecnici è giunto solo 12., Haase è stato costretto al ritiro, mentre Bugatti si è addirittura ritirato nel giro di lancio.

Giovanni Paterlini

KARTING

Mondergange-Lussemburgo
4-5 agosto 1984

3. Prova Campionato Europeo Formula K

Classifica assoluta: 1. Mike Wilson (Birel Comet); 2. Boulineau (Birel Comet); 3. Resing (Macuno Comet); 4. Eglem (Tecno Comet); 5. Bollingtoft (Taifun Comet); 6. Forsman (Birel Comet); 7. De Brouyn (Tecno Comet); 8. Mikkelsen (Taifun Comet); 9. Grossmann (Taifun Comet); 10. Henriksen (BM Comet); 11. Dewhurst (Devin Comet); 12. Corazza (Dap PCR); 13. Lyps (Birel Comet); 14. Albrecht (Birel Comet); 15. Weatherley (Devin Comet); 16. Alcorn (TKM TKM); 17. Bott (Taifun Comet); 18. Koene (Dap Dap); 19. Haase (Kali Comet); 20. Neubert (Kali Comet); 21. Bugatti (Birel Comet); 22. Van Es (Dap Comet); 23. Birgeron (Birel Comet).

STORICHE/Raid a Montegrotto Marin su Osca 1600

MONTEGROTTO TERME — Mettete insieme un gruppo di appassionati di auto d'epoca del Veteran Car Club, la collaborazione tecnica della scuderia Squadra Corse Padova e la sponsorizzazione della Associazione Albergatori e dell'Azienda di Soggiorno di Montegrotto Terme, ed ecco il primo raid internazionale d'auto d'epoca che ha visto nella cittadina termale sfilare, sotto gli occhi incuriositi di ospiti e turisti, una bella schiera di esemplari ancora luccicanti. Una rassegna che si è articolata in due giornate, nella prima sono stati disputati 180 km con una neutralizzazione di 2 ore a Montecchia per consentire ai concorrenti di consumare il pranzo nella suggestiva villa Emo-Capodilista e nella seconda giornata di circa 39 km con una gara speciale in salita. C'erano anche i vincitori di Piancavallo, Cavriani-Clerizi su Porsche 356 A, ma questa volta il forte equipaggio ha dovuto cedere il passo a Giorgio Marin su Osca 1600 Zagato primo classificato al termine dei 10 controlli orari delle due giornate. Tra le vetture più ammirate l'Alfa Romeo 2300 del 1938 perfettamente conservata di Antonio Corradin, la Porsche 550 di Renato Nalon uno splendido esemplare dei tempi di Scarfiotti e tante altre ancora. Il record di anzianità è spettato ad una Fiat Balilla 4 marce del 1935 condotta anche dal più anziano concorrente, il veterinario Guido Guidi. «Ho anche una Topolino A — ci ha raccontato Guidi — acquistata per 100.000 lire. Era sotto una barchessa in campagna e serviva alle galline per fare le uova». L'epilogo della riuscita manifestazione si è

avuto all'hotel Garden dove l'associazione albergatori e l'azienda di soggiorno, con la consueta signorilità, hanno distribuito coppe e riconoscimenti a tutti i partecipanti.

Attilio Trivellato

AUTO STORICHE

Montegrotto Terme, 4-5 agosto 1984

1. Raid Internazionale auto d'epoca

LE CLASSIFICHE

Gran Turismo: 1. Addis (Porsche 356 B) pen. 41; 2. Cavriani (Porsche 356 A) 42; 3. Rupolo (Lancia Aurelia B24) 44; 4. Mladovan (Alfa Romeo 2000 spider) 53; 5. Pittarel (Lancia Aurelia B24) 62; 6. Calzarossa (Lancia Aurelia B24) 84; 7. Ninni (Renault 4 CV) 88; 8. Martinuzzi (Jaguar 3.8 MK2) 180; 10. Conte (Alfa Romeo 2800) 243; 11. Guidi (Giulietta Sprint) 557; 12. Rota (Lancia Flaminia) 2722; 13. Pittaro (Porsche 356C) 3639.

Gran Turismo Sport: 1. Marin (Osca 1600 Zagato) p. 13; 2. Collizzoli (Ferrari 250 California) 40; 3. Tullio (Flaminia Zagato) 54; 4. Tobaldo (Jaguar E) 59; 5. Tretti (Alfa Romeo Giulietta SS) 65; 6. Querini (Lancia Appia Sport) 74; 7. Busetto (Flaminia Zagato) 500; 5. Rizzo (Alfa Romeo Giulietta SS) 738; 9. Schiavon (Ferrari 330) 1299; 10. Flores (Austin 3000) 1420; 11. Montagni (Ferrari 365 GT) 5461.

Classe speciale Coupé: 1. Fiorese (Fiat 500) p. 24; 2. Tagliaroli (Fiat 500 E8 Sport) 276; 3. Corradin (Alfa Romeo 2300 Mille Miglia) 1364; 4. Rizzi (Lancia Aurelia) 3061; 5. Guidi (Fiat Spider Mille Miglia) 3308.

Classe Speciale: 1. Morosinotto (Lotus Seven) p. 55; 2. Nalon (Porsche 500) 107.

Assoluta: 1. Giorgio Marin (Osca 1600 Zagato) p. 13; 2. Fiorese (Fiat 508 Sport) 24; 3. Collizzoli (Ferrari 250) 40; 4. Addis (Porsche 356 B) 41; 5. Cavriani (Porsche 356 A) 42; 6. Rupolo (Lancia Aurelia B24) 44; 7. Mladovan (Alfa Romeo 2000 Spider) 53; 8. Tullio (Flaminia Zagato) 54; 9. Morosinotto (Lotus Seven) 55; 10. Tubaldo (Jaguar) 59.

KARTING/GP Monaco

Vince Modena

MENTONE — Stefano Modena si è aggiudicato, sulla pista di Menton-Garavan, il Grand Prix Kart Club Monaco, prova unica sulla distanza di 25 giri. Secondo si è classificato Bonnano. Il vincitore ha preso la testa dopo nove giri, mantenendola fino al termine. Nella prova intercontinentale A, la vittoria è andata a Marco Valera, che si è aggiudicato la finale davanti a Sospiri e Modena, quest'ultimo risalito per ben sette posizioni. Nella prima batteria era Bonnano a prendere il comando, seguito da Modena, ma un sorpasso troppo azzardato di quest'ultimo, nel corso dell'ottavo giro, faceva terminare entrambi fuori pista. La seconda batteria era stata vinta da Fullerton davanti a Valera. Il Challenge Nautilus 125 C1 è stato appannaggio del francese Panis che ha portato il suo Morbidelli alla vittoria in tutte e tre le manches, davanti a Ruffa e Iperiti.

MENTONE

Le classifiche Intercontinentale A

1. Valera (Italia); 2. Sospiri (Italia); 3. Modena (Italia); 4. Fullerton (G.B.); 5. Pittaluga (Italia); 6. Taillandier (Francia); 8. Morbidelli (Italia); 9. Coste (Francia); 10. Filippini (Italia).

Grand Prix di Monaco

1. Modena (I.); 2. Bonnano (I.); 3. Valera (I.); 4. Sospiri (I.); 5. Tamburini (I.).

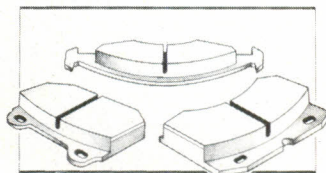
125 C1

1. Panis (Francia); 2. Ruffa (F.); 3. Iperiti (F.); 4. Moni (F.); 5. Cavallera (I.).

■ Anticipato al 12 agosto il 3. Trofeo Città di Comunanza in provincia di Ascoli Piceno. La gara di kart riservata alle classi 100 e 125, era inizialmente in programma per il 19 agosto.

