

AUTO SPRINT

30

ESCLUSIVA MONDIALE

Ecco la Ferrari Spider degli Anni '90

GP DI GRAN BRETAGNA

**PROTETTA DA BIBENDUM
LA Mc LAREN TRIONFA CON LAUDA
CHE AGGUANTA PROST E BATTE
IL RECORD DI STEWART**

LE FOTO DEL DRAMMA DI CECOTTO



OK NIKI



IL SETTIMANALE DA CORSA - Anno XXIV - N. 30 - 24/30 luglio 1984

L. 1.500

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

Foto Amaduzzi

SOMMARIO

**AUTO
SPRI
NT**

Il settimanale da corsa

n. 30

Anno XXIV
24-30 luglio 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 Boccafoli, Diego Eramo, Andrea Ficarelli, Roberto Guglielmi, Guido Schittone. **Da Roma:** Gaetano Dima. **Impaginazione:** Valentino Cervellieri, Morena Albertini, Giordano Capelli. **Collaboratori:** Cesare Maria Mannucci, Carlo Massagrande (Industria e P.R.), Giorgio Piola (Tecnica), Alessandro Stefanini, Lino Manocchia (USA). **Servizi speciali:** Vincenzo Bajardi, Maurizia Baresi, Enrico Benzing, Hugh Bishop, Claudio Braglia, Adriano Cimarosti, Massimo Clarke, Ercole Colombo, Bob Constanduros, Adriano Costa, Gérard Crombac, Cesare De Agostini, Antonio Ferrari, Roberta Gremignani, Maurice Hamilton, Alan Henry, Thomas M. Imhof, Jeff Hutchinson, Luigi Massari, Marcello Minerbi, Gabriela Noris, Doug Nye, Ian Phillips, Rosanna Pilogallo, Ezio Pirazzini, Charles G. Proche, Nigel Roebuck, Gianni Rogliatti, Giulio Schmidt, Mario Simoni, Roberto Teso, Tommaso Tommasi, Eoin S. Young.

I piloti che scrivono: Keke Rosberg, René Arnoux, Nelson Piquet, Johnny Cecotto, Henri Toivonen, Michele Cinotto, Massimo Biasion. **Segreteria di Redazione:** Marisa Imbrogno. **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 d'Inghilterra dai nostri inviati 4-24

IL CASO TYRRELL

106

IL PERSONAGGIO

Gerard Ducarouge 26

ESCLUSIVO

La Ferrari Spider degli Anni 90 2

VELOCITÀ

Euro F.3: il punto sul campionato 31

Italiano F.3: una lotta serrata 34

Endurance: Nürburgring in replay 40

Euroturismo: scocca l'ora BMW 62

SPECIALI

In pericolo 200 Miglia di Norisgring 46

Dossier Usa: l'America da corsa 50-59

Presentata la Minardi di F.1

SULLA STRADA

La nuova Visa Diesel 66

La Bertone Ramarro 68

La Peugeot 205 elettrica 72

RALLY

Europeo: Capone si confessa 79

Facciamo il punto su Cir e Open 82

Al via l'Argentina mondiale 86

LE GARE DELLA DOMENICA

Euro F.2 a Misano 95

Cart a Brooklyn 102

RUBRICHE

Tutte sprint 37

Self service (posta) 75

Dove corriamo 110

INDICE

Giustizia è fatta

LO STREPITOSO Niki Lauda ci riporta allo sport alla fine di una settimana dedicata agli imbrogli e alle giuste sanzioni che questi richiedevano. Vivaddio, la FISA ha finalmente dimostrato di esistere, e di contar qualcosa. Gli inganni, le negligenze, l'improvvisazione e quant'altro da tempo sta turbando il mondo della Formula 1 (e Brands Hatch ha detto al proposito la sua, mostrandoci un'organizzazione incapace di risolvere in un lampo un problema di risibile importanza) hanno ricevuto una severa, esemplare condanna: cartellino rosso da espulsione per Tyrrell, giallo da ammonizione per l'Ickx del G.P. truffa di Monaco e per il «follie» Mansell di Detroit; una precisa volontà di far ordine che — si spera — avrà seguito soprattutto nei confronti del «boscaiolo», il quale — colto con le mani... nel serbatoio — ha dato poi il via ad una sleale campagna che, con la complicità dell'autorità giudiziaria, dovrebbe minacciare la regolarità del «mondiale». Che di slealtà si tratti lo dicono — oltretutto i risultati delle analisi sul carburante usato dalla Tyrrell — le immediate risultanze del G.P. di Gran Bretagna, dove le vetture inglesi non sono state neppure all'altezza di compare, quando prima — col trucco — la facevano da protagoniste. Qualcuno, criticando le decisioni di Balestre, ha fatto della facile demagogia, parlando di provvedimenti «antisportivi»: bé, noi nulla troviamo di sportivo nei trucchi di Tyrrell, soprattutto se pensiamo che l'ansia di superarsi da cui sono posseduti i piloti dev'essere costantemente protetta da regole eguali per tutti. Al gioco della F. 1 talvolta si punta anche la vita: è dunque ammesso battersi con il massimo agonismo, fors'anche bluffare; è vietato barare. In ogni caso, c'era volontà di comprensione nei confronti del costruttore inglese: imponendo la propria presenza a Brands Hatch ha sicuramente rifiutato clemenza. È esatta anche la condanna di Jacky Ickx; come «Autosprint» aveva immediatamente rilevato, la sua condotta al G.P. di Montecarlo è stata quantomeno irregolare: noi non abbiamo mai messo in discussione la sua onestà personale, abbiamo semplicemente evidenziato (e la FISA ha preso nota dei documenti fotografici da noi pubblicati) i suoi errori. L'ammonizione di Parigi valga dunque anche per coloro che sono riusciti a cavarsela indenni — almeno per ora — con il beneficio del dubbio o addirittura del compromesso «politico», ma soprattutto per chi intendesse ricorrere all'inganno in futuro. Speriamo che per la Formula 1 sia cominciata una nuova vita. E che le imprese sportive prevalgano sulle beghe «politiche».

i. c.

CHIAMATE AS
(051) 45 33 33

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



AUTOSPRINT
IL SETTIMANALE DA CORSA
FONDATO NEL 1961



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

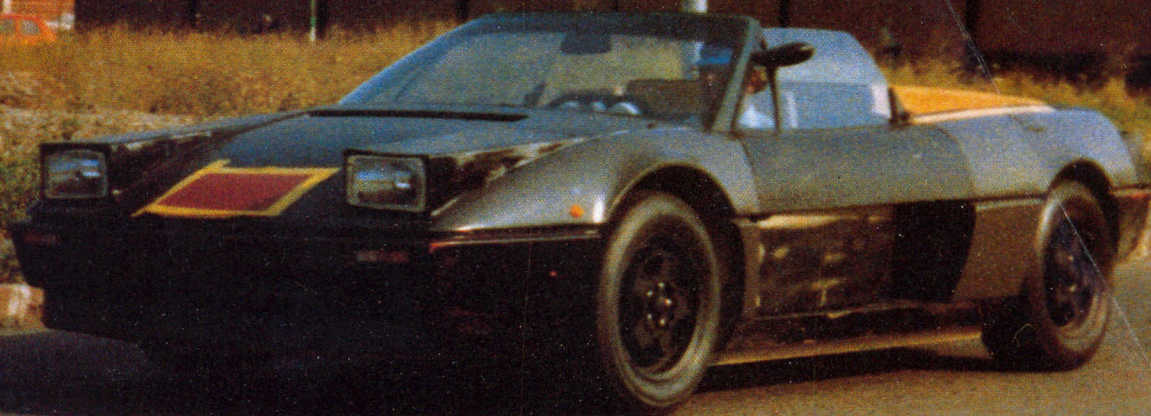


CONTI EDITORE
Direttore Editoriale
ITALO CUCCI



Accertamenti
Diffusione Stampa
Certificato n. 696

ESCLUSIVO



Abbiamo scoperto a Maranello lo spider-cabriolet derivato dalle esperienze della Formula 1

Il «sogno Ferrari» degli Anni Novanta

È una vettura straordinaria progettata da Postlethwaite con la collaborazione di Scaglietti. È realizzata interamente in fibre resinose. È leggerissima, potente e «risparmiosa».

L'ABBIAMO SCOPERTA per caso durante i primi collaudi sulle strade intorno a Maranello: potrebbe essere uno dei tanti prototipi Ferrari destinati alla futura produzione; al contrario, questa cabriolet-spider (evidentemente molto camuffata per celarne l'aspetto definitivo) ricorda nella linea la classica 308 GTS, è cioè quanto di più avanzato si possa immaginare in fatto di tecnica di serie. Intorno a questa Ferrari, destinata ad entrare in produzione entro gli Anni Ottanta, non si era saputo nulla fino a tempi recentissimi. Per caso siamo venuti a conoscenza che il telaio è stato disegnato da Harvey Postlethwaite con la collaborazione realizzatrice di Sergio Scaglietti e che il tecnico inglese ha introdotto in un modello di serie la totalità dei più recenti concetti

collaudati in Formula 1.

SI PARLA quindi di telaio di tipo monoscocca in fibra di carbonio, Kevlar e altri prodotti di sintesi: una scelta tecnica avanzatissima (sulla recente e pur sofisticata GTO solo alcuni dettagli del telaio sono in fibra)

che dovrebbe permettere un guadagno di peso sensazionale. Diciamo che la 308 GTS attuale pesa circa 1300 kg., la nuova vettura non dovrebbe superare i 1000 kg., con ovvio vantaggio per quanto riguarda il consumo, fatto non trascurabile nemmeno con una Ferrari, al giorno d'og-

gi e ancor più in futuro. Naturalmente ne trarrà vantaggio anche il rapporto peso-potenza con influenza sulle prestazioni e sulla capacità dei freni. Senza contare che una vettura con peso intorno ai 1000 kg. può ospitare agevolmente anche un motore di due litri.



E SE FOSSE questa la Ferrari degli Anni Novanta, destinata a un pubblico più vasto, della quale si parla con insistenza da tempo? Per il resto, osservandone la linea, risalta la struttura ancora non definitiva (vedi, ad esempio, i fari) ma sembra chiaro che i posti siano «due secchi». Sta dunque nascendo a Maranello la vera «dream car» attesa in tutto il mondo dai tanti appassionati delle vetture di Maranello. □



IN COPERTINA

BRANDS HATCH. Entrambi lo avevano precisato a più riprese: superato lo scoglio dei discutibili circuiti cittadini oltre-oceano, le McLaren sarebbero tornate sulla vetta del campionato del mondo. Puntualmente a Brands Hatch sia Lauda che Prost hanno confermato che i loro pronostici erano perfetti. Il discorso è sempre lo stesso dall'inizio di stagione: sulle piste «guidate» e caratterizzate da ampi curvoni da percorrere «in appoggio», le bianco-rosse vetture inglesi mosse dal motore Porsche e con pneumatici Michelin, sono pressoché imbattibili. La gara di Brands Hatch ha confermato inesorabilmente che tutte le vetture della concorrenza a parità di condizioni hanno qualche cosa in meno. Per fortuna alla guida delle vetture vi sono dei piloti con i loro pregi e i loro difetti; non dei robot telecomandati. Motivo per il quale la lotta per il titolo mondiale '84 non sarà solo caratterizzata dalle macchine. Non sarà una battaglia allargatissima ma il continuo botta-e-risposta che dall'inizio di stagione vede protagonisti Niki Lauda e Alain Prost resterà di sicuro un motivo da mondiale di lusso. Il tris di gare oltre-oceano aveva fatto in parte dimenticare gli exploit dei due «litiganti» di primavera. Ora siamo tornati alla solita musica ma con due suonatori ancora più «incattiviti».

CARATTERI DIVERSI. Ancora una volta la battaglia è nata all'interno dello stesso team e ancora una volta l'atteggiamento dei due protagonisti principali è apparso diverso: Prost, temperamento da leone ma non sempre accorto e in grado di operare le scelte migliori; Lauda, grintoso quanto basta ma soprattutto in grado di giudicare la gara da campione consumato. Un Lauda dal temperamento più frizzante di un tempo, ed è ovvio, preso com'è dalla necessità di non farsi staccare da un compagno di squadra che parte sempre come una furia. Un Lauda, però, che

come sempre cerca di evitare i rischi inutili e sfrutta al momento giusto la migliore opportunità. Prost indubbiamente è stato sfortunato a Brands Hatch dove, sia dopo la prima che la seconda partenza, è sembrato in grado di dominare la corsa. La sfortuna però è un elemento pieno di sfumature in automobilismo e la volontà di tenerla lontana o vicina dipende spesso anche dal pilota. La voglia di incamerare nove punti (è da Imola che il francese non raggiunge il risultato pieno) ha convinto Prost ad attaccarsi a gomme, motore e cambio per non regalare nulla a nessuno fin dall'inizio. Probabilmente la sicurezza di guidare una McLaren-Porsche che sembra costruita apposta per Brands Hatch, lo ha portato un po' a esagerare. Lauda, invece, al solito, sceglieva le traiettorie meno pericolose per le proprie gomme ed evitava di strapazzare la meccanica per troppa foga. Risultato: un giro più veloce in assoluto ottenuto sul finale di gara, a serbatoio semi-vuoto ma anche con gomme ovviamente consumate. La solita guida-furba, unita a una ritrovata grinta, ha dunque portato l'austriaco pressoché a pari punteggio con Prost, che nelle precedenti due stagioni si è visto sfuggire due campionati apparentemente già vinti. Ovvio che è presto per pronosticare un tris per il pilota francese ma ora i due ripartono in pratica da zero e sarà anche una lotta di nervi. Specialità nella quale Prost non sembra molto dotato, a differenza di quel furbissimo «mastino» che si è ritrovato come compagno di squadra.

GIORNATA MICHELIN. Ai di là dello strapotere delle McLaren, il GP d'Inghilterra ha anche riconfermato la supremazia delle gomme Michelin sulle ancora troppo nuove Goodyear di tipo radiale. Chi se ne intende, è convinto che la Casa americana abbia peccato di presunzione nella convinzione di

Il duello McLaren Lauda prepara la caduta di Prost

di Daniele Buzzonetti



poter battere la rivale francese (in vantaggio di dieci anni se non più, in fatto di gomme radiali) solo grazie a un investimento finanziario notevole e non con prove adeguate. Fatto sta che l'handicap è evidente e lo conferma il passo indietro della Lotus, apparsa inferiore rispetto ai GP precedenti, e la bella gara di Nelson Piquet. Il campione del mondo è stato l'unico a impensierire in parte i due leoni della McLaren ma certo il fatto di avere la Michelin è stato determinante. E De Cesaris? Il romano ha guidato molto bene ma la sua non certo esaltante Ligier è riuscita a infastidire a lungo le due Ferrari di Alboreto e Arnoux, soprattutto per via delle gomme.