SPARCO

da oggi
distributore
autorizzato



pastiglie freni FERODO racing

TIPO 346 pastiglia ad impasto più tenero, presenta un maggior coefficiente d'attrito, cioè una frenata più efficace a parità di pressione sul pedale.

E' particolarmente raccomandabile nelle gare in salita e nei rally privi di prove speciali con lunghissime discese e comunque su vetture di peso limitato.

TIPO 311 (DS II) mantiene praticamente costante il coefficiente d'attrito e quindi la capacità di frenature anche a temperature del disco freno molto elevate (700/800° e oltre), cioè anche con dischi incandescenti.

E' più raccomandabile per vetture di grossa cilindrata e peso elevato ed in particolare per le competizioni in circuito dove le condizioni di utilizzo portano più facilmente ad elevatissime temperature del disco freno per le forti variazioni di velocità in "staccata" dopo lunghi rettilinei.

NOTA quanto indicato va inteso come prima informazione, variando le condizioni d'impiego in funzione di molti fattori tra i quali non è da trascurare il personale stile di guida. Si consiglia pertanto, nei casi dubbi di verificare entrambe le mescole (346 e 311/DS II) per una più opportuna decisione.

Per la migliore preparazione della vettura SPARCO è anche:

- Roll-bar extraleggeri in duralluminio e acciaio
- Estintori extraleggeri in duralluminio e acciaio
- Radiatori olio in alluminio Ipra e Serck
- Cinture di sicurezza Sabelt
- Serbatoi di sicurezza
- Barre rinforzo sospensioni
- Ammortizzatori speciali
- Paracoppe in duralluminio e mille altri accessori

sparco

SPARCO s.n.c. - Strada Antica di Collegno, 196
10146 Torino - Tel. 011/71.55.66 (4 linee r.a.)
Telex 12572 SPARCO I

APERTI AD AGOSTO

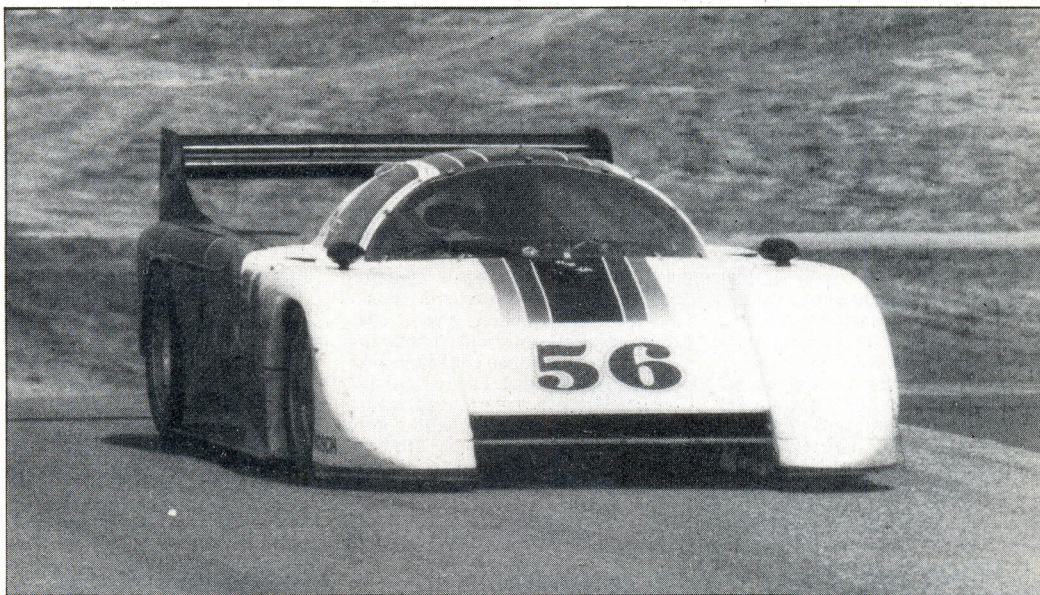
CAMPIONATO CART/La nona gara ad Elkhart Lake nel Wisconsin

Mario Andretti superstar

L'italo-americano vince la sua quarta corsa della stagione e si piazza al primo posto nella classifica del campionato superando Sneva di un punto. In prova pauroso incidente di Ganassi

ELKHART LAKE (Usa) — Mario Andretti ha fatto «poker», aggiudicandosi la 200 miglia di Elkhart Lake, al termine di una gara resa ancor più dura dal soffocante caldo-umido che ha falciato più della metà dei 26 partenti. Con questa sua quarta vittoria, l'asso di Nazareth è passato in testa alla classifica del Campionato Cart con 94 punti, ovvero un punto di vantaggio su Tom Sneva, che non ha portato a termine la gara del Wisconsin. Finalmente Piedone ha disposizione una vettura competitiva che gli permette di mettere in mostra la sua indubbia classe. Noto di merito anche per gli sconfitti, l'olandese Luyemdik, John Paul Jr. e Jeff Brabham che hanno offerto uno spettacolo elettrizzante: le posizioni che hanno conquistato sono lo specchio fedele delle possibilità di domani. Si è rivisto anche Al Unser Sr che, avvantaggiato dai ritiri, ha concluso in terza posizione.

LA CRONACA. Partenza perfetta di Andretti che pianta in asso Rahal, scattando dalla pole position. Alla prima tornata va in testa-coda Guerrero che però riesce a ripartire e, dopo aver superato Rahal alla sesta tornata, inizia una rincorsa forsennata, arrivando a ridurre a soli tre secondi il suo distacco dal leader. Al Holbert e Steve Chassey abbandonano con il motore in panne. La media è sempre attorno alle 120 miglia orarie. Al quindicesimo giro questa la situazione: Andretti, Guerrero, Sullivan, Mears, Unser Sr, Daly, Unser Jr, John Paul. All'inizio del 16. giro, Guerrero finisce sul prato con il motore spento, imitato poco dopo da Mike Andretti. Sullivan e Mario Andretti rientrano insieme in pista dopo il primo rifornimento e Sullivan riesce a prendere il comando. Cogan perde un giro ai box. Nel frattempo John Paul Jr, alla guida della March Patrick di Chip Ganassi (infortunato durante le prove in un pauroso scontro con Al Unser Jr.) riesce a rimontare dalla decima alla quinta posizione.



Whittington con la March Chevrolet vincitore a Sonoma nell'IMSA (Dppi)

Sullivan resiste in testa fino al rifornimento successivo quando «Piedone» riesce a rientrare primo aumentando poi il vantaggio grazie ad un rush elettrizzante. Il caldo raggiunge i 42° e i motori ne risentono. Abbandona Sullivan e anche Sneva che si gioca così la testa della classifica. Abbandona anche Daly, quando mancano cinque giri al termine e Mario Andretti non ha più difficoltà.

Lino Manocchia

CAMPIONATO CART

9. prova - 200 miglia di Elkhart Lake

Provini Veal 200

Elkhart Lake (Wisconsin) 5 agosto

La classifica

1. Mario Andretti (Lola T 800) alla media di 117,89 miglia orarie; 2. Rahal (March 84); 3. Al Unser Sr. (March 84 C); 4. Mears (March 84 C); 5. Brabham (March 84 C); 6. Paul Jr. (March 84 C); 7. Garza (March 84 C); 8. Luyemdik (March 84 C); 9. Johncock (March 84 C); 10. Cogan (March 84 C).

Classifica del campionato dopo 9 gare

1. Mario Andretti p. 94; 2. Sneva 93; 3. Mears 82; 4. Brabham 65; 5. Mike Andretti 54.

CAMPIONATO IMSA

Whittington a Sonoma

SONOMA — A Sears Points, California, Bill Whittington con la sua

March Chevrolet ha vinto agevolmente l'undicesima tappa del campionato Imsa consolidando così la sua posizione in classifica e dando contorni reali, a cinque gare dal termine, al sogno di vincere il campionato. Bill Whittington, ottenuta la pole position alla media record di 164,964 km/h, ha vinto la gara con cinque secondi di vantaggio su Dock Bundy (Jaguar), Brian Redman (Jaguar), Van der Merve e Klaus Ludwig. Giampiero Moretti con la sua Momo-Ford è giunto ottavo.

(l. man.)

CAN AM

Roe vince anche a Lime Rock

LIME ROCK — Nonostante l'acqua caduta abbondantemente, ben 35.000 spettatori sono accorsi sulla pista del Connecticut per assistere alla quarta prova della serie Can-Am. A spuntarla, ancora una volta è stato Michael Roe, dominatore anche delle prove precedenti e ormai avviato alla conquista del titolo senza che nessuno riesca a contrastarlo. Il pilota irlandese della Vds era stato il più veloce sin dalle prove, ottenendo la pole position alla media record di 188,623 kmh. Roe, al comando dalla partenza, ha spiccato anche il giro più veloce dopo solo poche tornate, alla media di 188,655, facendo addirittura meglio che nelle prove. La posizione di

testa l'ha mantenuta per tutti gli 80 giri della gara, e anche quando al 52. giro è stato costretto ad una sosta ai box per cambiare un pneumatico difettoso, Jim Crawford, suo più diretto inseguitore non è riuscito a strappargli la prima posizione. Vani anche gli attacchi portati dall'austriaco Lechner e del texano Campbell, giunti rispettivamente terzo e quarto.

(l. m.)

CAN AM

Lime Rock, 5 agosto 1984

4. prova del campionato Can-Am

La classifica

1. Michael Roe (Vds); 2. Jim Crawford (March 847) a 42"; 3. Walter Lechner (Williams Fw07); 4. Kim Campbell (March).

Multe e squalifiche per il TWR

LONDRA — Ammende per un totale di 100.000 sterline e l'esclusione dalle classifiche sono state inflitte dal tribunale sportivo del Rac al Tom Walkinshaw Racing al termine di un'inchiesta sulle vetture Rover Vitesse che il team TWR ha fatto gareggiare l'anno scorso nel campionato inglese Trimoco. È stato riscontrato che le vetture avevano carrozzeria e motore non conformi al regolamento, per cui le Rover Vitesse e i piloti che le hanno guidate vengono esclusi dalle classifiche del campionato Trimoco a partire dal 29 maggio 1983.

(p. f.)

IL GIALLO DELLA FORMULA 1

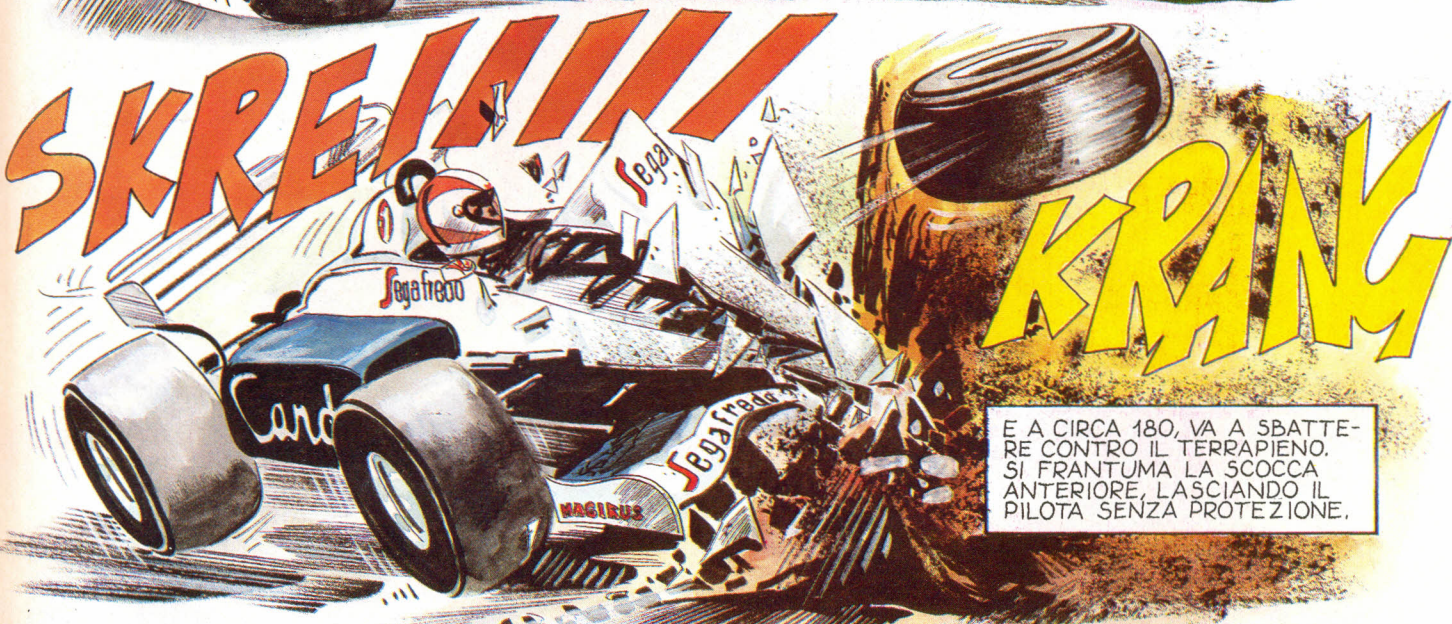
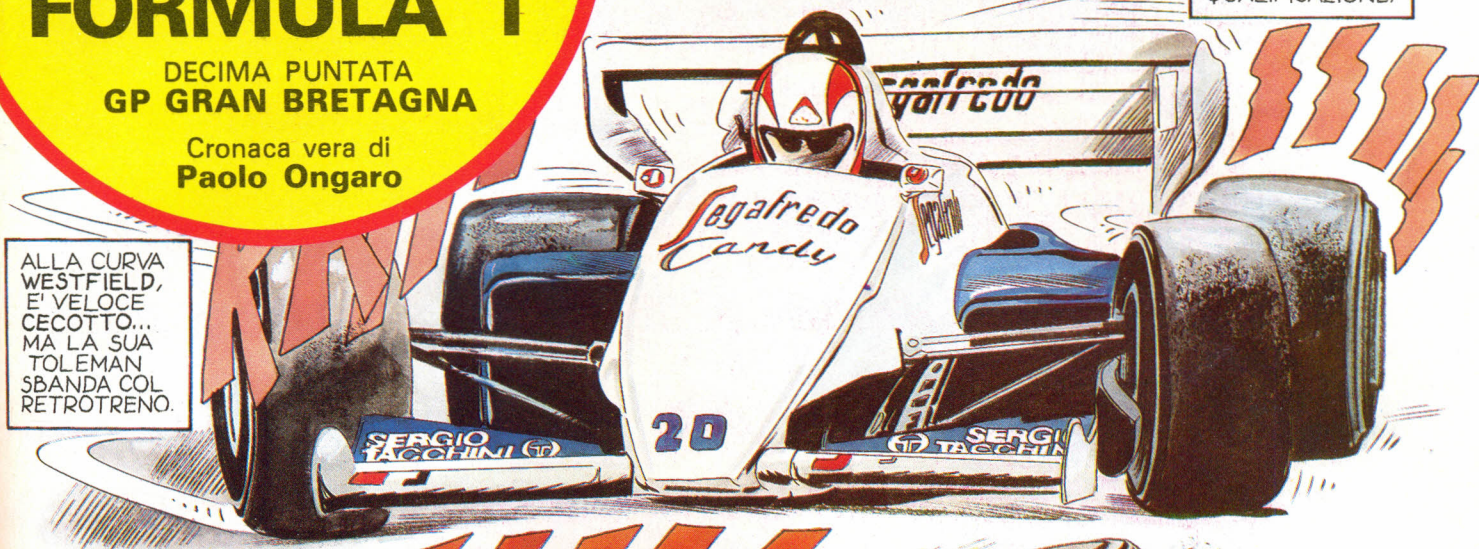
DECIMA PUNTATA
GP GRAN BRETAGNA

Cronaca vera di
Paolo Ongaro

I CONTROLLI SUL PESO E SULLA ZAVORRA MOBILE DELLA TYRRELL, ACCUSANO QUESTA MARCA DI IRREGOLARITA'... SCATTA LA SQUALIFICA!