FERRARI OPACA. A proposito della corsa delle due vetture del Cavallino, tutto è andato secondo pronostico. Senza gomme valide, Alboreto e Arnoux hanno spremuto al massimo le 126 C4 che ancora una volta hanno confermato i progressi del motore e i cronici difetti della aerodinamica. Il telaio della Ferrari, continuamente rivisto tra prove e Gran Premi, è lontano da una accettabile messa a punto. L'aria ora viene per lo meno sfruttata per tenere in situazione ottimale le temperature del motore ma viene poco utilizzata per incollare la vettura sulle curve, come è il caso della McLaren. A Brands Hatch le Ferrari, equipaggiate con l'ormai «riscattatissima» iniezione elettronica Weber-Marelli, hanno girato con queste temperature: olio 90, acqua 92 e aria per la turbina sui 35 gradi. Roba da vettura di serie e infatti il motore non ha creato problemi. L'aerodinamica continua ad essere un rebus. Probabilmente sia Alboreto che Arnoux avrebbero potuto aspirare al posto di De Angelis ma stranamente tutti e due hanno perso molto tempo per superare De Cesaris. Abbiamo già parlato della bella gara del romano ma il ritardo dei due ferraristi non è comunque spiegabile.

NIKI RECORD. Vincendo il GP di Gran Bretagna, Niki Lauda ha ottenuto un particolare record. Ottenendo nove punti, l'austriaco è infatti arrivato a quota 367,5 nella sua speciale tabella iridata. Cioè nei 151 GP disputati Lauda ha ottenuto 367,5 punti. Il record apparteneva a Jackie Stewart che in 99 GP aveva ottenuto 360 punti, ottenendo 27 successi. Quest'ultimo è un record ancora imbattuto in fatto di successi personali. Ovvio che Lauda (che ha precisato di tenere a questi record perché «un giorno potranno fare piacere ai miei figli...») ora cercherà di attaccare anche questo primato. Questa comunque la tabellina con i punti ottenuti dai due piloti anno per anno:

Niki Lauda

1973: 2 punti
1974: 38
1975: 64 1/2
1976: 68
1977: 72
1978: 44
1979: 4
1982: 30
1983: 12
1984: 33

Jackie Stewart

1965: 34 punti
1966: 14
1967: 10
1968: 36
1969: 63
1970: 25
1971: 62
1972: 45
1973: 71



Tre immagini delle «due» corse di Brands Hatch. A sinistra il momento della prima partenza con Piquet che sopravanza Prost. Sopra il secondo via. Questa volta Prost avrà la meglio e in accelerazione brucerà tutti. Sotto alla Graham Hill Bend il francese comanda il gruppo davanti a Piquet, Lauda, Warwick, Tambay, De Angelis, Mansell, Alboreto e il velocissimo Senna. (Foto Villani)



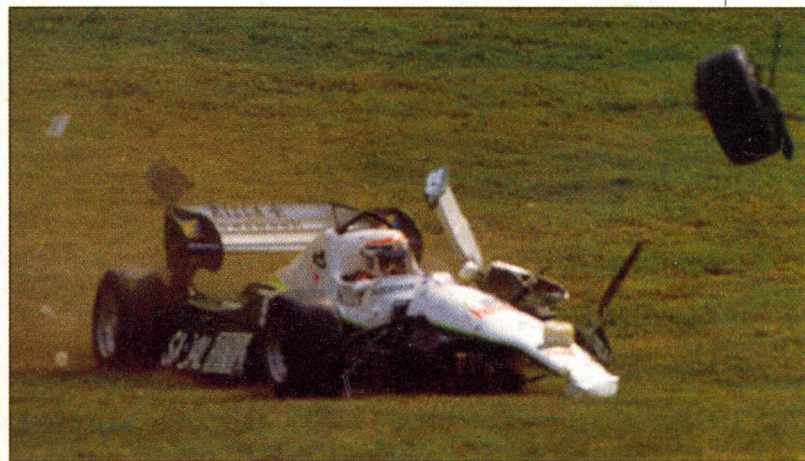
GP GRAN BRETAGNA



A Brands Hatch si sono vissuti momenti di grande paura durante il primo giro con Patrese che si intraversa per evitare Laffite. Alle sue spalle il gruppo compatto impazzisce. Cheever nel tentativo di evitare il compagno di squadra allarga all'esterno. La manovra riesce ma alle sue spalle arriva Alliot, nella foto a destra, che sale sull'alettone posteriore dell'Euro Alfa.

Nelle foto sotto Cheever e Alliot proseguono nel prato mentre dietro arrivano con le vetture k.o. Johansson e Gartner (FotoVillani)





Non è stato un Gp fortunato per il team Ram. Sopra, la conclusione dell'incidente di Alliot, al quale si rompe di netto la sospensione. Sotto, il brutto contatto con il guard-rail della Ram di Palmer, che ha determinato l'interruzione della gara (FotoAmaduzzi)



GP GRAN BRETAGNA

BOX FERRARI/ Rosse-spettacolo grazie a...De Cesaris

Arnoux il castigamatti

René ha sofferto più di Alboreto la sfida con il romano: poi — per sua ammissione — l'ha sbattuto fuori. Andrea sostiene di avere sempre agito «secondo regolamento»

di Cesare Maria Mannucci

BRANDS HATCH — È finita nella mediocrità, con Alboreto quinto e Arnoux sesto, una gara che per la Ferrari sin dalle prove aveva fatto intravedere ben poco. La versione della C4 con differente disposizioni del gruppo radiante, e allungamento dei cassoni laterali, non ha portato risultati eccezionali; solamente un notevole abbassamento delle temperature con notevoli benefici per il funzionamento dell'iniezione. Al di là della classifica, le due rosse sono state comunque le protagoniste del momento più acceso e agonisticamente valido tutta la corsa: l'esasperante duello con Andrea De Cesaris che ha tenuto con il fiato sospeso gli oltre centomila di Brands Hatch. Il romano è stato protagonista di una generosissima corsa, ed è un vero peccato che questa si sia conclusa a tre giri dalla fine per una collisione propiziata da un Arnoux esasperato dal dover seguire una Ligier che negli ultimi giri era indubbiamente più lenta. «Oggi la macchina stava andando abbastanza bene — diceva René — il mio problema è stato un altro, Andrea De Cesaris: quello è un pazzo, ha tenuto un comportamento in gara semplicemente scandaloso. Per ben dieci volte mi sono affiancato a lui in piena velocità e ha sempre cercato di buttarmi nell'erba, all'undicesima non ci ho più visto: quando mi ha stretto ho sterzato contro la sua macchina buttandolo nel prato. Io ho danneggiato la mia macchina, ma lui ha finito di ostacolarmi, era l'unico modo per passarla. Addirittura in un tratto da quinta piena mi ha chiuso completamente la traiettoria; se vuole correre in questa maniera, faccia pure, tutto sta a vedere per quanto tempo potrà farlo».

ANCHE ALBORETO accusava il pilota della Ligier: «Direi che oggi Andrea non ci ha certamente reso le cose facili. A pressare la Ligier ci siamo alternati io e René, ma con gli stessi

risultati. Per passare Andrea sono dovuto entrare di prepotenza in cima alla salita del Druids, ci siamo anche toccati, ma era l'unica maniera per passare». Superata la Ligier, Alboreto ha rapidamente guadagnato terreno, tuttavia il milanese è stato frenato nel suo forcing dallo scadente rendimento delle gomme. «Abbiamo avuto moltissimi problemi con i pneumatici. L'aderenza non era certo buona, per di più, nella seconda metà della gara, dopo dieci giri ho dechappato le gomme anteriori. Sinceramente non riesco a spiegarmi questo calo della Goodyear, dopo

le belle gare americane, del resto, oggi partire con quattro A era l'unica alternativa che avevo. Avevo preferito una miscela dura, puntando soprattutto alla durata, ma le Michelin erano superiori. Indubbiamente il fatto di sospendere la gara ha agevolato la McLaren; con il pieno sia Lauda che Prost avevano avuto problemi con le gomme, tant'è che alla seconda partenza hanno preso il via con gomme nuove, io avevo sempre gli stessi pneumatici».

DOPO AVER sentito i ferraristi, la parola in merito alle



Bellof alla Toleman?

■ **VISTA** la squalifica di Tyrrell, Stefan Bellof potrebbe andare alla Toleman per rimpiazzare Cecotto. In realtà è improbabile che il suo team lo liberi dal vincolo contrattuale. Pare che il maggior candidato alla Toleman numero 20 sia Pierluigi Martini, anche se in circolazione ci sono John Watson e Corrado Fabi.

■ **TOLEMAN-RENAULT** — La Toleman ha chiesto di poter far uso dei motori Renault a partire dal prossimo anno. La risposta della casa francese non è ancora giunta. Tra le alternative 1985 del team di Witney c'è anche il Bmw, motore che Senna e lo sfortunato Cecotto avrebbero potuto utilizzare già da quest'anno se la casa di Monaco non avesse preferito l'Arrows all'ultimo momento.

■ **DUMFRIES SU LOTUS** — La Lotus ha confermato che farà provare a Johnny Dumfries la sua 95T. Peter Warr ha detto che il giovane pilota inglese, attualmente leader del campionato britannico di Formula 3 e protagonista di quello europeo, ha dimostrato di avere il valore che l'anno scorso ha lanciato in Formula Senna e Brundle.

presunte scorrettezze spetta ad Andrea De Cesaris: «Innanzitutto, se Arnoux dice che mi ha volutamente cacciato fuori, allora dovrebbe essere squalificato. Non credo di aver fatto niente di più di quello che il regolamento consente a un pilota che deve difendere la sua posizione. Dico che erano tutti e due più veloci di me? Allora perché nelle prime fasi della gara li avevo passati tutti e due? Del contatto con Alboreto non me ne sono accorto, mentre nell'impatto con Arnoux sulla mia macchina ha ceduto la bielletta della sospensione posteriore, un particolare che ormai mi ha causato moltissime volte il ritiro. Indubbiamente deve essere sottodimensionato. Insisto: non credo di aver avuto nessun comportamento scorretto; se si credono in diritto che ogni pilota che li precede, deve spalancargli la porta, allora si sbagliano». Il romano non ha tutti i torti, il suo comportamento in corsa è stato simile a quello che si vede ad ogni G.P., tra piloti in lotta tra loro, anche se a suo sfavore depone l'analisi dei rispettivi giri più veloci: 1'16"062 per il romano, contro 1'15"131 di Alboreto e 1'15"598 di Arnoux, ad indicare che in corsa indubbiamente i ferraristi giravano più veloci. Probabilmente, per Andrea a Brands Hatch è scattata anche una certa componente di orgoglio per non aver ricevuto quella chiamata da Ferrari per l'85 che ad un certo punto della stagione sembrava essere alla sua portata.

DA BRANDS HATCH la Ferrari sembra aver imboccato timidamente la strada del rinnovamento. Probabilmente a Maranello decideranno di disertare le prove di Zandvoort, per intensificare a Fiorano i collaudi della soluzione aerodinamica vista a Zeltweg e della nuova sospensione posteriore che presto dovrebbe fare il suo debutto in corsa.



Nella pagina di sinistra, Arnoux precede Alboreto nell'inseguimento a De Cesaris. In alto, René Arnoux tallona De Cesaris mentre in basso è Alboreto a cercare il sorpasso che gli riuscirà prima di essere doppiato da Lauda (FotoVillani)



Carriera finita per Johnny?

Cecotto come Pironi

BRANDS HATCH — È successo tutto nella prima sessione di venerdì. Le prove sono iniziate da pochi minuti, lo stato della pista è estremamente pericoloso per la forte quantità di terra presente in alcune curve, che rende precaria l'aderenza. Per Johnny Cecotto il circuito di Brands Hatch rappresenta una incognita, in quanto al Gran Premio d'Europa dello scorso anno la Theodore non aveva partecipato e le prove libere di quest'anno erano state effettuate solamente da Senna. La Toleman transita una volta davanti ai box, poi al secondo giro avviene l'incidente che pone probabilmente termine alla carriera del pilota venezuelano. Arrivato alla curva Westfield, dove le F.1 transitano in quarta piena girando a destra, la Toleman senza nessuna apparente spiegazione scarta improvvisamente a sinistra, andandosi a schiantare contro il terrapieno. Nell'urto tutta la parte anteriore della scocca, dalla centina portastrumenti in avanti, si frantuma lasciando Cecotto completamente senza protezione. Prontamente soccorso, il pilota viene immediatamente trasportato in elicottero al centro specializzato Queen Mary di Sidcup, dove il dottor David Mancekievell gli presta le prime cure. Le condizioni del venezuelano appaiono subito estremamente gravi. Da una prima analisi risultano completamente fratturate la tibia e il perone di entrambe le gambe, le due caviglie, e la rotula della gamba destra, per un totale di sette fratture. I medici intervengono subito sulla frattura della caviglia destra, che essendo completamente scomposta, blocca la circolazione. In tutte le fasi susseguenti al soccorso, Cecotto rimane sempre cosciente. Parla con Raphael Grajales, l'ex medico di Fittipaldi, facendo considerazioni sull'entità del danno e sull'interruzione della sua carriera. Subito si decide di effettuare una prima operazione della durata di tre ore e mezza. Intanto con un elicottero giunge all'ospedale Alex Hawkdrige in compagnia di Martina Wagner, la fidanzata di Cecotto che non aveva seguito il venezuelano nella trasferta in Inghilterra a causa di un leggero malore. Le condizioni del pilota sono gravi e si teme anche il pericolo di un embolia gassosa, come era avvenuto per Ronnie Peterson. Viene contattato il medico francese Le Tournelle, quello che aveva operato Pironi, per un consulto, ma Le Tournelle risultava essere in vacanza.

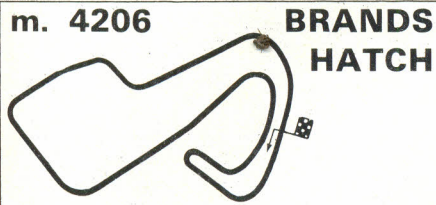
DOPO L'OPERAZIONE di venerdì, Cecotto sembrava essere in discrete condizioni. Pur sotto l'effetto di sedativi necessari a lenire il dolore, riceve la visita di Umberto Grano, suo compagno nelle gare di Euroturismo. Il sabato le condizioni si aggravano. Compare la febbre e i medici decidono per un'ulteriore operazione domenica. Viene contattato il professor Cobb, noto ortopedico inglese che aveva già avuto in cura Cecotto per fratture ai tempi della moto e Barry Sheene per le sue terribili lesioni riportate a Daytona. Complessivamente Cecotto ha sopportato in due giorni oltre otto ore di intervento chirurgico, necessarie per ridurre le fratture. Questa settimana si dovrebbe avere un quadro più completo della situazione, tuttavia a creare molte perplessità sono la caviglia sinistra e la rotula destra, che potrebbe anche essere sostituita con mezzi di sintesi. È certo che la gravità delle fratture è sullo stesso livello di quelle occorse a Pironi a Hockenheim. Sui possibili motivi dell'incidente regna l'assoluta incertezza. La pista estremamente sporca potrebbe aver provocato la sbandata della Toleman, con Cecotto che sarebbe uscito leggermente di traiettoria perdendo aderenza. Lo scartare repentinamente a sinistra potrebbe deporre anche per il cedimento di una sospensione o della rottura dello sterzo.