INTANTO, A BRANDS HATCH, SONO PREVISTE LE PROVE DI QUALIFICAZIONE.

ALLA CURVA WESTFIELD, E' VELOCE CECOTTO... MA LA SUA TOLEMAN SBANDA COL RETROTRENO.

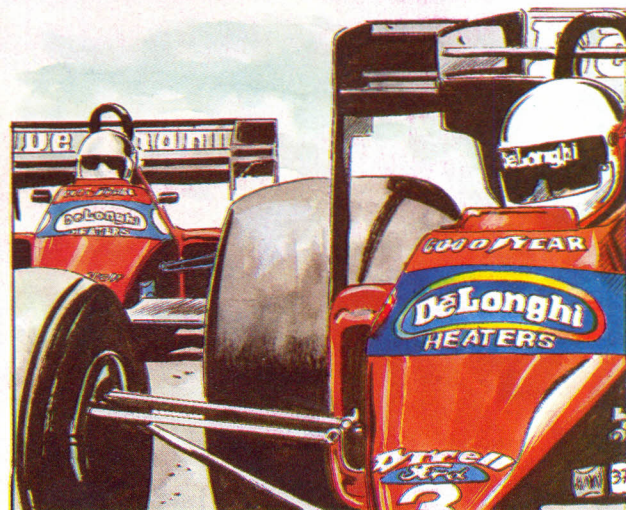
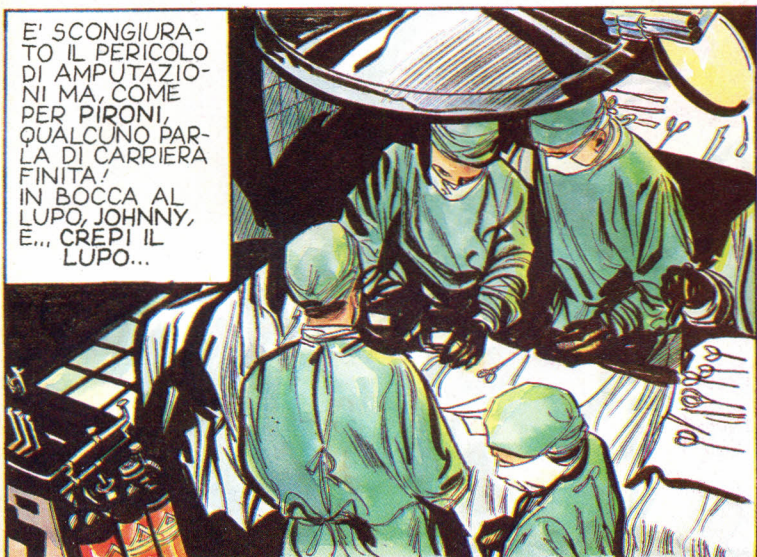


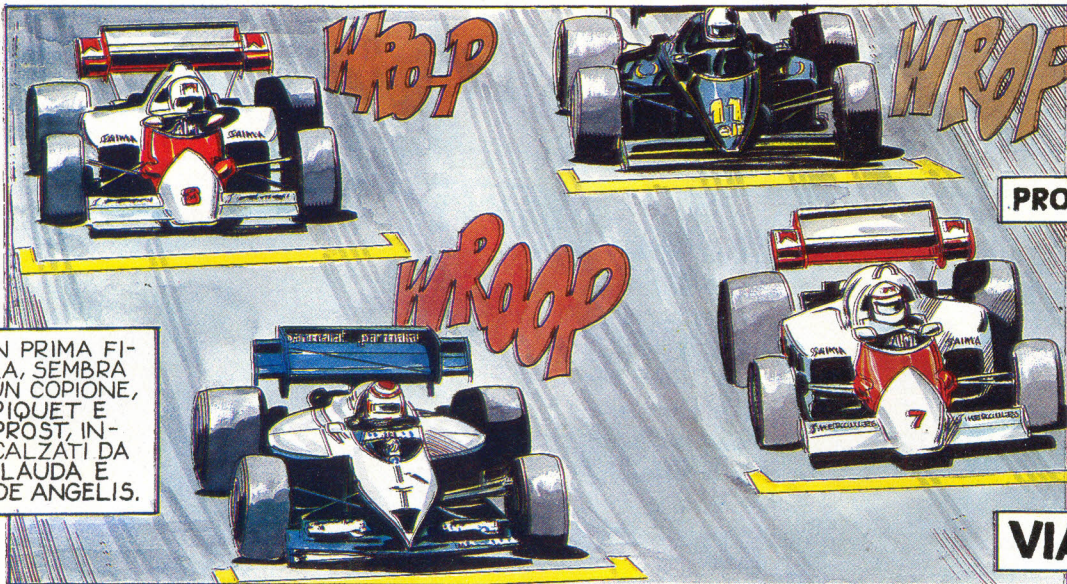
E A CIRCA 180, VA A SBATTE-RE CONTRO IL TERRAPIENO. SI FRANTUMA LA SCOCCA ANTERIORE, LASCIANDO IL PILOTA SENZA PROTEZIONE.

DAL GRAVE INCIDENTE, CECOTTO... NE ESCE CON SETTE FRATTURE ALLE GAMBE.

TYRRELL RICORRE ALL'ALTA CORTE LONDINESE ALLA FACCIA DELLA FEDERAZIONE E DELLE SUE NORME, OTTIENE DI SCENDERE IN PISTA E ALLA GRIGLIA DI PARTENZA SCHIERA LE SUE DUE VETTURE.

E' SCONGIURATO IL PERICOLO DI AMPUTAZIONI MA, COME PER PIRONI, QUALCUNO PARLA DI CARRIERA FINITA. IN BOCCA AL LUPO, JOHNNY, E... CREPI IL LUPO...

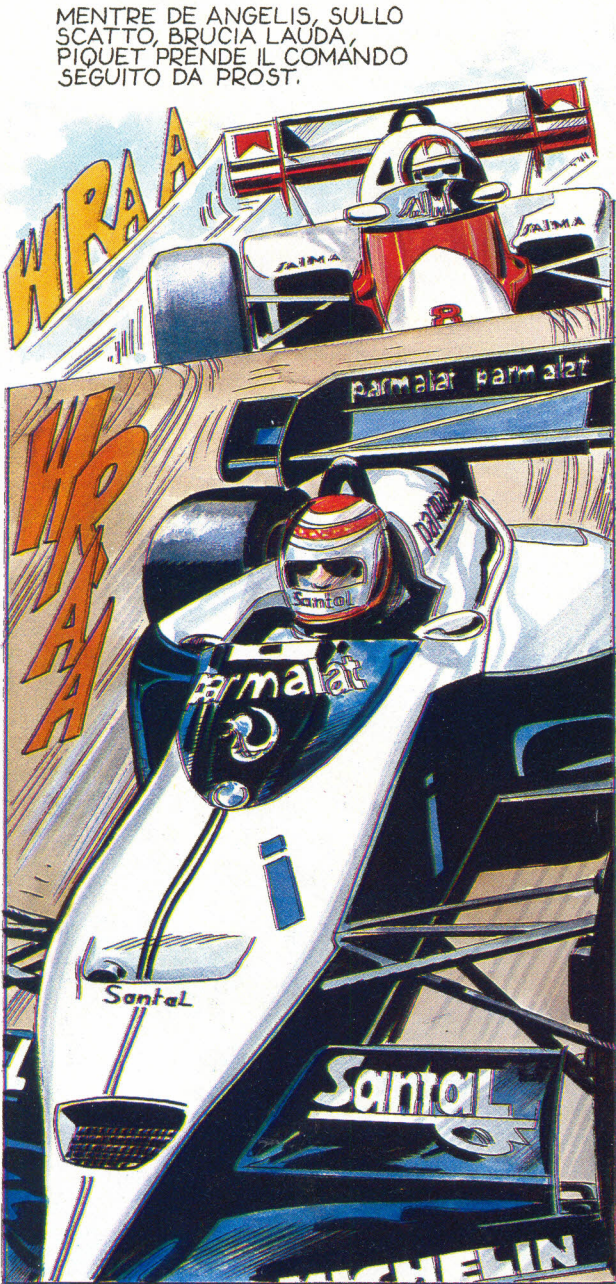
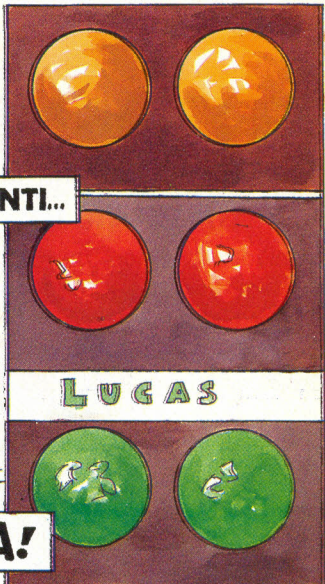




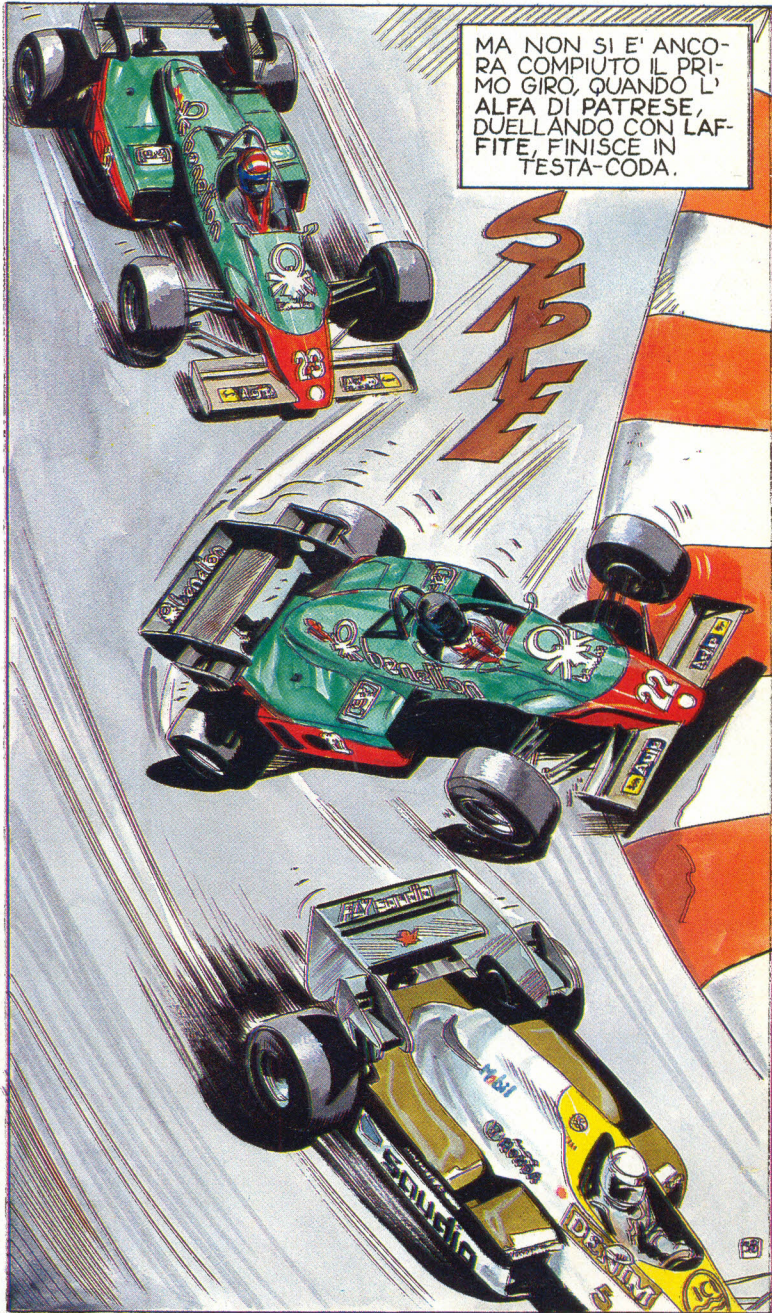
IN PRIMA FILA, SEMBRA UN COPIONE, PIQUET E PROST, INCALZATI DA LAUDA E DE ANGELIS.

PRONTI...

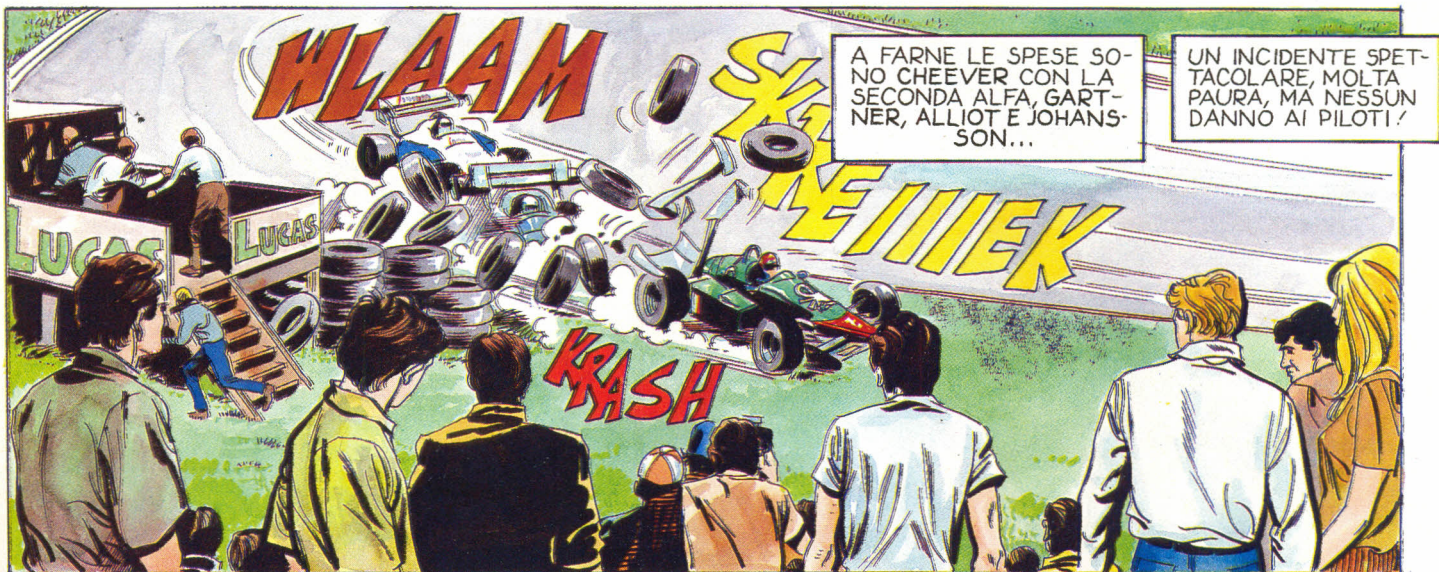
VIA!