Cesare Maria Mannucci



Nelle foto due terribili immagini di Johnny Cecotto con i primi medicinali dopo il terribile incidente che ha ricordato per molti versi quello occorso a Pironi. Portato in ospedale gli verranno riscontrate numerose fratture agli arti inferiori per ridurre le quali è stato sottoposto a due operazioni, prima il venerdì poi la domenica, della durata di oltre otto ore (FotoAmaduzzi). Nella foto in basso caricano il relitto della Toleman sul camion di soccorso (Fotovillani)





Circuito: Brands Hatch (m. 4206)
 Distanza: 71 giri pari a km 298,626
 Organizzatore: Rac Motor Sports Association-31 Belgrave Square-Londra
 Direttore di gara: Peter Cooper

Spettatori: 100.000
 Condizioni atmosferiche: sole in gara, nuvoloso e soleggiato in prova.
 Partenza: ore 14,47 e 16,01
 Organizzazione: 3
 Sicurezza: 7

Così (in 27) al via

1. FILA	
7 Alain Prost (McLaren Tag) 1'11"076	1 Nelson Piquet (Brabham Bmw) 1'10"869
2. FILA	
11 Elio De Angelis (Lotus Renault) 1'11"573	8 Niki Lauda (McLaren Tag) 1'11"344
3. FILA	
16 Derek Warwick (Renault) 1'11"703	6 Keke Rosberg (Williams Honda) 1'11"603
4. FILA	
12 Nigel Mansell (Lotus Renault) 1'12"435	19 Ayrton Senna (Toleman Hart) 1'11"890
5. FILA	
15 Patrick Tambay (Renault) 1'13"138	27 Michele Alboreto (Ferrari) 1'13"122
6. FILA	
18 Thierry Boutsen (Arrows Bmw) 1'13"528	14 M. Winkelhock (Ats Bmw) 1'13"374
7. FILA	
2 Teo Fabi (Brabham Bmw) 1'14"040	28 René Arnoux (Ferrari) 1'13"934
8. FILA	
5 Jacques Laffite (Williams Honda) 1'14"568	17 Marc Surer (Arrows Bmw) 1'14"336
9. FILA	
23 Eddie Cheever (Euro Alfa Romeo) 1'14"609	22 Riccardo Patrese (Euro Alfa Romeo) 1'14"568
10. FILA	
25 Francois Hesnault (Ligier Renault) 1'15"837	26 Andrea De Cesaris (Ligier Renault) 1'15"112
11. FILA	
21 Huub Rothengatter (Spirit Hart) 1'16"759	24 Pier Carlo Ghinzani (Osella Alfa Romeo) 1'16"466
12. FILA	
9 Philippe Alliot (Ram Hart) 1'17"517	10 Jonathan Palmer (Ram Hart) 1'17"265
13. FILA	
4 Stefan Bellof (Tyrrell Ford) 1'17"893	3 Stefan Johansson (Tyrrell Ford) 1'17"777
14. FILA	
30 Jo Gartner (Osella Alfa Romeo) 1'18"121	

Così (in 13) al traguardo

PILOTA	VEETTURA	GIRI	TEMPO	MEDIA	DISTACCO
1. Niki Lauda	McLaren Tag	71	1.29'28"532	200,211 kmh	
2. Derek Warwick	Renault	71	1.30'10"655	198,592 kmh	42"123
3. Ayrton Senna	Toleman Hart	71	1.30'31"660	197,948 kmh	1'03"326
4. Elio De Angelis	Lotus Renault	70	1.29'47"675	196,661 kmh	1 giro
5. Michele Alboreto	Ferrari	70	1.30'22"460	195,373 kmh	1 giro
6. René Arnoux	Ferrari	70	1.31'00"053	194,086 kmh	1 giro
7. Nelson Piquet	Brabham Bmw	70	1.31'14"238	193,603 kmh	1 giro
8. Patrick Tambay	Renault	69	1.29'08"610	195,373 kmh	2 giri
9. Pier Carlo Ghinzani	Osella Alfa Romeo	68	1.30'27"600	189,741 kmh	3 giri
10. Andrea De Cesaris	Ligier Renault	68	1.30'43"603	189,097 kmh	3 giri
11. Stefan Bellof	Tyrrell Ford	68	1.31'03"054	188,292 kmh	3 giri
12. Marc Surer	Arrows Bmw	67	1.30'18"612	187,166 kmh	4 giri
13. Riccardo Patrese	Euro Alfa Romeo	66	1.27'18"556	187,488 kmh	5 giri

Questi (14) ritirati

PILOTA	VEETTURA	GIRI	CAUSA
Huub Rothengatter	Spirit Hart	60	Non classificato
Francois Hesnault	Ligier Renault	43	motore
Alain Prost	McLaren Tag	37	cambio
Nigel Mansell	Lotus Renault	24	cambio
Thierry Boutsen	Arrows Bmw	24	turbina
Jacques Laffite	Williams Honda	14	surriscaldamento
Jonathan Palmer	Ram Hart	10	incidente
Teo Fabi	Brabham Bmw	9	imp. elettrico
Manfred Winkelhock	Ats Bmw	8	testa coda
Keke Rosberg	Williams Honda	5	turbina
Eddie Cheever	Euro Alfa Romeo	1	incidente
Philippe Alliot	Ram Hart	1	incidente
Stefan Johansson	Tyrrell Ford	1	incidente
Jo Gartner	Osella Alfa Romeo	1	incidente

I giri più veloci

PILOTA E VEETTURA	GIRO	TEMPO
Lauda (McLaren)	57	1'13"191
Piquet (Brabham)	52	1'13"656
Senna (Toleman)	58	1'13"951
Prost (McLaren)	24	1'13"979
Warwick (Renault)	43	1'14"236
De Angelis (Lotus)	57	1'14"389
Tambay (Renault)	36	1'14"534
Alboreto (Ferrari)	47	1'15"131
Arnoux (Ferrari)	62	1'15"596
De Cesaris (Ligier)	59	1'16"062
Rothengatter (Spirit)	55	1'17"091
Ghinzani (Osella)	37	1'17"273
Patrese (Euro Alfa Romeo)	44	1'17"319
Mansell (Lotus Renault)	21	1'17"326
Boutsen (Arrows)	47	1'17"750
Bellof (Tyrrell)	45	1'17"930
Laffite (Williams)	11	1'18"006
Surer (Arrows)	22	1'18"008
Hesnault (Ligier)	22	1'18"126
Fabi (Brabham)	7	1'18"364
Winkelhock (Ats)	6	1'18"553
Rosberg (Williams)	3	1'19"336
Palmer (Ram)	10	1'20"114

I primati

PRIMATO SULLA DISTANZA

È rimasto imbattuto. Appartiene a Alan Jones su Williams Ford Fw 07 in 1.34'49"22 alla media di 202,278 kmh (1980)

PRIMATO SUL GIRO

È rimasto imbattuto. Appartiene a Didier Pironi (Ligier Ford IS 15) in 1'12"368 alla media di 209,239 (1980). Il tempo di Niki Lauda comunque è inferiore a quello fatto registrare da Nigel Mansell l'anno scorso nel Gp d'Europa. L'inglese aveva infatti girato in 1'14"342 alla media di 203,676 kmh.

NOTE

Johnny Cecotto ha avuto un gravissimo incidente nella giornata di venerdì e non si è qualificato. Jo Gartner ha preso la partenza perché le due Tyrrell non possono prendere punti per il mondiale secondo quanto stabilito dall'esecutivo della Fisa. La classifica del Gp è stata stilata per somma dei tempi in quanto la gara è stata sospesa dopo 12 giri perché la Ram di Jonathan Palmer, incidentata ostruiva una via di fuga.

GP GRAN BRETAGNA

Tutti i tempi delle prove

PILOTA	VEETTURA	PNEUMATICI	VENERDI		SABATO		DOMENICA
			I	II	III	IV	
Piquet	(Brabham Bmw Bt 53)	Michelin	1'18"018	1'14"568	1'11"527	1'10"869	1'15"089
Fabi	(Brabham Bmw Bt 53)	Michelin	1'21"173	1'17"731	1'15"859	1'14"040	1'16"827
Johansson	(Tyrrell Ford 012)	Goodyear	1'20"097	1'18"460	1'17"612	1'17"777	1'18"061
Bellof	(Tyrrell Ford 012)	Goodyear	1'18"091	1'17"893	1'17"588	1'17"912	1'18"446
Laffite	(Williams Honda Fw 09)	Goodyear	1'18"527	1'14"568	1'15"944	1'26"939	1'17"556
Rosberg	(Williams Honda Fw 09)	Goodyear	1'16"066	1'13"740	1'14"236	1'11"603	1'24"464
Prost	(McLaren Tag Mp 4/2)	Michelin	1'22"847	1'11"494	1'13"504	1'11"076	1'13"081
Lauda	(McLaren Tag Mp 4/2)	Michelin	1'13"305	1'11"598	1'13"751	1'11"344	1'13"848
Alliot	(Ram Hart 02)	Pirelli	1'29"151	1'24"043	1'17"726	1'17"517	1'18"334
Palmer	(Ram Hart 02)	Pirelli	1'21"239	1'18"244	1'16"332	1'17"265	1'19"143
De Angelis	(Lotus Renault 94)	Goodyear	1'13"579	1'11"734	1'13"844	1'11"573	1'15"227
Mansell	(Lotus Renault 94)	Goodyear	1'13"890	1'13"184	1'12"962	1'12"435	1'17"006
Winkelhock	(Ats Bmw D7)	Pirelli	1'16"985	1'13"713	1'13"443	1'13"374	1'17"573
Tambay	(Renault Re 50)	Michelin	1'20"469	1'14"106	1'15"516	1'13"138	1'14"854
Warwick	(Renault Re 50)	Michelin	1'14"804	1'12"728	1'14"444	1'11"703	1'15"089
Surer	(Arrows Bmw A7)	Goodyear	1'19"454	1'17"040	1'16"493	1'14"336	1'17"462
Boutsen	(Arrows Bmw A7)	Goodyear	1'18"788	1'15"355	1'14"729	1'13"528	1'18"097
Senna	(Toleman Hart Tg 184)	Michelin	1'12"633	1'11"890	1'13"635	1'13"991	1'16"256
Cecotto	(Toleman Hart Tg 184)	Michelin	2'14"556	—	—	—	—
Rothengatter	(Spirit Hart 201)	Pirelli	1'20"005	1'17"665	1'18"669	1'16"759	1'18"952
Patrese	(Euro Alfa Romeo 184)	Goodyear	1'16"318	1'14"871	1'15"537	1'14"568	1'19"208
Cheever	(Euro Alfa Romeo 184)	Goodyear	1'15"852	1'15"113	1'13"621	1'14"609	1'17"392
Ghinzani	(Osella Alfa Romeo Fa 1F)	Pirelli	1'19"502	1'16"466	1'18"283	1'16"829	1'25"403
Hesnault	(Ligier Renault Js 23)	Michelin	1'20"895	1'17"384	1'17"437	1'15"837	1'20"421
De Cesaris	(Ligier Renault Js 23)	Michelin	1'19"299	1'16"116	1'17"114	1'15"112	1'16"582
Alboreto	(Ferrari 126 C4)	Goodyear	1'15"620	1'13"645	1'13"356	1'13"122	1'16"320
Arnoux	(Ferrari 126 C4)	Goodyear	1'15"939	1'14"281	1'14"287	1'13"934	1'16"137
Gartner	(Osella Alfa Romeo Fa 1F)	Pirelli	1'21"659	1'18"347	1'17"936	1'18"121	1'18"215

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	WAR	DEA	SEN	ALB	TAM	MAN	BOU
20.	PRO	PIQ	LAU	WAR	DEA	TAM	SEN	ALB	DEC	ARN
30.	PRO	LAU	PIQ	WAR	DEA	SEN	TAM	ALB	DEC	ARN
40.	LAU	PIQ	WAR	DEA	SEN	TAM	ALB	DEC	ARN	PAT
50.	LAU	PIQ	WAR	DEA	SEN	TAM	ALB	DEC	ARN	PAT
60.	LAU	PIQ	WAR	DEA	SEN	TAM	ALB	DEC	ARN	PAT
70.	LAU	WAR	SEN	DEA	ALB	ARN	PIQ	TAM	GHI	DEC

Così al peso

Ecco di seguito i pesi registrati dai commissari sportivi nel corso delle prove del Gp di Gran Bretagna. I dati delle vetture variano spesso in quanto le monoposto sono preparate, in diverse condizioni d'assetto.

VENERDI

Williams (Laffite) 602 kg; Brabham (Piquet) 571 kg; Ligier (De Cesaris) 583 kg; Ats (Winkelhock) 543 kg; Ferrari (Arnoux) 542 kg; Arrows (Boutsen) 544 kg; Osella (Gartner) 595 kg; Renault (Warwick) 569 kg; McLaren (Prost) 566 kg; Ligier (Hesnault) 601 kg; Lotus (De Angelis) 561 kg; Tyrrell (Johansson) 545 kg; Arrows (Surer) 570 kg; Arrows (Boutsen) 586 kg; Euro Alfa Romeo (Cheever) 577 kg; Tyrrell (Bellof) 548 kg; McLaren (Lauda) 548 kg; Toleman (Senna) 563; Arrows (Surer) 581 kg; Osella (Gartner) 597 kg; Williams (Laffite) 587 kg; Arrows (Surer) 590 kg; Ram (Alliot) 598 kg.

SABATO

Williams (Rosberg) 561 kg; Ram (Palmer) 588 kg; Brabham (Piquet) 567 kg; Ligier (De Cesaris) 578 kg; Osella (Ghinzani) 592 kg; Ats (Winkelhock) 559 kg; Osella (Gartner) 569 kg; Tyrrell (Bellof) 544 kg; Euro Alfa Romeo (Patrese) 544 kg; Euro Alfa Romeo (Cheever) 569 kg; Williams (Laffite) 586 kg; McLaren (Prost) 565 kg; Euro Alfa Romeo (Patrese) 569 kg; Lotus (Mansell) 570 kg; Euro Alfa Romeo (Cheever) 575 kg; Ram (Palmer) 558 kg; Ferrari (Alboreto) 574 kg; Tyrrell (Johansson) 558 kg; Euro Alfa Romeo (Patrese) 577 kg; Ligier (Hesnault) 594 kg; Ferrari (Alboreto) 566 kg.

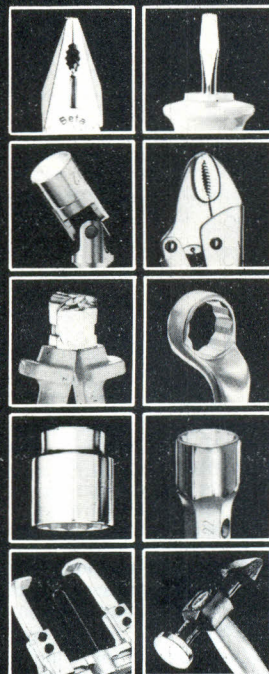
DOMENICA

A fine gara sono state pesate le seguenti vetture trovate regolari. Ecco di seguito i dati rivelati dalla bilancia di Brands Hatch.
McLaren (Lauda) 560 kg; Osella (Ghinzani) 595 kg; Ferrari (Alboreto) 569 kg; Ferrari (Arnoux) 566 kg; Toleman (Senna) 552 kg; Spirit (Rothengatter) 596 kg; Brabham (Piquet) 579 kg; Renault (Tambay) 572 kg; Renault (Warwick) 566 kg; Ligier (De Cesaris) 601 kg; Tyrrell (Bellof) 566 kg; Lotus (De Angelis) 567 kg; Arrows (Surer) 604 kg.

Beta UTENSILI



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



Beta UTENSILI

20050 Sovico (Mi)

LAUDA



WARWICK



SENNA



Classifiche iridate dopo 10 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	—	—	—	—	—	—	—	—	34,5	34,5
2. Lauda	—	9	—	—	9	—	6	—	—	9	—	—	—	—	—	—	33	33
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	—	—	—	—	—	—	23,5	23,5
5. Rosberg	6	—	3	—	1	1	—	—	9	—	—	—	—	—	—	—	20	20
6. Warwick	—	4	6	3	—	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—	19	19
7. Piquet	—	—	—	—	—	—	9	9	—	—	—	—	—	—	—	—	18	18
8. Alboreto	—	—	9	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	11	11
9. Senna	—	1	—	—	—	3	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	8	8
10. Tambay	1	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	7
11. Mansell	—	—	—	—	4	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	6	6
12. Laffite	—	—	—	—	—	—	1	3	—	—	—	—	—	—	—	—	4	4
13. Cheever	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	3
Patrese	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	3
Fabi	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	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	—	—	—	—	—	—	67,5	67,5
2. Ferrari	—	—	13	6	3	1,5	2	—	6	3	—	—	—	—	—	—	34,5	34,5
3. Lotus	4	—	2	4	6	0,5	4	4	5	3	—	—	—	—	—	—	32,5	32,5
4. Renault	1	4	6	3	6	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—	26	26
5. Williams	6	—	3	—	1	1	1	12	—	—	—	—	—	—	—	—	24	24
6. Brabham	—	—	—	—	—	—	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	21	21
7. Toleman	—	1	—	—	—	3	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	8	8
8. Euro Alfa	3	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	6
9. Ligier	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2
10. Arrows	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1

N.B. Dalle classifiche iridate mancano i nomi di Martin Brundle e Stefan Bellof e quello della Tyrrell, relativamente alla graduatoria costruttori. Tutta la squadra, infatti, è stata esclusa dall'esecutivo della Fisa, riunitosi la settimana scorsa, dalla classifica di questo mondiale F.1.

TROFEO VILLENEUVE

GP G. BRETAGNA

1. Piquet 15; 2. Lauda 12; 3. Prost 9; 4. Senna 4; 5. De Angelis 3; 6. Warwick 2. 7. Rosberg 1.

Classifica generale

1. Piquet 82; 2. Prost 76; 3. Warwick 49; 4. Lauda 44; 5. De Angelis 43; 6. Mansell 38; 7. Arnoux 36; 8. Tambay 35; 9. Alboreto 28; 10. Rosberg 18; 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 dieci gare del mondiale la classifica è la seguente:

1. Piquet, Prost e Rosberg 2; 4. Alboreto, De Angelis, Lauda, Tambay, Senna 1.

VESPA TROPHY POLE POSITION

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

Le cifre iridate

■ **ELIO DE ANGELIS** è andato a punti per l'ottava volta consecutiva: è il primato italiano in corse titolate. Ad Alberto Ascari resta però il primato assoluto per numero di successi consecutivi: sette dal GP del Belgio del 1952 al GP di Argentina del 1953.

■ **SI PUÒ DIRE** che dalla fine del campionato 1983 il dominio dei propulsori turbo tedeschi sia schiacciante: nelle ultime 13 gare iridate — tre del 1983 e dieci del 1984 — la Porsche ha ottenuto sei vittorie e la Bmw cinque, lasciando alla Ferrari ed alla Honda un successo a testa soltanto.

■ **LE CONTROVERSIE** circa la regolarità delle Tyrrell hanno avuto anche il risultato di fare elevare a 27 il numero dei partenti a Brands Hatch. Per avere uno schieramento di partenza più affollato, si deve risalire fino al GP del Belgio del 1964, quando i partecipanti furono 31. La corsa mondiale che ha visto al via più piloti in assoluto è il G.P. di Germania del 1953 che ha avuto sulla griglia di partenza ben 34 conduttori. Niki Lauda ha ottenuto anche il 21. giro veloce in gara della sua carriera, il secondo della stagione dopo l'analoga brillante prestazione di due settimane orsono sul nuovo tracciato di Dallas. In precedenza l'austriaco era stato il più veloce a Brands Hatch nel 1974, nel 1976 e nel 1978.

■ **GIORNATA TRIONFALE** per Niki Lauda il quale, alla 151. gara iridata, ha ottenuto la 22. vittoria — la terza a Brands Hatch dopo i successi del 1976 e del 1982 — che lo lancia verso la conquista del suo terzo titolo mondiale. Il successo dell'austriaco è importante anche perché i nove punti conseguiti hanno portato a 367,5 il punteggio totale di Lauda che diventa così il pilota con il più alto numero di punti nella storia del campionato, davanti a Jackie Stewart arrivato a 360 in 99 presenze. L'austriaco però ha anche un altro primato meno onorevole, quello del più alto numero di ritiri: si è ritirato infatti in 69 gran premi, lo stesso numero di abbandoni di Graham Hill, il quale però conta 176 presenze.

VELOCITÀ IN PROVA

Conferma McLaren

VENERDI'

N. Pilota	1. sessione	2. sessione
1. Piquet	265,180	273,567
2. Fabi	257,640	262,826
3. Johansson	237,518	242,623
4. Bellof	240,390	238,411
5. Laffite	258,942	270,987
6. Rosberg	262,774	270,018
7. Prost	270,347	274,356
8. Lauda	271,117	279,714
9. Alliot	239,615	245,394
10. Palmer	255,319	254,996
11. De Angelis	272,783	279,950
12. Mansell	272,504	272,226
14. Winkelhock	264,181	273,455
15. Tambay	265,345	274,866
16. Warwick	261,381	272,170
17. Surer	259,104	268,279
18. Boutsen	264,864	280,598
19. Senna	264,864	269,417
20. Cecotto	197,655	—
21. Rothengatter	247,078	253,724
22. Patrese	258,691	267,846
23. Cheever	260,055	266,453
24. Ghinzani	256,845	262,205
25. Hesnault	257,640	269,254
26. De Cesaris	260,716	273,624
27. Alboreto	265,868	274,696
28. Arnoux	265,762	272,839
30. Gartner	259,144	260,818

SABATO

N. Pilota	1. sessione	2. sessione
1. Piquet	270,512	275,548
2. Fabi	262,722	274,243
3. Johansson	247,446	245,802
4. Bellof	243,688	244,090
5. Laffite	264,706	276,750
6. Rosberg	265,127	280,657
7. Prost	272,337	277,211
8. Lauda	269,091	278,836
9. Alliot	253,666	254,450
10. Palmer	253,521	258,741
11. De Angelis	279,128	282,203
12. Mansell	276,808	273,961
14. Winkelhock	275,263	275,719
15. Tambay	267,954	274,526
16. Warwick	268,603	275,719
17. Surer	263,293	267,202
18. Boutsen	267,793	273,305
19. Senna	264,233	265,075
20. Cecotto	—	—
21. Rothengatter	253,521	257,540
22. Patrese	259,144	267,846
23. Cheever	268,386	272,839
24. Ghinzani	260,665	262,826
25. Hesnault	265,921	270,897
26. De Cesaris	266,453	275,233
27. Alboreto	275,263	275,662
28. Arnoux	269,690	271,781
30. Gartner	260,512	256,845

DOMENICA


N. Pilota	Warm up
1. Piquet	261,192
2. Fabi	262,981
3. Johansson	241,436
4. Bellof	237,306
5. Laffite	258,842
6. Rosberg	250,000
7. Prost	265,286
8. Lauda	264,601
9. Alliot	247,216
10. Palmer	250,000
11. De Angelis	260,972
12. Mansell	256,845
14. Winkelhock	261,792
15. Tambay	260,614
16. Warwick	255,466
17. Surer	248,925
18. Boutsen	256,450
19. Senna	257,143
21. Rothengatter	247,124
22. Patrese	252,512
23. Cheever	256,796
24. Ghinzani	246,256
25. Hesnault	256,400
26. De Cesaris	257,840
27. Alboreto	260,105
28. Arnoux	263,033
30. Gartner	253,425

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 **7**

1 NELSON PIQUET 

voto **10**

Pilota: ha cercato con la grinta di supplire al mezzo. **Vettura:** aerodinamica ancora indietro.

2 TEO FABI 


voto **6**

Pilota: ha navigato sempre nelle retrovie senza particolari exploit. **Vettura:** insoddisfacente

voto **7**


BRABHAM-BMW

voto **5**

3 STEFAN JOHANSSON 

voto **0**

Giudizio impossibile a causa del ritiro del pilota a inizio gara.

4 STEFAN BELLOF 


voto **?**

Pilota: la polemica sulla squalifica della Tyrrell gli ha forse tolto un po' di mordente. **Vettura:** idem

voto **5**


TYRRELL-FORD

voto **5**

5 JACQUES LAFFITE 

voto **5**

Questa volta non si è dedicato nemmeno alla solita rimonta. **Vettura:** il telaio non c'è ancora.

6 KEKE ROSBERG 


voto **6**

Pilota: qualche buon exploit nonostante il telaio. **Vettura:** di valido c'è solo il motore.

voto **5**


WILLIAMS-HONDA

voto **9**

7 ALAIN PROST 

voto **10**

Pilota: grintoso e combattivo, è apparso molto positivo. **Vettura:** è decisamente la migliore.

8 NIKI LAUDA 

voto **10**

Pilota: grinta quanto basta e tanta, tanta intelligenza. **Vettura:** è perfetta e robustissima.

voto **10**

MCLAREN TAG-PORSCHE

voto **0**

9 PHILIPPE ALLIOT 

voto **0**

Giudizio impossibile a causa del ritiro del pilota a inizio gara.

10 JONATHAN PALMER 

voto **4**

Pilota: combattivo ma ha creato l'interruzione per troppa foga. **Vettura:** troppo artigianale.

voto **4**

RAM-HART

voto **7**

11 ELIO DE ANGELIS 

voto **8**

Pilota: una gara non appariscente ma incisiva. **Vettura:** coinvolta anch'essa nella crisi della G.Y.

12 NIGEL MANSELL 


voto **5**

Pilota: gara stranamente opaca. **Vettura:** probabilmente inferiore a quella di De Angelis.

voto **6**

LOTUS-RENAULT

voto **5**

14 MANFRED WINKELHOCK 


voto **5**

Pilota: buono in prova ma inutilmente irruente in corsa. **Vettura:** un rebus.

voto


ATS-BMW

voto **6**

15 PATRICK TAMBAY 

voto **6**

Pilota: positivo tutto sommato senza molta grinta. **Vettura:** come il suo pilota.

16 DEREK WARWICK 


voto **7**

Pilota: è un lottatore nato e il 2. posto è meritato. **Vettura:** al traguardo senza problemi.

voto **7**


RENAULT

voto **6**

17 MARC SURER 

voto **6**

Pilota: lo svizzero è sempre un irriducibile. **Vettura:** sviluppo ancora lontano.

18 THIERRY BOUTSEN 

voto **7**

Pilota: anche per navigare a metà gruppo occorre tirare fuori le unghie. **Vettura:** buono il motore.

voto **7**


ARROWS-FORD e BMW

voto **7**

19 Ayrton SENNA 

voto **8**

Pilota: senza dubbio un astro emergente. **Vettura:** il telaio della Toleman è molto affidabile.

20 JOHNNY CECOTTO 

voto **0**

Uscito di pista in prova.

voto **0**

TOLEMAN-HART

voto **4**

21 HUUB ROTHENGATTER 


voto **6**

Pilota: l'olandese ha avuto dei buoni momenti. **Vettura:** il motore Hart della Spirit è inferiore agli altri.

voto


SPIRIT-HART

voto **4**

22 RICCARDO PATRESE 

voto **5**

Pilota: probabile la sua responsabilità nell'incidente. **Vettura:** telaio ancora molto incerto.

23 EDDIE CHEEVER 

voto **0**

Giudizio impossibile a causa del ritiro del pilota a inizio gara.

voto **0**

EUROALFA

voto **6**

24 PIERCARLO GHINZANI 

voto **7**

Pilota: molti buoni spunti e senza tirarsi mai indietro. **Vettura:** più che onesta.

30 JO GARTNER 

voto **0**

Giudizio impossibile a causa del ritiro del pilota a inizio gara.

voto **5**

OSELLA-ALFA ROMEO

voto **6**

25 FRANÇOIS HESNAULT 

voto **5**

Pilota: corsa disputata senza particolari ambizioni. **Vettura:** con le Michelin.

26 ANDREA DE CESARIS 


voto **7**

Pilota: è tornato quello conosciuto, cioè sempre «tiratissimo». **Vettura:** telaio non eccezionale.

voto **6**


LIGIER-RENAULT

voto **7**

27 MICHELE ALBORETO 

voto **7**

Pilota: abbastanza stimolato. **Vettura:** motore buono, aerodinamica da «scoprire».

28 RENÉ ARNOUX 

voto **7**

Pilota: qualche buona «zampata» ma inferiore al compagno di squadra. **Vettura:** giudizio analogo.

voto **7**

FERRARI

GP GRAN BRETAGNA

LA CRONACA DI BRANDS HATCH/Quanti colpi di scena nel 10. Gran Premio

La battaglia d'Inghilterra

Tyrrell squalificato alla vigilia. L'incidente di Cecotto in prova. La doppia partenza. Il duello Arnoux con De Cesaris. E su tutti la maxi sfida Lauda-Prost vinta dall'austriaco

di Cesare Maria Mannucci

BRANDS HATCH — L'Inghilterra ha rilanciato il «ragionier» Lauda. Il pilota austriaco della McLaren è salito sul podio per la terza volta in questo mondiale agguantando il compagno di squadra Prost in testa alla classifica. Solo un punto e mezzo, infatti, separa i due contendenti. Prost è stato costretto al ritiro con problemi al cambio e s'è visto praticamente annullare tutto ciò che aveva fatto fino ad ora. I prossimi sei Gran Premi saranno quantomai duello con un occhio per De Angelis che ancora una volta è andato a prendere punti: è la nona volta su dieci Gran Premi disputati. Ma vediamo la cronaca delle tre giornate inglesi.