MENTRE DE ANGELIS, SULLO SCATTO, BRUCIA LAUDA, PIQUET PRENDE IL COMANDO SEGUITO DA PROST.

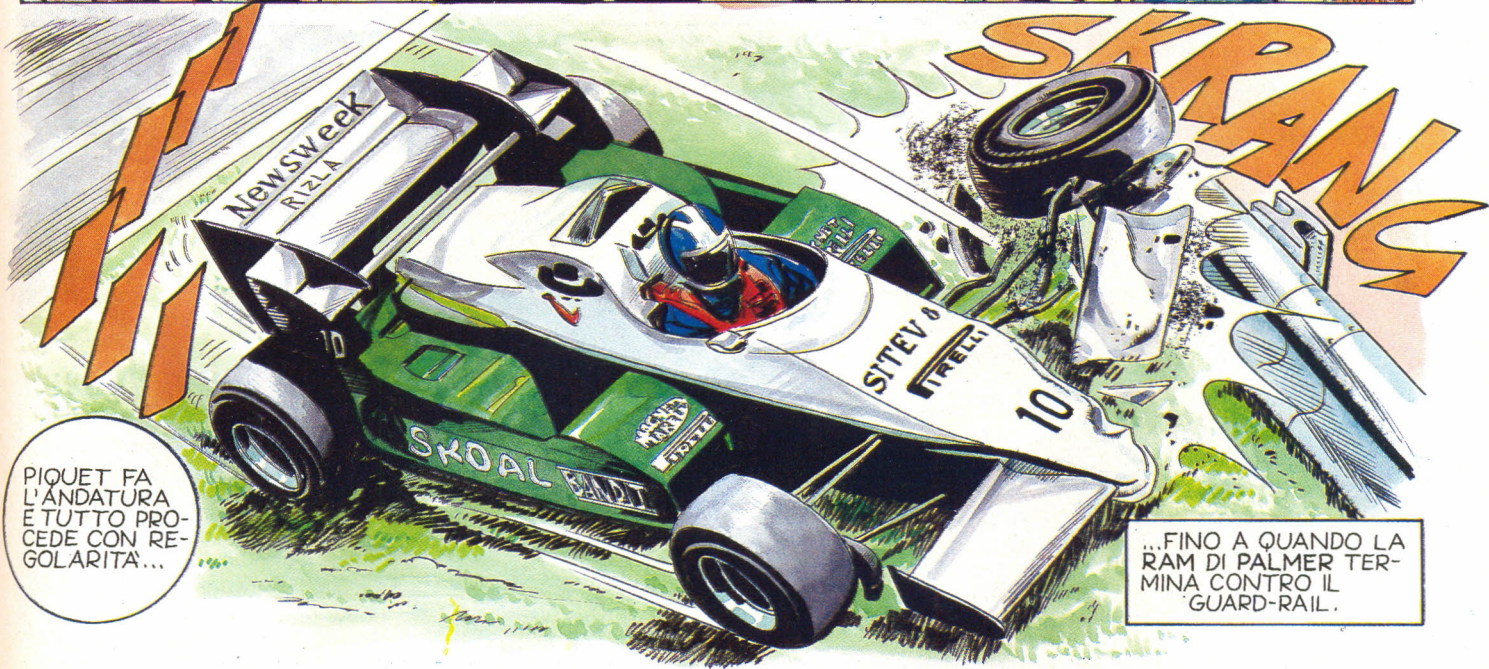


MA NON SI E' ANCORA COMPIUTO IL PRIMO GIRO, QUANDO L'ALFA DI PATRESE, DUELLANDO CON LAFITE, FINISCE IN TESTA-CODA.



A FARNE LE SPESE SONO CHEEVER CON LA SECONDA ALFA, GARTNER, ALLIOT E JOHANSSON...

UN INCIDENTE SPETTACOLARE, MOLTA PAURA, MA NESSUN DANNO AI PILOTI!



PIQUET FA L'ANDATURA E TUTTO PROCEDE CON REGOLARITA'...

...FINO A QUANDO LA RAM DI PALMER TERMINA CONTRO IL GUARD-RAIL.

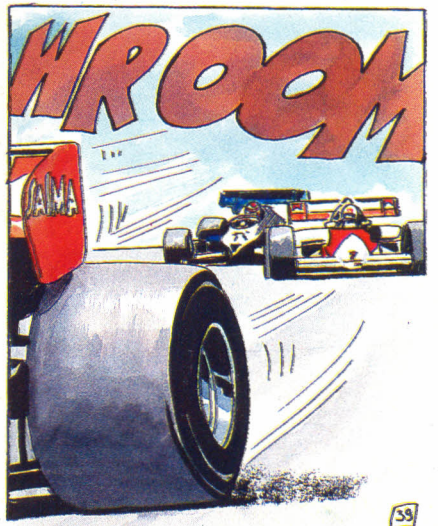


TROPPE LE VETTURE DISSEMINATE LUNGO IL TRACCIA TO. LA PISTA NON E' PIU' SICURA... LA GARA E' SOSPESA!

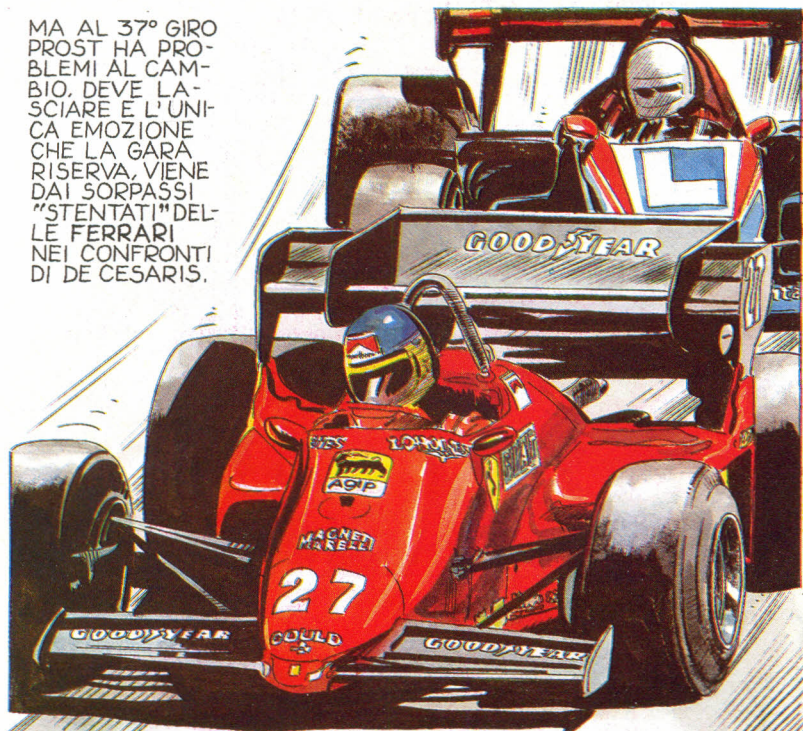


UN'ORA, E AL SECONDO VIA E' PROST CHE SCATTA IN TESTA, SEGUITO DA PIQUET E DAL SORNIONE LAUDA...

...CHE POCO DOPO SALTA IL CAMPIONE IN CARICA E INSEGUE IL SUO COMPAGNO DI SQUADRA, LEADER DEL MONDIALE.



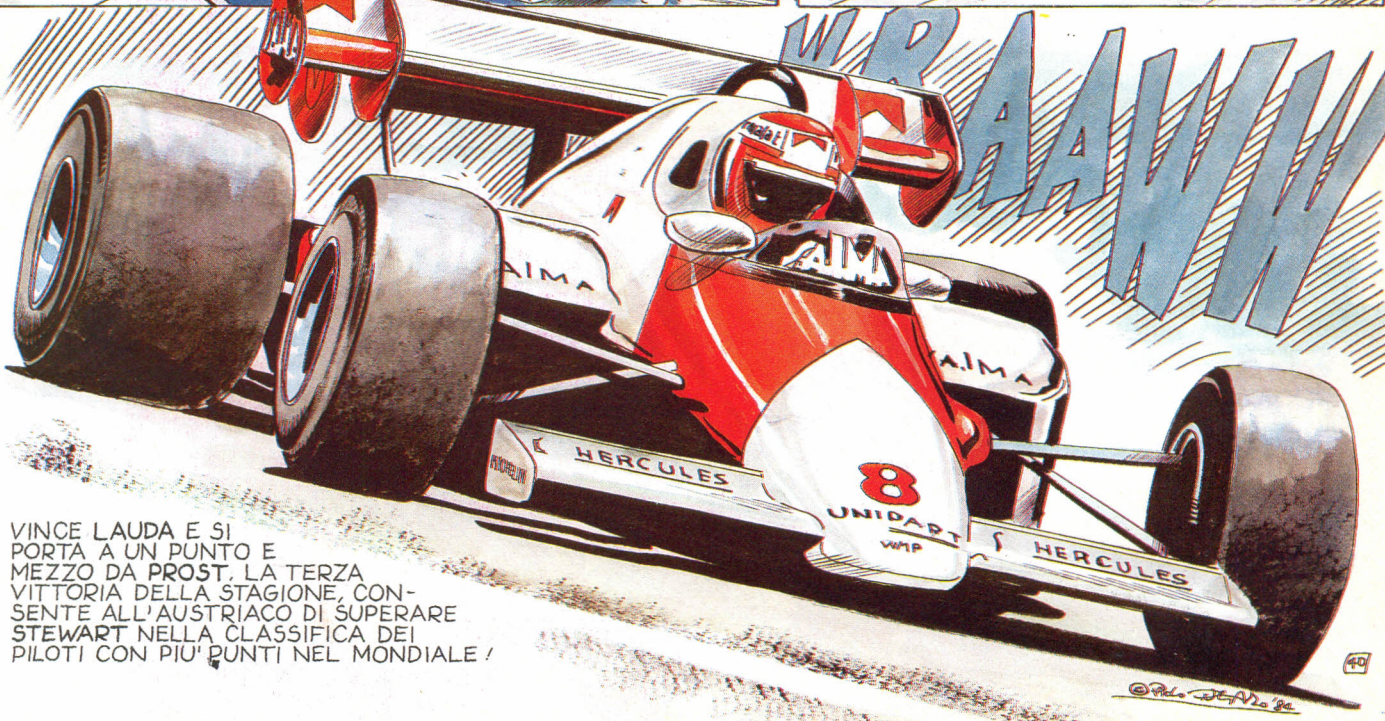
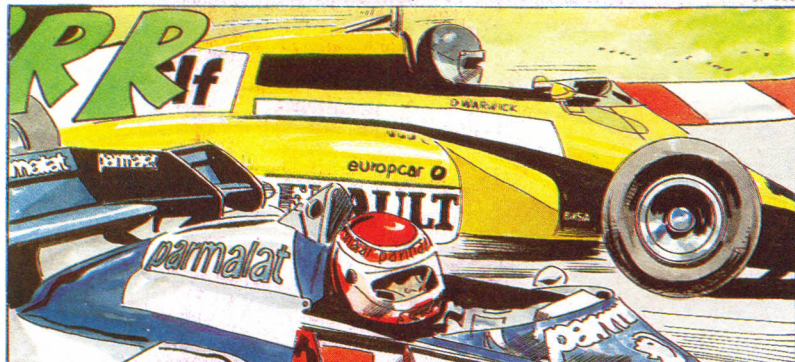
MA AL 37° GIRO PROST HA PROBLEMI AL CAMBIO, DEVE LASCIARE E L'UNICA EMOZIONE CHE LA GARA RISERVA, VIENE DAI SORPASSI "STENTATI" DELLE FERRARI NEI CONFRONTI DI DE CESARIS.



POI, SIA LAUDA CHE PIQUET DOPPIANO LE ROSSE DEL CAVALLINO. TUTTO SEMBRA AVVIARSI ALLA CONCLUSIONE, CON I DUE DI TESTA NELL'ORDINE VERSO IL TRAGUARDO.



MA IL TURBO DELLA BRABHAM DI PIQUET VA IN CRISI, E WARWICK GUADAGNA IL SECONDO POSTO. TERZO E' SENNA CHE APPROPFITTA DI UN CALO DI DE ANGELIS CHE SI CLASSIFICA AL QUARTO POSTO.



VINCE LAUDA E SI PORTA A UN PUNTO E MEZZO DA PROST. LA TERZA VITTORIA DELLA STAGIONE, CONSENTE ALL'AUSTRIACO DI SUPERARE STEWART NELLA CLASSIFICA DEI PILOTI CON PIU' PUNTI NEL MONDIALE!

Calendario sportivo dall'11 al 14 agosto 1984

11 agosto

Gransfejden Rally

R●●●●A
Lessebo-Vissefjarda MK -
Norgatan 12 - 36050 LESSEBO
(Svezia)

Coppa a Misano Peugeot Talbot

VC● Peugeot, Talbot
Santamonica Spa - Via del Carro
27 - 47046 MISANO ADRIATICO
(Forlì)

11-12 agosto

Nordsee Cup a Zandvoort

VC●●●● F3-FV-FSV-FF-A-B
MSC Langenfeld e V - Hardt 76 -
4018 LANGENFELD (Germania)

Ahvenisto Race ad Hammeenlinna

VC●●●● N-A-B-C-D-E-T2-GT4-S6
Hameenlinnan Uhreiluautoilijat -
Lahdensivuntie 16 - 13100
HAMEENLINNA 10 (Finlandia)

Salita di Homburger

VS●●●● N-A-B-D-E-T2-GT4-S6
Homburger A.C. e V - Postfach
1230 - 6650 HAMBURG
(Germania)

Dunlop Rally

R●●●● N-A-B
Deepwater Sporting Car Club - Po
Box 136 - WOYWOY (Australia)

12 agosto

Fuji Champions Races

VC●●●● F2-C-Cjr
Road Runner Racing Club - 2-4-36
Midorigahota Hamuramaki -
Nishitama gun - TOKYO
(Giappone)

Corse a Zolder

VC●●●● F.3-VE
V.Z.W. Terlaemen - 21
Begoniaaan - 3540 ZOLDER
(Belgio)

Interserie a Most

VC●●●● C-S5-S6
AMK Banestavby - Gottwaldowa
ul. 2957 - 43493 MOST
(Cecoslovacchia)

Corse a Winton

VC●●●● C-S6-GT3-GT4
ARDC - Amaroo Park -
Annangrove Road -
ANNANGROVE (Australia)

Corse a Woodbine

VC●●●● vW-FSV
SCCA - 6750 South Emporia
Street - ENGLEWOOD Col. 80112
(USA)

Euro-Salita al Mont Dore

VS●●●● N-A-B-C-D-E-T2-GT4-S6
Campionato europeo della
montagna
ASA Montdoré - BP 34 - 63234
MONT DORE (Francia)