L'incidente di Cecotto

VENERDÌ. La Toleman, con Cecotto all'ospedale e Senna il più veloce, era l'indiscussa protagonista della sessione. Dopo soli 5 minuti le prove subivano una interruzione di oltre un ora per recuperare la macchina del venezuelano, per questo gli organizzatori decidevano di accorciare la sessione di mezz'ora. Senna otteneva il giro più veloce con gomme da qualifica ma senza aumentare la pressione di sovralimentazione. Nei saliscendi di Brands Hatch la Toleman rivelava un bilanciamento stupefacente, con il brasiliano che si inseriva con estrema autorevolezza al tornante in salita del Druids. Le grandi favorite, Lotus e McLaren provavano soprattutto in condizioni da gara, Prost girava anche con il «muletto», mentre De Angelis lamentava accensioni irregolari sulla macchina da gara, che lo costringevano a proseguire con la vettura di scorta. Le Renault accusavano continue noie con i freni al carbonio che, surriscaldandosi, tendevano a bloccarsi. Sulle Renault si notavano delle differenti carenure inferiori, e un nuovo telaio di differente costruzione per Warwick. Le Ferrari si presentavano con una

differenti disposizione del gruppo scambiatori-radiatori, con relativo allungamento dei cassoni laterali. Arnoux e Alboreto giravano in condizioni da gara, con le Goodyear che creavano molti problemi di aderenza non essendoci una temperatura ottimale per il rendimento dei pneumatici. **In contrasto alla decisione presa a Parigi, scendevano anche in pista le Tyrrell, dopo che il costruttore si era rivolto all'alta corte di Londra per la tutela dei suoi interessi. Jhoansson e Belloff in condizioni «regolamentari», rivelavano una scarsissima velocità massima, con oltre trenta chilometri di**

differenza dalla Lotus di De Angelis. Concludevano questa sessione in una montagna di fumo, Boutsen per la rottura del turbo, e Alliot a cui esplodeva il motore.

SECONDA SESSIONE. Come da copione, la Lotus e la McLaren tornavano ai vertici, con Alain Prost che realizzava un tempo comunque peggiore di quello fatto segnare da Mansell nei test privati due mesi fa. Il francese si lamentava di essere stato ostacolato da Gartner nel suo giro veloce e di una mancanza di «grip» dovuta alla bassa temperatura. Un diavolo per capello lo aveva De Angelis,

frenato con entrambi i set da qualifica, prima da Surer e poi da Gartner. Mansell, seccato per le decisioni prese a Parigi in merito alla sua partenza a Detroit, realizzava il sesto tempo a causa di un motore che perdeva mille giri. Senna confermava la sua predisposizione su questo circuito, mentre risultanze poco favorevoli venivano per la Ferrari. La nuova configurazione aerodinamica, era ben lungi da portare miracoli. Alboreto accusava un motore che a tratti andava a cinque cilindri, probabilmente per un problema di natura elettrica, mentre Arnoux era alle prese con un motore che in fase di rilascio tendeva a rimanere accelerato. Problemi anche per la Williams, che su questo circuito era nuovamente assillata dal sottosterzo. Rosberg accusava la rottura di un condotto di sovralimentazione, dichiarandosi insoddisfatto delle modifiche apportate alla sua macchina. Girava poco Warwick, restando a lungo fermo per la sostituzione delle turbine, cosa che faceva anche Tambay, rallentato anche in seguito da un motore scarsamente potente. Patrese e Cheever giravano solamente con una macchina, dopo che l'americano si era fermato ai box per problemi di natura elettrica cosa che facevano anche Palmer e Alliot, non essendo riusciti a sostituire il motore sulla macchina del francese.

Lo spavento di Piquet

SABATO. Le nuove configurazioni aerodinamiche adottate da Gordon Murray, non offrivano un rendimento ottimale, tant'è che per la seconda giornata di prove, le Brabham tornavano alle solite configurazioni, e subito arrivava la competitività. Con il muletto tornato nella veste tradizionale, il brasiliano risultava nettamente il più veloce, convincendo tutto il team a modificare anche la macchina da gara. La differenza tra i

Le classifiche di Autosprint dopo Brands Hatch

PILOTA	PUNTI
1. Prost (10)	90
2. De Angelis (10)	87
3. Lauda (10)	84
4. Piquet (10)	83
5. Alboreto (10)	75
6. Arnoux (10)	74
7. Warwick (10)	73
8. Rosberg (10)	69
9. Senna (10)	66
10. Mansell (10)	65
11. De Cesaris (10)	64
12. Belloff (10)	60
13. Tambay (9)	57
14. Boutsen (9)	55
15. Brundle (7)	51
Laffite (10)	51
Winkelhock (10)	51
18. Cheever (9)	50
19. Ghinzani (9)	49
20. Patrese (10)	48
21. Surer (10)	46
T. Fabi (8)	
23. Cecotto (9)	42
24. Palmer (8)	40
25. Baldi (5)	30
26. Hesnault (9)	27
27. Alliot (8)	21
28. C. Fabi (3)	18
29. Rothengatter (3)	10
30. Gartner (2)	6
31. Johansson (1)	0

TEAM	PUNTI
1. McLaren (10)	78,5
2. Lotus (10)	77
3. Ferrari (10)	75,5
4. Brabham (10)	71,5
5. Renault (10)	67,5
6. Tyrrell (10)	58
7. Williams (10)	57,5
8. Toleman (10)	56,5
9. Ligier (10)	54,5
10. Euro-Alfa (10)	54
11. Ats (10)	49
12. Arrows (10)	45
13. Osella (9)	42
14. Ram (9)	34
15. Spirit (8)	32

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

segue

GP GRAN BRETAGNA

La battaglia inglese

segue

tempi di venerdì e sabato era fa favore della macchina vecchia di oltre tre secondi. Il brasiliano si prendeva anche un grande spavento quando in scia a Rosberg, perdeva in piena velocità il carico aerodinamico posteriore a causa di una turbolenza, riuscendo miracolosamente ad evitare l'uscita di strada. Mansell otteneva il secondo tempo, tuttavia ai box Lotus erano insoddisfatti in quanto non riuscivano ad ottenere con gomme da gara, i medesimi tempi della prove private, accusando per questo la diversa costruzione dei pneumatici Goodyear, protagonista di un'altra uscita di strada Warwick. Arrivato alla curva Hawthorn, a causa dell'affondamento dell'anteriore, andava ad urtare contro le reti di protezione, proseguendo le prove con il «muletto» sprovvisto della nuova carenatura posteriore. Alla Ferrari provavano la C4 con la vecchia configurazione con gomme da qualifica Alboreto otteneva il terzo tempo, tuttavia il problema per la Ferrari era sempre la trazione e la temperatura dei pneumatici con valori abbastanza discordanti dalla norma. Dopo i tempi di venerdì Senna era al centro dell'attenzione, tuttavia in questa sessione il brasiliano si faceva notare soprattutto per la rottura di due motori, che costringeva i meccanici ad un vero tour de force per preparare una macchina per la sessione cronometrata.

NELL'ULTIMA sessione, Piquet confermava la sua superiorità migliorando il tempo di venerdì di quasi quattro secondi. Le McLaren erano le uniche a tenere il passo della Brabham, sia Prost che Lauda abbassavano i tempi di venerdì, tuttavia Piquet restava sempre ad un secondo. Il francese si lamentava al termine delle prove dell'olio trovato in pista con il secondo set, mentre con il primo set Prost aveva perso tempo in un errato cambio di marcia, e con una pressione di sovrimentazione non al massimo. Si doveva comunque constatare che l'elevata temperatura rispetto a venerdì, favoriva le Michelin, mentre le Goodyear stentavano a trovare l'ottimale fun-

zionamento. Le stesse Lotus accusavano apertamente i pneumatici per non aver girato su gli stessi tempi di Piquet, nonostante al rilevamento fotoelettrico la macchina di De Angelis risultasse nettamente la più veloce, con oltre sette chilometri di vantaggio sulla vettura del brasiliano. Nigel Mansell deludeva gli oltre cinquantamila spettatori accorsi per applaudirlo, a causa della rottura del cambio che non gli permetteva di utilizzare il secondo set. Chi migliorava di oltre due secondi era Rosberg, che dopo aver risolto parzialmente i problemi di sottosterzo, realizzava il quinto tempo, pur accusando problemi con la frizione e con De Cesaris che lo avrebbe rallentato nel giro più veloce. Il romano era protagonista prima di una uscita di strada, poi di una rottura di motore che allagando la pista d'olio, impediva qualsiasi miglioramento. In crisi anche l'Alfa Romeo, con Patrese fermo per la rottura di una turbina, mentre risultanze positive venivano per la nuova iniezione a controllo elettronico.

Il tempo a Brands Hatch



VENERDÌ coperto - temperatura esterna 15° - in pista 17°



SABATO - sole - temperatura esterna 22° - in pista 33°



DOMENICA - sole - temperatura esterna 26° - in pista 35°

Doppia partenza

DOMENICA. Il warm-up non faceva altro che confermare una indiscutibile superiorità Michelin, con Elio De Angelis, primo delle Goodyear solamente al sesto posto. Rosberg girava con il «muletto» a causa di problemi di alimentazione sulla macchina da gara che lo costringevano anche per il via ad usare questa situazione di ripiego. Al momento della partenza Brands Hatch presentava oltre centomila spettatori, un record per il circuito inglese. La partenza era

L'altalena di Lauda

Così dopo 10 giri:

1. Piquet 12'51"482; 2. Prost a 0"187; 3. Lauda 1"190; 4. Warwick 14"264; 5. De Angelis 16"137; 6. Senna 21"080; 7. Alboreto 24"550; 8. Tambay 25"332; 9. Mansell 32"278; 10. Boutsen 35"993.

Così all'11 giro quando la gara è stata interrotta:

1. Piquet 14'08"645; 2. Prost 0"207; 3. Lauda 0"514; 4. Warwick 13"610; 5. De Angelis 15"987; 6. Senna 20"726; 7. Alboreto 24"424; 8. Tambay 24"913; 9. Mansell 34"104; 10. Boutsen 36"938.

Così dopo 20 giri:

1. Prost 25'37"412; 2. Piquet a 1"756; 3. Lauda 3"699; 4. Warwick 30"382; 5. De Angelis 31"236; 6. Tambay 34"039; 7. Senna 40"216; 8. Alboreto 51"803; 9. De Cesaris 1'05"480; 10. Arnoux 1'07"437.

Così dopo 30 giri:

1. Prost 38'04"241; 2. Lauda a 6"939; 3. Piquet 8"109; 4. Warwick 30"734; 5. De Angelis 45"962; 6. Senna 52"613; 7. Tambay 54"179; 8. Alboreto 1'17"396; 9. De Cesaris 1'30"632; 10. Arnoux 1'31"710.

Così dopo 40 giri:

1. Lauda 50'47"088; 2. Piquet a 2"491; 3. Warwick 27"863; 4. De Angelis 41"465; 5. Senna 47"200; 6. Tambay 1'13"909; 7. Alboreto 1'27"537; 8. De Cesaris 1'41"327; 9. Arnoux 1'42"703; 10. Patrese 1 giro.

Così dopo 50 giri:

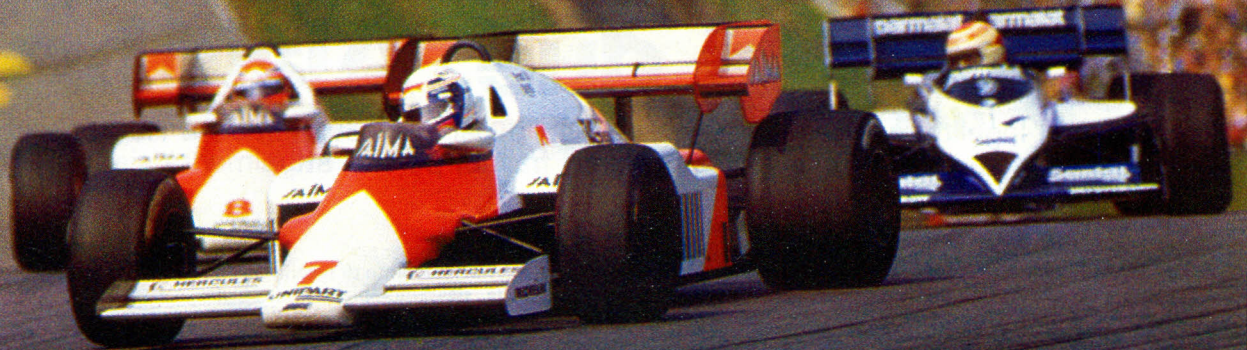
1. Lauda 1.03'14"988; 2. Piquet a 1"327; 3. Warwick 29"813; 4. De Angelis 47"489; 5. Senna 53"797; 6. Tambay 1 giro; 7. Alboreto 1 giro; 8. De Cesaris 1 giro; 9. Arnoux 1 giro; 10. Patrese 1 giro.

Così dopo 60 giri:

1. Lauda 1.15'33"648; 2. Piquet a 7"680; 3. Warwick 43"689; 4. De Angelis 57"781; 5. Senna 1.02"971; 6. Tambay 1 giro; 7. Alboreto 1 giro; 8. De Cesaris 1 giro; 9. Arnoux 1 giro; 10. Patrese 2 giri.