Salita Ayent-Anzère

VS●●●● tg
Course de Côte Ayent-Anzère -
Case Postale 3009 - 1951 SION
(Svizzera)

Dragsters ad Orebro

ACC●●●● DGT
SHRA Lindesberg - Box 116 - 711
LINDESBERG (Svezia)

Rally Rias Bajas

R●●●● N-A-B
Escuderia Rias Bajas - Travesia de
Vigo 48 Entresuelo - VIGO
Pontevedra (Spagna)

Euro-rallycross Arendonk

RC●●●● A-B-S5
Campionato europeo rallycross
Street - ENGLEWOOD Col. 80112
(USA)

Rallycross St.Veit/Glan

RC●●●● A-B-S5
ARBO-MSC St. Veit/Glan -
Postfach 105 - 9300 St.
VEIT/GLAN (Austria)

Cross a Pergola

AC●●●● A-B-S5
Scuderia Catria - Piazza Fulvi 1 -
61045 PERGOLA (Pesaro)

Slalom a Gardone

S1●●●● N-A-B-VS
Rally Team Leonessa c/o AC
Brescia - Via XXV Aprile 16 -
25100 BRESCIA

12-14 agosto

Kamataka 1000 Rally

R●●●● N-A-B
Kamataka MSC - 19 Lalbagh Road
- BANGALORE (India)



Le gare rinviate e annullate

4-5 agosto	Rally di Basilicata	annullato
5 agosto	Autocross Fossa del Diavolo	annullato
12 agosto	Slalom a Sicignano	rinv. a d.d.d.

LEGENDA

●●●● Internazionale	F1 Formula 1	FSV Formula Super Volkswagen	S6 Vetture sport
●●●● Nazionale a part. straniera	F2 Formula 2	FR Formula Renault	SA Vetture elaborate
●●●● Nazionale	F3 Formula 3	FRE Formula Renault Europa	SL Slalom
●●●● Gruppo A	F4 Formula 4 FIK	FV Formula Volkswagen	STK Stock car
●●●● Gruppo B	F2000 Formula 2000	GT3 Gran Turismo di serie	T1 Turismo di serie
A 112 Autobianchi A 112	FAT Formula Atlantic	GT4 Gran Turismo speciale	T2 Turismo speciale
AC Autocross	FF Formula Ford 1600	IMSA Vetture GT USA	tg Tutti i gruppi
B Gruppo B	FFiat Formula Fiat	R Rally	VC Velocità in circuito
C Gruppo C	FL8 Formula libera	R5 Renault 5	VE Vetture d'epoca
D Gruppo D	FP Formula Panda	R5t Renault 5 turbo	VS Velocità in salita
DGT Dragster	FS Fuoristrada	RC Rallycross	VG Velocità su ghiaccio
	FSF Formula Super Ford	S5 Vetture silhouette	

AUTOSPRINT - Il settimanale da corsa - Anno XXIV N. 32 del 7/13 agosto 1984

CONTI EDITORE S.p.A. - Direttore responsabile: ITALO CUCCI
PREZZI ALL'ESTERO: Australia Doll. 4,50 - Austria Sc. 60,00 - Belgio Bfr. 77,00 - Canada C. Doll. 3,50
- Danimarca Dkr. 26,00 - Francia Fr. 16,00 - Germania Dm. 7,50 - Grecia Dr. 270,00 - Inghilterra Lgs. 1,60 - Lussemburgo Lfr. 72,00 - Malta Cm. 45 - Olanda Hfl. 7,70 - P.to Monaco Fr. 16,00 - Spagna Pts. 265,00 - Svizzera Sfr. 5,00 - Svizzera Canton Ticino Sfr. 4,20 - Sud Africa Rand 3,95 - USA Doll. 2,75
MODALITÀ DI PAGAMENTO: a) vaglia postale - b) assegno bancario - c) versamento sul c.c. postale n. 244400, da intestare a Conti Editore S.p.A., via dell'Industria 6 - 40068 San Lazzaro di Savena (Bologna). Numeri arretrati, il doppio del prezzo di copertina.

AUTOSPRINT ALL'ESTERO: Argentina: Viscotea 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., 9675 L'Esplanade, H3L-2X2, Montreal, Que.; Danimarca: Dansk Bladdistribution, V/Mogens Schroeder 5, Rosenborgsgade 1130 Copenhagen; Ecuador: Ovidio Ermanos, Agencia De Publicaciones S.A. Chimborazo Sil Y Luque, Guayaquil; Francia: C.C.E.I., 107, rue Rémaumur, 75002 Paris; Francia del Sud: Presse Diffusion S.A., Rue de Millio, 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, Iloupolis-Athens; Inghilterra: Spotlight Magazine, 1 Benwell Road, London N7 7AX; Iran: Zand Bookshop, 6/7 Karimkhan Zand Avenue, Teheran; Iranian Amalgamated Distribution Agency Ltd., 151 Klaban Soraya, Teheran; Jugoslavia:

Prosveta, Terazije 16, Beograd; Lussemburgo: Messageries Paul Kraus 11, rue Christophe Plantin, Bdite Postale 2022, 1022 Luxembourg; Malta: Miller Distributors Ltd., M.A. Vassalli Street, Valletta; Olanda: Van Dittmar B.V., Oostelijke Handelskade 11, 1019 Amsterdam; Pakistan: Indus River Contractors, Tarbela Dam Colony, District Abbottabad, Pakistan; Portogallo: Armando Loureiro Pereira LDA., Rua Rodrigo De Fonseca 135-5 E, Lisboa 1; Principato di Monaco: Presse Diffusion S.A., 7, Rue de Millio, 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., Sevegolstrasse, 34, 4002 Basel/Svizzera; Svizzera Canton Ticino: Melisa S.A., Via Vegezzi 4, 6901 Lugano; Turchia: Yabancı Basın Tevziat, Barbados Bulvarı 51, Besigtas-Instanbul; Uruguay: D.I.S.A., Julio Herrera Y Obes 1628-28-30, Montevideo; Julio Nunez, Avenida Gonzalo Ramirez 1393, Montevideo; U.S.A.: Speedimpex U.S.A. Inc., 23-16 40th Avenue, Long Island City N.Y. 11101; Venezuela: Editorial Ca. Calle Negrin, Ed. Davoies, Planta Baja, Caracas.

PUBBLICITÀ: Concessionaria: A. Manzoni & C. S.p.A. Via Villorosi, 13 - 20143 Milano - Tel. (02) 83.872 FILIALI: 40121 Bologna, Via dei Mille, 16 - Tel. (051) 261218 - 225609; 16129 Genova, Tel. (010) 369347; 80121 Napoli, Via Medicina, 17 - Tel. (081) 312297 (5 linee); 35100 Padova, Via Pellizzo, 15 - Tel. (049) 35515 - 35559; 90141 Palermo, Via Messina, 3 - Tel. (091) 589111; 00186 Roma, Via del Corso, 207 (P.zza Colonna) - Tel. (06) 6794091 - 6783051; 10128 Torino, Via Montecuccoli, 6 - Tel. (011) 51.75.86-7-8. E altre filiali in Italia. Articoli, foto e disegni non richiesti, anche se non pubblicati, non verranno restituiti - Copyright «Autosprint» 1984.



Vieni alla IP, scopri il futuro.
Con Sintiax, il lubrificante a base sintetica
dell'Industria Italiana Petroli.
Un multigrado 10W/40 con additivi esclusivi
che consente un effettivo risparmio
di carburante anche nei turbo.
Sintiax: dalla tecnologia e dalla ricerca IP.

**Fare lubrificanti
è il nostro mestiere.**