Così al traguardo dopo 71 giri: 1. Lauda 1h23'28"532; 2. Warwick a 42"123; 3. Senna a 1'03"326; 4. De Angelis a 1 giro; 5. Alboreto a 1 giro; 6. Arnoux a 1 giro; 7. Piquet a 1 giro; 8. Tambay a 2 giri; 9. Ghinzani a 3 giri; 10. De Cesaris a 3 giri.

regolare con Piquet che usciva dalla curva Paddock in testa davanti a Prost, De Angelis e Lauda. Dopo un chilometro, alla staccata della curva Surtees avveniva l'incidente che coinvolgeva Cheever, Alliot, Johanson e Gartner. La collisione era provocata da Riccardo Patrese che entrando in testa coda alla frenata seminava il panico tra le vetture sopraggiungenti. Cheever scartava a destra, nelle fasi concitate Johansson usciva di traiettoria ma il colpo di grazia all'Alfa Romeo, veniva da Alliot che centrava a tutta velocità il posteriore di Cheever, facendogli volare via l'allettone. In tutto questo marasma Gartner, trovandosi la strada completamente ostruita finiva la sua corsa contro il terrapieno, danneggiando sensibilmente la scocca. Al termine della prima parte della gara, i due piloti dell'Euroracing avevano un vivace scambio di idee in merito alle responsabilità dell'incidente, con Patrese che non accettando nessuna responsabilità per l'accaduto, mandava Eddy a quel paese! Davanti Piquet partito con gomme differenti dalle due McLaren sembrava controllare la corsa, sebbene Prost in due occasioni tentasse il sorpasso alla curva Paddock. Dietro era bagarre tra Warwick che aveva passato un De Angelis già in crisi con le gomme, Alboreto, Senna e Tambay, mentre aveva già abbandonato Rosberg per rottura del turbo. Al decimo giro avveniva il fatto che provocava la sospensione della corsa. Jonatan Palmer concludeva in maniera catastrofica il week-end della Ram, andando a schiantare la sua vettura contro il terrapieno della curva Clark. La macchina aveva un principio di incendio, tuttavia trovandosi in traiettoria i commissari decidevano per la sospensione al fine di agevolare il recupero. Al secondo via oltre alle vetture incidentate, mancava Teo Fabi che non era riuscito a risolvere i problemi di natura elettrica che lo avevano assillato sin dal via. La sosta era un vantaggio per le vetture gommate Michelin che in condizioni di pieno avevano riscontrato una eccessiva usura. Piquet e Warwick cambiavano tipo di gomme, optando per una soluzione più dura di quella delle McLaren. Al secondo via, Prost, avvertendo la pressione di Lauda era molto più determinato. Forzando i tempi, passava il brasiliano all'undicesimo gi-



Per Alain Prost e Niki Lauda, che ha appena superato Piquet, è arrivata la conferma della superiorità del binomio McLaren-Tag. (FotoVillani)

ro, portando il suo vantaggio a oltre due secondi. Lauda da parte sua capiva che in caso di vittoria del francese, si giocava molto di più che un semplice gran premio, forzava i tempi su Piquet, per passare al ventottesimo giro. Ora le McLaren erano divise da sette secondi, mentre ai box si cominciava a pensare all'opportunità sul cartello di mantenere le posizioni. Dietro infuriava la battaglia tra Andrea De Cesaris e le Ferrari. A turno sia Arnoux che Alboreto tentavano di passare la Ligier. A Michele la cosa riusciva a metà gara, mentre Arnoux sarebbe stato il protagonista di una concitata fase di sorpasso a tre giri dal finale. I sogni iridati di Prost avevano però breve durata. Al trentottesimo giro il francese si ritirava per la rottura del cambio; vedendo scomparire tutto il vantaggio che aveva faticosamente costruito in nove corse. Per Lauda i giochi sembravano fatti, Piquet aveva una fiammata verso il cinquantesimo giro, riducendo il distacco a meno di due secondi, tuttavia proprio in questa fase Lauda mostrava di avere la corsa in pugno, realizzando al 57. giro, il passaggio più veloce in l'13"191. Anche Piquet doveva cedere alla supremazia dell'austriaco, per il brasiliano il finale era poi decisamente drammatico. A quattro giri dalla fine, quando ormai pregustava la gioia per un secondo posto che con il ritiro di Prost, lo rilanciava per la corsa al titolo, Piquet doveva ritirarsi per la rottura del turbo. A trarre vantaggio da questa situazione era soprattutto Derek Warwick che raccoglieva un secondo posto del

tutto sperato, considerando che la Renault non aveva effettuato i test privati di due mesi fa. La Casa francese era dal gran premio di Francia che non andava a punti, mentre Tambay non poteva completare la festa della Regie, a causa di una rottura del motore che lo privava di un sicuro quinto posto a tre giri dalla fine. Chi esaltava la folla britannica, era Ayrton Senna. Il brasiliano dopo il secondo via ingaggiava un lungo duello con Elio De Angelis. La Toleman, rivelando una adattabilità stupefacente per questo circuito, propiziata dalla particolare condizione aerodinamica, seguiva a lungo la Lotus, terminando la sua opera di «ossessione» con un sorpasso da manuale di Senna alla curva Paddock.

GLI ULTIMI giri vivevano sul duello De Cesaris-Arnoux e sulla constatazione che i circuiti americani avevano rappresentato solamente una parentesi nell'arco dei valori delle competitività della F. 1. La McLaren possiede ancora una netta supremazia che solo le caratteristiche strampalate di circuiti come Dallas e Detroit avevano potuto mettere in ombra. La superiorità del team di Ron Dennis si esprimeva in tutte le componenti, telaio, motore, aerodinamica e gomme, come dimostrava la Brabham di Piquet, non in grado di reggere le tenere 05 per tutto l'arco della corsa. La vittoria di Lauda rimetteva anche tutta in discussione la lotta per il titolo. Con la sua ventiduesima vittoria Lauda accorciava la classifica, rimettendo in corsa

anche De Angelis, ora a soli otto punti, Arnoux e gli stessi Warwick e Rosberg. La F. 1 ringraziava, Prost no, rimandando ad Hockenheim il suo conto in sospeso con la fortuna.

Chiti fa paura

IL SABATO precedente il GP d'Inghilterra si era sparsa la voce che il team Osella aveva riservato una camera per l'ingegner Chiti, il quale avrebbe fatto così la sua rentrée in F.1. Subito fece terrorizzate all'Euro racing, facce di chi temeva di veder riapparire sulla sua strada il tecnico toscano. Chiti non si è visto, ma il clima, nella scuderia di Pavanello, non era, e non è dei più tranquilli. Il presidente Massacesi si sarebbe infuriato per la storia delle turbine KKK. Pavanello e Felici cercherebbero in tutti i modi di bloccare la fornitura di motori alla Minardi, spiegando il loro gesto con l'impossibilità dell'Autodelta di rifornire tre scuderie. Si parla di una lettera dell'Alfa Romeo, che avrebbe garantito alla scuderia romagnola un motore per i collaudi, ma senza assicurare una fornitura di propulsori per la stagione agonistica '85. Minardi, in questo caso, si sarebbe imbarcato nella progettazione di una vettura con il motore Alfa Romeo, senza disporre, in realtà, di alcuna certezza per il futuro.

■ ACCORDO MICHELIN-PIRELLI. «Sono del tutto prive di fondamento le voci giunte dalla Francia, secondo le quali la Pirelli si unirebbe alla Michelin per la realizzazione di un pneumatico da F.1. È impensabile che due aziende concorrenti si possano unire in un'attività promozionale come la F.1». Con queste parole il P.R. della Pirelli, Nigel Wolheim ha stigmatizzato l'impossibile accordo.

Perché Winkelhock non è ripartito

BRANDS HATCH. L'interruzione del Gran Premio e la testardaggine di Manfred Winkelhock (ma probabilmente più dei responsabili del team Ats) ha allungato molto i tempi del Gran Premio d'Inghilterra che comunque si sarebbe risolto in modo più «svelto» se tutti conoscessero i regolamenti. Dice l'art. 14 del regolamento sul mondiale F.1: «Se sarà necessario arrestare la corsa a causa di un ingombro sulla pista per un incidente o per le condizioni atmosferiche, una bandiera rossa sarà sventolata sul traguardo dal direttore di corsa.(...)».

Condizioni di nuova partenza

Caso A) La prima partenza sarà giudicata nulla e non avvenuta (...).

Caso B) La corsa verrà considerata come se venisse disputata in due sezioni: la classifica alla fine della prima parte sarà quella del giro precedente la sospensione. La distanza della corsa successiva alla nuova partenza sarà quella necessaria per arrivare alla distanza massima prevista. La griglia della nuova partenza sarà quella stabilita dall'ordine della prima parte di gara. Saranno ammesse al via le vetture schierate nella prima partenza a condizione che non siano state ufficialmente ritirate e che siano rientrate ai box con i loro mezzi. Non saranno ammesse vetture di riserva o muletto (...).

Casi chiari e precisi: non per Winkelhock che pretendeva di ripartire quando era palese che fosse rientrato ai box a spinta. Quindi discussioni o perdite di tempo degne di una gara «parrocchiale», non della F.1. □

GP GRAN BRETAGNA

IL VINCITORE/Niki Lauda, dopo l'aggancio, avverte il compagno

«A noi due, Alain!»

«Pensando all'Inghilterra: peggio per Prost, meglio per me. Guardando a Hockenheim: beh, ora anche lui sarà meno tranquillo. Lotteremo fra noi perché attualmente siamo i migliori»

di Andrea Ficarelli

BRANDS HATCH — Adesso sono soltanto uno e mezzo i punti che dividono Alain Prost e Niki Lauda in vetta alla classifica del campionato del mondo. Il verde di Brands Hatch, uno dei più suggestivi circuiti del mondo, ha visto le McLaren-Porsche tornare protagoniste, anche se non dominatrici. Per l'austriaco questo Gran Premio, che si è corso sul circuito alle porte di Londra, vale il doppio. Vincendo,

Lauda si è fatto avanti di nove punti, mentre Prost, fermatosi con il cambio rotto, è rimasto fermo al punteggio di Dallas. Non ci vuol molto a capire che per Niki è più importante il ritiro del compagno di squadra — ma sarebbe meglio dire «dell'avversario che corre con la sua stessa macchina» — della sua vittoria. Al camper della Marlboro c'è l'euforia dei grandi momenti: vincere il «Gran Premio John Player

Special» è quanto di meglio la casa delle sigarette «bianche e rosse» potesse fare per rovinare l'investimento della concorrente inglese, un investimento che aveva costretto la Marlboro a coprire tutte le sue scritte sulle tute dei piloti e sulle vetture da essa sponsorizzate. Lauda, anche questa volta, non si è preoccupato minimamente di nascondere la concorrenza con il suo compagno di squadra. Gli abbiamo chiesto un suo commento sul ritiro di Alain Prost. «Peggio per lui, meglio per me» ha risposto conciso nel suo caratteristico italiano. A Brands Hatch come su tutti gli altri circuiti, il «fine gran premio» di Niki Lauda è sempre lo stesso: premiazione, un salto obbligato in sala stampa, una corsa al motorhome, e via verso l'elicottero. «Anche questa volta è stata una di quelle corse sulle quali non ho davvero niente da dire. Quando tutto va bene, quando la macchina è perfetta non ci sono commenti da fare» ha detto l'austriaco. Non è mai facile capire se questa assoluta mancanza di problemi sia reale o se dipenda soltanto dalla volontà di Niki di togliersi rapidamente di dosso la pressione di giornalisti, amici e tifosi. «Non posso far altro che ringraziare il team per aver messo a mia disposizione una macchina così competitiva», ha proseguito Lauda formale come al solito.

IN REALTÀ la corsa della McLaren dell'austriaco non è stata affatto liscia come l'olio. Innanzitutto c'è stata l'interruzione della gara all'undicesimo giro per sgomberare la pista dal relitto della Ram di Palmer. Da buon profeta della sicurezza, Lauda non ha potuto che approvare la decisione della direzione di corsa: «Sono perfettamente d'accordo con questa decisione — ha detto — perché la macchina di Palmer pur essendo fuori pista, sull'erba, era in una posizione molto pericolosa. In quel punto l'avevamo proprio in traiettoria e c'era il rischio di finirci contro».

IL SECONDO problema di Lauda è stato Piquet che nel primo terzo di corsa è stato davanti alla McLaren dell'austriaco. «Sono sicuro che sarei riuscito a sorpassarlo anche se non avesse avuto dei problemi. La mia

macchina era senz'altro più veloce della sua». Piquet ha poi dovuto desistere per il cedimento del turbo e non ha consentito a Niki di esibirsi in un sorpasso di forza che, a suo dire, non sarebbe mancato. Infine c'è stato il problema Prost. Ed è stato il problema vero di Lauda fino a metà corsa, quando il cambio del McLaren numero 7 ha ceduto. «Non so dire cosa sarebbe accaduto se Alain fosse rimasto in gara fino al termine. Mancavano ancora 35 giri alla fine quando io ero secondo alle sue spalle staccato di circa 6 o 7 secondi. In quella fase non volevo forzare per essere sicuro di arrivare in fondo con le gomme in buono stato. Non potevo permettermi di rischiare un ritiro abbinato a una vittoria di Alain: la mia posizione nel campionato sarebbe diventata troppo difficile. Comunque durante la corsa pensavo che nella seconda parte avrei potuto raggiungerlo, anche se un secondo posto mi sarebbe bastato. Adesso è lui che ha dei problemi...».

IN ARCHIVIO Brands Hatch, Niki Lauda guarda già avanti. Mancano ancora 6 gran premi alla fine. De Angelis, terzo in classifica, non sembra in grado, con la sua Lotus gommata Goodyear, di impensierire le due McLaren. L'unico avversario serio di Lauda e Prost è rimasto Nelson Piquet, ma il suo distacco è sensibile: 15-16 punti corrispondenti a una vittoria e ad un secondo posto di svantaggio. Il titolo dovrebbe ormai giocarsi in Casa McLaren. La prossima gara, a Hockenheim il 5 agosto, è un appuntamento velocissimo. «Sono certo che a Hockenheim le nostre macchine saranno competitive — ha detto Lauda —. Su quella pista dovremmo lottare ancora una volta per la vittoria, poiché al tratto veloce si unisce quello misto nel quale le McLaren possono sfruttare la loro accelerazione. Comunque Alain sarà meno tranquillo...». Non resta quindi che attendersi un ennesimo confronto Lauda-Prost anche sull'autodromo tedesco. Francamente però non ci dispiacerebbe veder tornare sul podio Piquet, non solo per amor di campionato, ma perché il brasiliano... ha qualcosa da raccontare anche quando «la macchina è perfetta». □



Prost e Lauda prima della gara si confidano. L'austriaco, sul podio nell'altra foto, è ora a solo un punto e mezzo in classifica dal francese. Si prospetta un'estate calda (fotoVillani)



Alain Prost ha lasciato Brands Hatch amareggiato **Qui ho perso tanto**

BRANDS HATCH — Alain Prost se ne è andato dall'autodromo inglese scuro in volto. La vittoria di Niki Lauda dopo il suo ritiro ha fatto sì che il vantaggio del francese si sia assottigliato ad un solo punto e mezzo. Alain s'è allontanato ripetendo: «Qui ho perso tanto». Il pilota francese non ha voluto aggiungere altro, ma è chiaro che ha ragione Lauda, Prost dopo l'Inghilterra ha perso molta della sua tranquillità. A sei gare dalla fine del campionato, infatti, per Alain ricomincia tutto da capo.

■ **CRISI LIGIER.** Non si arresta la crisi della Ligier. Per mancanza di mezzi, sono stati sospesi molti aggiornamenti tecnici, che erano in programma per Brands Hatch. Il tecnico Beaujous manca ormai da quattro gare e anche Guy Ligier non si vede dal gran premio di Monaco. Il patron transalpino è attualmente alle prese con le difficoltà della sua azienda, costretta a licenziare alcuni operai per aver perduto un'ordinazione di vetturine a tre ruote da lei prodotte; ordina che il governo francese aveva garantito per rifornire gli uffici postali. Per l'85, Ligier è già in possesso di un contratto con la Renault per la fornitura dei motori ma, al momento, non ha ancora la certezza di poter pagare i quasi tre miliardi che la Regie chiede per la concessione del leasing. Sempre in tema di motori, la Lotus ha tutt'oggi rifiutato la proposta della Renault, che voleva legarsi alla casa britannica per altri tre anni. A Norwich, vorrebbero firmare solo per un anno, restando sempre in attesa del progetto Toyota.

■ **INCIDENTE FINALE.** Mentre stava per lasciare il circuito di Brands Hatch, il bilico del team Arrows è andato a urtare il ponte della direzione corsa con la fiancata. Il veicolo è rimasto completamente sventrato.

■ **BALDI.** Mauro Baldi, sostituito negli ultimi Gran Premi dell'olandese Huub Rothengatter, dovrebbe ritornare al volante della Spirit a partire dal prossimo GP di Germania (5 agosto). Sembra infatti che il pilota reggiano abbia trovato gli sponsor necessari a coprire il budget richiesto. Intanto domenica prossima farà coppia con Martini (e non con Wollek come annunciato in un primo momento) sulla Lancia nella gara del mondiale endurance piloti a Brands Hatch.

■ **FUORI DI SENNA.** Al termine dell'ultima sessione di prove, Ayrton Senna si è diretto con fare minaccioso verso i box della Ferrari: cercava Arnoux. Trovatolo, ha preso ad accusarlo di averlo apertamente ostacolato, durante il suo giro più veloce, con due repentini cambi di traiettoria alla curva Surtees. I due stavano venendo alle mani, quando per fortuna sono stati divisi. Senna se ne è andato infuriato, non prima comunque di avere inveito, in italiano, all'indirizzo del francese.

■ **PASS.** I biglietti falsi per i box sembravano essere una prerogativa di Monza, tuttavia, a Brands Hatch, uno svizzero è stato trovato in possesso di un bracciale abusivo. Questi bracciali si riconoscono per una grafica leggermente diversa.

De Angelis ancora a punti

«Accidenti a quel turbo»

La turbina ha rallentato il romano negli ultimi giri

BRANDS HATCH — Nelson Piquet ha fatto di tutto per resistere agli attacchi di Prost nella prima parte della gara, ma quando, Prost ha preso il largo, la sua resistenza si è conclusa con il cedimento del turbocompressore. Non abbiamo visto la classica fumata che caratterizza questo tipo di guasto, ma in fumo sono andate una parte delle speranze di Nelson di inseguire ancora il titolo mondiale «Adesso è più difficile che prima — ha detto Piquet — ma le corse sono imprevedibili. Anche a Hockenheim correrò per vincere: nella mia posizione è l'unica cosa che posso fare. Mirare al secondo o al terzo posto non mi serve a niente».

DEREK WARWICK è sempre andato molto bene a Brands Hatch. Anche in questo Gran Premio di Gran Bretagna, a casa sua, il pilota della Renault è stato autore di una corsa esemplare. «Ho avuto fortuna — ha raccontato a gara finita — quando la corsa è stata fermata per liberare la pista della macchina di Palmer. Le mie gomme erano troppo tenere e non avrebbero retto fino alla fine. Le ho quindi cambiate per montare un treno più duro e con queste ho finito senza problemi al secondo posto. Sei punti sono un bel bottino. Mi dava qualche preoccupazione Senna, che pur non seguendomi da vicino, stava correndo molto forte e mi obbligava a tenere un ritmo elevato. La Renault ha modificato le macchine che ora dovrebbero essere competitive anche sul veloce. È per questo che sono ottimista per la prossima gara di Hockenheim».

AYRTON SENNA è stato protagonista, ancora una volta, di una gara sorprendente. Ha portato la sua Toleman al terzo posto dopo aver lottato a denti stretti con Elio De Angelis. A Brands Hatch il brasiliano non ha risentito dei gravi problemi di resistenza fisica che aveva in gare precedenti, anche se al termine accusava una grande stanchezza al braccio destro. «Ho fatto una gran fatica a sorpassare De Angelis. In rettilineo la sua macchina era più veloce e nelle curve veloci non potevo stare in scia perché l'aerodinamica della mia vettura veniva troppo disturbata dalla turbolenza della Lotus. Elio è stato corretto ma mi ha fatto soffrire molto. Penso che senza di lui davanti avrei potuto raggiungere Warwick. Sono d'accordo sulla sospensione della gara, ma mi dispiace

ce che questo abbia permesso a Derek di montare gomme più dure: con quelle che aveva prima non sarebbe riuscito ad arrivare secondo e al suo posto ci sarei io. Sono comunque contento di questa gara, anche se purtroppo, l'incidente di Cecotto venerdì mattina ha guastato completamente l'umore di tutta la squadra».

ELIO DE ANGELIS, da parte sua ha avuto problemi di vario genere. Un quarto posto, comunque, non è mai da disprezzare, soprattutto per uno come lui che a forza di piazzamenti continua ad essere terzo nel campionato del mondo. Con questi tre punti di Brands Hatch, Elio ha messo insieme il nono risultato utile su dieci gare disputate. «La prima partenza — ha detto — è stata abbastanza buona ma le mie Goodyear dopo un po' si sono consumate. Durante la sosta abbiamo cambiato i pneumatici anteriori e modificato l'assetto. La Lotus è migliorata anche se verso il finale è comparsa una bolla sulle gomme anteriori e a 10 giri dal termine il turbocompressore è calato di pressione, rompendosi a due giri dal traguardo».

PIER CARLO GHINZANI continua positivamente sulla scia della brillante prestazione di Dallas. A Brands Hatch è arrivato solo nono ma «in linea di massima sono abbastanza soddisfatto — ha raccontato il bergamasco — L'Osella è andata molto bene. Verso la fine ho dovuto rallentare perché ho avuto il timore di non avere carburante a sufficienza. Senza questo rallentamento avrei avuto la possibilità di classificarmi meglio. Comunque la monoposto è andata bene. Il motore non ha perso un colpo e le gomme sono state stupende. A Hockenheim avremo la nuova Osella, che con una aerodinamica nuova dovrebbe migliorare le prestazioni».

NIGEL MANSELL era atteso dal suo pubblico su questo circuito nel quale arrivò terzo nel 1983. Ma purtroppo ha concluso anzitempo con il cambio rotto. «Mi trovavo in quinta marcia — ha detto l'inglese — e all'improvviso ho sentito il motore aumentare paurosamente i propri giri. Ho verificato che la leva del cambio fosse a posto ma ho scoperto che si era rotta. La decisione della Fisa di sospendermi, con la condizionale, la licenza non ha inciso sul morale. Sono consapevole, infatti, di non aver agito pericolosamente né a Detroit né a Dallas». (a.f.)

GP GRAN BRETAGNA

MERCATO PILOTI

Rosberg e Williams vicini alla rottura

BRANDS HATCH. È in pieno fermento il mercato piloti. Rosberg ha avuto di recente un colloquio con Williams per la definizione dei programmi futuri. Il finlandese ha chiesto delle precise garanzie economiche che, al momento, Frank non può dargli a causa della situazione per così dire fluttuante dai propri sponsor. In caso di rottura con Williams, Keke sarebbe ben visto alla McLaren, al posto di Lauda. L'austriaco resta con Barnard e soci solamente se vince il campionato del mondo, mentre Prost ha già firmato per l'85. Alla Lotus, De Angelis non ha ancora rinnovato il contratto e si parla di sostituzione per Mansell, a cui Peter Warr non perdona l'errore di Montecarlo. Sempre in casa Lotus, il contratto con Gérard Ducarouge scade a fine anno. Il tecnico francese ha ricevuto serie proposte dalla Renault, che lo vorrebbe affiancare a Tetu, e si è riservato di dare una risposta in attesa di vedere gli sviluppi del

progetto Indy. All'Euroracing, Patrese è legato da un contratto biennale, mentre Cheever deve ancora firmare per la prossima stagione. Tuttavia, l'italo-americano resta sempre in attesa di una chiamata da Williams (dando per scontato il ritiro dalla F.1 di Laffite a fine anno). La Renault ha già proposto la riconferma sia a Tambay sia a Warwick, ma a Parigi si attende il grosso colpo, visto che, per quanto riguarda l'immagine, quest'anno la casa francese ha raccolto ben poco: Lauda potrebbe essere l'uomo ad hoc, l'ideale per tutta la fase di sviluppo del nuovo motore quattro cilindri che la Ligier starebbe realizzando da impiegare come alternativa al sei, ormai arrivato al limite della sua fase evolutiva. Sempre per i tecnici, Brunner dell'Euroracing avrebbe avuto un colloquio con Mc Donald della Ram per la realizzazione di una nuova vettura, sempre dotata di turbo Hart. □

LE PROVE DELLA FERRARI

Radiatore da radiare

MARANELLO — Il quinto e il sesto posto nel Gran Premio d'Inghilterra pensiamo che possano soddisfare solo in parte il team Ferrari. Le gomme disponibili di un solo tipo (senza che vi fosse la possibilità di una sostituzione durante il break causato dall'incidente di Palmer) e la vettura, che in pratica è ancora una C4 con l'unica aggiunta di pance laterali allungate, non potevano esprimere i frutti di un lavoro che è ormai proiettato verso il 1985. Vista l'attuale situazione di classifica, non è azzardato affermare che la squadra italiana abbia iniziato lo sviluppo della vettura che nel prossimo anno dovrà difendere i suoi colori. Ad avvalorare questa tesi, sarebbero le prove effettuate nel tardo pomeriggio di mercoledì scorso da René Arnoux, il quale ha effettuato pochi giri di pista con una vettura che rappresenta un ulteriore passo avanti rispetto a quanto già visto in Austria. Nella versione osservata a Fiorano, si accentua la similitudine con le linee utilizzate sulla 126 C2, in cui le temperature d'eser-

cizio e dell'ingresso dell'aria motore non raggiungevano i limiti attuali. Si parla infatti di 125 gradi con l'attuale disposizione degli scambiatori di calore. La nuova soluzione sembra essere decisamente migliore, ma deve essere accoppiata ad altre modifiche che la mancanza di tempo non ha consentito di effettuare (in Inghilterra erano presenti solo due esemplari delle C4 con pance lunghe). Tutto ciò, in attesa della soluzione definitiva, quella che dovrebbe consentire alla Ferrari di poter cancellare la parola «radiatore» dal suo elenco dei pezzi da revisionare: si tratta di una soluzione legata alla utilizzazione di un impianto di condizionamento totale (aria, acqua ed olio). Oltre alla dimensioni sperimentali dell'impianto, si sta cercando di ricavare l'energia necessaria senza richiedere una riduzione di potenza del motore, né un aumento dei consumi. Un ulteriore recupero d'energia... «dove ce ne è in abbondanza e dove viene dispersa...», ci ha detto uno dei tecnici interessati. (a. s.)



Un altro austriaco in F. 1

BRANDS HATCH — Gerard Berger, il pilota del team Trivellato impegnato nell'Euro F. 3 e con il team ufficiale Bmw nell'Euro+turismo, salirà sulla seconda ATS in occasione dei Gran Premi di Germania ed Austria. Il salto di qualità del giovane pilota austriaco è stato possibile grazie allo sponsor Jagermeister.

L'ALTRA BRANDS HATCH

Lola regina

BRANDS HATCH — La corsa valevole per il campionato nazionale Thundersports è stata indubbiamente la più ricca fra quelle proposte dagli organizzatori inglesi parallelamente al gran premio. Ricca di spunti tecnici e agonistici e ricca di protagonisti. Disputatasi sulla distanza di trenta giri, ha visto subito al comando la Lola T 530 di Foulston-Brindley, seguita dalla Ecosse B284 portata in gara da Lesley e Mallock. In seguito la leadership è stata appannaggio di Lovett, al volante di una Lola T594C, vettura che, dopo la sosta ai box, è stata pilotata da Ian Taylor.

Prima della fine della corsa, Taylor ha riconquistato il comando e si è imposto realizzando un buon 45'08"29, che equivale a 163,33 di media. Piper e Needell si sono divisi la Chevron B26/36 che si è classificata seconda, mentre Wallis-Gilbert Scott hanno guidato la Chevron B19 giunta terza.

TROFEO THUNDERSPORTS

Così la gara: 1. Lovett/Taylor (Lola T594 C) 30 giri in 45'08/29 alla media di 163,33 Km/h; 2. Piper/Needell (Chevron B26/36); 3. Wallis/Gilbert Scott (Chevron B19); 4. Pelmm/Wilds (Chevron B36); 5. Blanchet/Juegins (Lola T594C); 6. Hill/Riley (BMW M1); 7. Thompson/Lanfranchi (Tiga C84); 8. Walker/Bradley (Royale RP 37); 9. Ward/Sears (Royale RP37); 10. Minshaw/Hill (Chevron B19).

Rouse esce dal gruppo

BRANDS HATCH — La gara valevole per il campionato inglese di gruppo I e disputatasi sulla distanza di 20 giri ha avuto un avvio stupendo, caratterizzato da un bel duello

fra Win Percy, partito in pole position con una Toyota Supra, e Andy Rouse, che aveva realizzato il secondo miglior tempo in prova con una Rover Vitesse. Una foratura a metà corsa ha però costretto Percy al ritiro. Il successo di Rouse non è stato affatto agevole: James Weaver lo ha infatti messo sotto pressione e alla fine si è guadagnato un eccellente piazzamento.

CAMPIONATO INGLESE PRODUZIONE

Così la gara: 1. Rouse (Rover Vitesse) 20 giri in 33'32"36; 2. Weaver (BMW 635); 3. Brodie (Colt Starion); 4. Woodmann (BMW 635); 5. Newman (Ford Capri); 6. Dorwett (Alfa GTV 6); 7. Kennedy (BMW 635); 8. Dooley (Alfa Romeo GTV 6); 9. Chatfield (Ford Capri); 10. Irvine (Mazda RX-7).

Bailey è più Ford

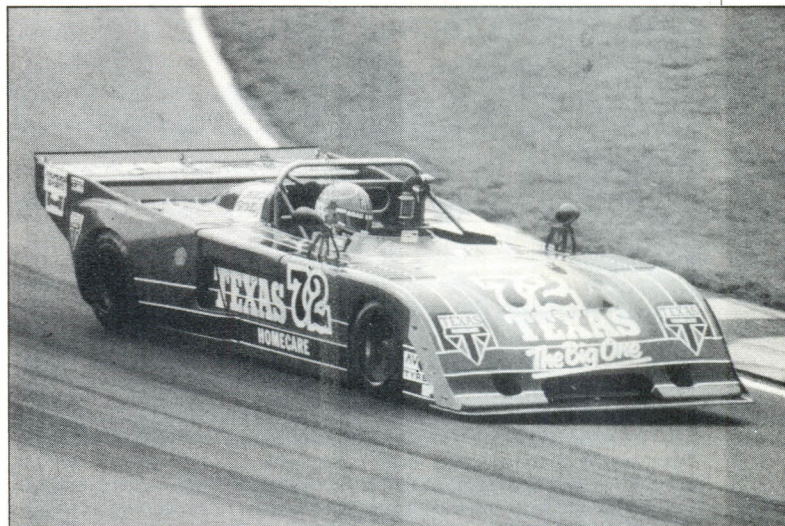
BRANDS HATCH — Il successo nella gara delle celebrità, valevole per il trofeo Pirelli, è andato a Julien Bailey, il quale ha preceduto nell'ordine Andy Rouse, John Watson, Barry Williams e James Hunt.

CORSA DELLE CELEBRITA'

1. Bailey (Ford Escort) 10 giri in 10'22"95, alla media di 111,93 km/h; 2. Rouse (Ford Escort); 3. Watson (Ford Escort); 4. Williams (Ford Escort); 5. Hunt (Ford Escort); 6. Soper (Ford Escort); 7. Bell (Ford Escort); 8. Smith (Ford Escort); 9. Dumfries (Ford Escort); 10. Pond (Ford Escort).

SuperMike

BRANDS HATCH — Mike Wheatley ha vinto la gara riservata alle vetture storiche, pilotando una BRM P 154 alla media di 163,69



La Chevron B26/36 di Piper-Needell (FotoVillani)

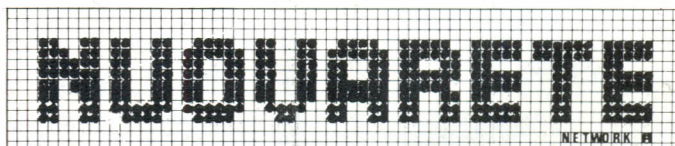
chilometri orari. Wheatley ha ottenuto il successo anche grazie a un testa-coda di John Foulston — che si trovava al comando — nell'ultimo giro.

AUTO STORICHE

1. Mike Wheatley (BRM P 154) 10 giri in 15'25"04, alla media di 163,69 km/h; 2. Ray

Mallock (Lola T222). 3. Williams (March 707); 4. Foulston (McLaren M8D); 5. Franklin (McLaren M6B); 6. Palmer (Lola T73); 7. Brindley (Lola T 160); 8. Hulse (Lola T70); 9. Bordon (Chevron B19); 10. Breauvoisin (Lola T 212).

Servizi a cura di **David Hodges**

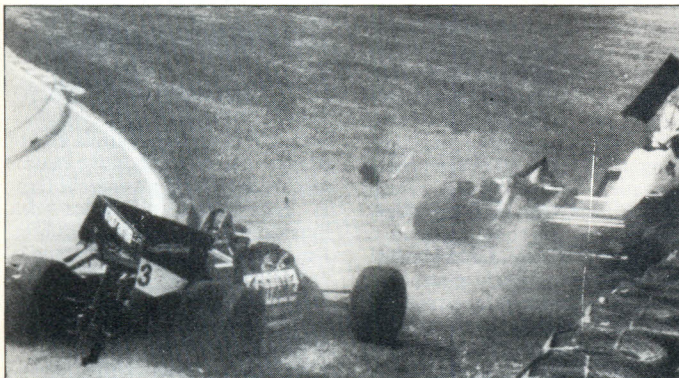


Il primo VERO circuito radiofonico

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; LECCO: 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.

La carambola d'apertura



Una scena dell'incidente all'inizio del Gran Premio d'Inghilterra. A destra la Ram-Hart di Philippe Alliot si ferma contro i pneumatici dopo aver toccato l'Osella di Gartner (al centro) e la Tyrrell di Johansson (FotoAP)

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

GP GRAN BRETAGNA

I tecnici sempre più attratti dalla lezione della McLaren **Sulla scia della regina**

Il ritorno ai circuiti veloci, ha riproposto il tema dell'aerodinamica. Williams, Alfa Romeo e Osella hanno optato per la parte posteriore stretta come le dominatrici del campionato

BRABHAM

Aerodinamica: meglio vecchia

BT53/4: Nelson Piquet
BT53/2: Teo Fabi
BT53/3: «muletto»

Tutte le tre Brabham viste nelle prove di venerdì erano nella nuova veste aerodinamica provata a lungo a più riprese in segreto da Nelson Piquet. Questa nuova versione da lontano ricorda la vecchia ma le differenze sono notevoli e numerose. Invariato è rimasto praticamente solo il muso con il piccolo radiatore dell'olio apparso per la prima volta a Montreal. Diverse sono le fiancate, più corte e molto più alte, dato che i radiatori e lo scambiatore di calore (sulla sinistra) sono ora meno inclinati e più verticali. Nel disegno è visibile di quanto siano state accorciate le fiancate. Diversa la posizione della turbina a sinistra e della presa d'aria. Diversa anche la sospensione posteriore con una nuova geometria, così come è cambiata la centina davanti al blocco in fusione che sostiene le sospensioni anteriori. Sabato e domenica le Brabham sono tornate alla vecchia configurazione aerodinamica conservando però le novità nelle sospensioni. La versione «B» è anche più leggera della macchina che ha corso prima di Brands Hatch.

ATS

Nuova versione non usata

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

La squadra tedesca ha ultimato, come avevamo annunciato, la seconda versione della macchina che ha debuttato quest'anno. Questa monoposto ha subito un allungamento del passo grazie ad un distanziale tra motore e cambio più lungo che sul primo esemplare. Questa monoposto è stata portata a Brands Hatch solo in caso di necessità e sarà usata invece a Hockenheim dove il passo lungo, unito ad una aerodinamica leggermente corretta dovrebbe dare buoni risultati sui veloci rettilinei. Questa macchina rimasta sempre coperta da un telone dietro i box ha anche una carrozzeria posteriore leggermente modificata.

ARROWS

Dietro tante novità

A7/2: Thierry Boutsen
A7/1: Marc Surer

Completamente rifatta la carrozzeria nella parte posteriore con un copri-motore molto basso e lungo per cercare di migliorare il flusso d'aria verso l'alettone posteriore. Per tale motivo anche le sospensioni posteriori e la parte centrale posteriore della vettura è stata coperta da una sottile carenatura. Nuova la sospensione posteriore sulla vettura di Boutsen con un quadrilatero inferiore tipo McLaren al posto del solito triangolo. Su tutte e due le macchine sono state irrigidite le centine di fissaggio delle sospensioni posteriori.

OSELLA

Il futuro è... McLaren

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

Tre macchine finalmente per la Osella che sta preparando la nuova versione per i circuiti veloci con il passo allungato di 7,5 cm e la parte posteriore stretta tipo McLaren. Tale soluzione ha dato dei notevoli vantaggi nelle prove comparative fatte in «galleria del vento». In Germania solo Ghinzani avrà questa vettura, poi a Zeltweg vi saranno due esemplari, per arrivare a Monza con tre nuove vetture.

LIGIER

Fianchi lunghi in Germania

JS23/4: Andrea De Cesaris
JS23/2: Francois Hesnault
JS23/1: «muletto»

A Digione prima di venire in Inghilterra la squadra francese ha provato una sospensione anteriore irrigidita nel punto di attacco alla scocca del triangolo inferiore. Tale soluzione non è stata portata a Brands Hatch. Per la Germania dovrebbe esserci la carrozzeria con le fiancate più lunghe di 8 cm per poter alloggiare i nuovi scambiatori aria/aria come Renault e Lotus. Il telaio 03 è in fase di riparazione.

LOTUS

Ripetuto lo «stile Dallas»

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

In Austria la squadra inglese aveva provato i freni al carbonio che non sono stati montati perché rendevano la macchina molto nervosa in frenata. Esternamente le Lotus erano le stesse di Dallas, anche se De Angelis ha usato la configurazione aerodinamica con due flap laterali sovrapposti ai lati dell'alettone posteriore.

RENAULT

Rinforzata l'ultima nata

RE50/8: Derek Warwick
RE50/7: Patrick Tambay
RE50/2: muletto

In seguito ai numerosi incidenti della prima parte della stagione siamo già all'ottavo telaio della serie RE50. Quest'ultimo è stato costruito con una tecnica molto diversa. Invece di avere fibre di carbonio unidirezionali mescolate con il Kevlar, il nuovo telaio è totalmente in fibra di carbonio però disposta con diverse angolazioni a seconda dei vari punti. Aumentato inoltre lo spessore, del materiale composito senza più differenze brusche di spessori fra una zona e l'altra. Il peso della scocca nuda è salito di 2,5 kg anche perché sono stati aumentati gli inserti di rinforzo apparsi per la prima volta a Montreal nella zona della centina delle sospensioni e del cruscotto. Questi rinforzi sono stati adottati anche sulla vettura di Tambay. Sulle due vetture da gara vi era poi una nuova carenatura posteriore con il profilo più incurvato verso l'alto e che passa sopra i bracci dei triangoli inferiori. Sono scomparse le paratie laterali ai lati degli scivoli posteriori che, nella nuova versione, non carenano più completamente il cambio. Venerdì sono stati provati ancora una volta i dischi al carbonio della Sep su entrambe le vetture, poi sono stati smontati così come le speciali pinze fatte dalla stessa Renault per questi speciali dispositivi. Nuovo anche il sistema per riscaldare la benzina. Sono stati conservati i radiatori supplementari dell'olio così come i nuovi alettone anteriori provati per la prima volta a Dallas.

FERRARI

Via di mezzo per i fianchi

126 C4/76: Michele Alboreto
126 C4/75: René Arnoux
126 C4/73: «muletto» Alboreto
126 C4/74: «muletto» Arnoux

Ben quattro vetture sono state portate dalla casa di Maranello. Le due monoposto da gara avevano una nuova veste aerodinamica delle fiancate, completamente diversa rispetto a quella vista in Austria nelle prove di metà luglio. Allora le fiancate erano molto lunghe e squadrate, i radiatori inclinati con gli scambiatori verticali subito dietro, diciamo all'altezza dell'attacco motore. A Zeltweg si è notato anche la nuova sospensione posteriore tipo push-rod e dei nuovi profili inferiori molto accentuati che arrivavano fino all'estremità posteriore del cambio. La versione invece portata a Brands Hatch aveva praticamente di diverso solo la posizione dei radiatori, inclinati e non più a freccia e le fiancate di media lunghezza con uscite d'aria nella parte superiore. Praticamente questa versione riporta la Ferrari alla forma esterna della C3 dello scorso anno. Tutte le quattro vetture avevano l'iniezione elettronica integrale della Weber Marelli nella versione con gli iniettori rivolti verso il basso rispetto ai tromboncini di aspirazione.

EURORACING ALFA

L'elettronica timidamente...

184T/3: Eddie Cheever
184/2: Riccardo Patrese
184/1: muletto

Sabato e domenica mattina è stato provato il nuovo dispositivo elettronico della Nord Electronic che regola la pompa meccanica dell'iniezione sulla vettura di scorta. Per il resto le Alfa Romeo erano in «versione Dallas» se si esclude il fatto che le prese d'aria di uscita dai radiatori laterali sono ora integrate nella carrozzeria delle fiancate e non sono più rivettate sopra. Anche l'Alfa Romeo, come la Williams, sta studiando una versione con la coda stretta che dovrebbe essere sottoposta a un test di paragone con l'attuale versione in «galleria del vento».

WILLIAMS

Si tenta il passo lungo

FW09/4: Keke Rosberg
FW09/3: Jacques Laffite
FW09/1: «muletto»

Dopo il frettoloso tentativo di adottare la parte posteriore tipo McLaren, attuato a Montreal per meno di venti minuti, Patrick Head ha riproposto questa soluzione aerodinamica in maniera più accurata. Nella versione di Montreal, per poter avere una parte posteriore stretta, Head era stato obbligato a mettere tutti gli accessori del turbo in una zona esigua con la logica conseguenza di avere problemi di smaltimento del calore. Le nuove Williams apparse a Brands Hatch hanno il passo allungato di circa 12,5 cm grazie ad un nuovo distanziale che contiene anche il serbatoio dell'olio tra motore e cambio. Ora la disposizione delle turbine, delle valvole wastegate e degli scarichi è più razionale e non vi sono stati grossi problemi di temperature. Naturalmente rifatta la carrozzeria, anche se ricalca le linee di quella vista in Canada. I profili inferiori della carrozzeria arrivano fino alla parte terminale con disegno più spigoloso rispetto alla McLaren. La sospensione posteriore è praticamente quella vista in Canada. Nuove le prese d'aria per le due turbine. Ihi messe praticamente a novanta gradi rispetto le fiancate. Irrigidità alla stessa maniera dell'ultimo telaio (il «5») anche le scocche vecchie. Nuovi gli scambiatori di calore del tipo aria/aria, mentre per le sospensioni anteriori si è tornati ad usare i portamozzoli del modello '84. Per la seconda volta Rosberg ha corso con i freni al carbonio (1. volta in Sud Africa) della Sep con pinze singole A+P davanti a doppie Lockheed dietro. Sul muletto vi era un nuovo motore sperimentale del tipo di quello provato a Dallas. Rosberg lo ha usato in gara.

MCLAREN

Auto vincente non si tocca

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

Praticamente nessuna delle novità provate in Austria ed in Germania la scorsa settimana sono state montate sulle vetture a Brands Hatch. In Austria era stato provato un diverso controllo totalmente elettronico della pompa Bosch, delle nuove turbine e delle valvole wastegate. In Germania vedremo una nuova sospensione anteriore mentre per ciò che riguarda il motore, l'ingegner Metzger vuole essere molto prudente prima di dare via libera a novità.

TYRRELL

Freni avanti-indrè

O12/4: Stefan Bellof
O12/5: Stefan Johansson
O12/1: «muletto»

Nessuna modifica sulle Tyrrell, tornate con i dischi dei freni stretti e non ventilati tipo F. 2. Per la gara, la squadra di Ken Tyrrell tornava però ai dischi ventilati. Bellof, come a Dallas aveva una carenatura inferiore attorno al cambio con estrattori tipo Renault.

SPIRIT

Motore vecchio soliti problemi

IOIB/2: Hub Rothengatter
IOIB/1: «muletto»

Tutte le due Spirit sono tornate al motore Hart, ma nessuna novità è stata apportata alle vetture. Il team soffre sempre di problemi di mancanza di soldi.



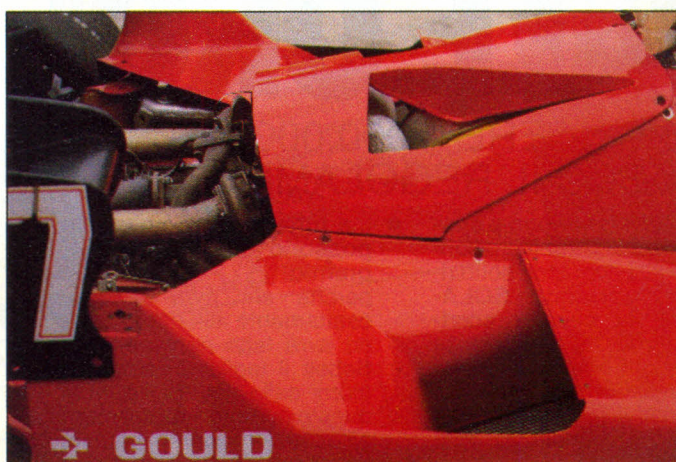
Durante le prove di venerdì si è vista una Brabham (in alto a des.) con fiancate più corte e più alta (FotoVillani). La Ferrari invece è tornata a fiancate lunghe (sopra-FotoVillani) e con radiatori posti in modo diverso (al centro-FotoAmaduzzi). A lato, la vettura di Alboreto (FotoVillani)

TOLEMAN

Quarta scocca subito out

TG 184/4: Johnny Cecotto
TG184/2: Ayrton Senna
TG184/3: «muletto»

La Toleman ha approntato il quarto telaio della serie '84. Questa scocca è andata completamente distrutta nel terribile incidente occorso venerdì a Cecotto. Per il resto niente di nuovo.



GRANDE CONCORSO SABELT

"LA SICUREZZA VALE ORO"

VUOI VINCERE 1.000.000 IN ORO?
ECCO IL REGOLAMENTO

- **Compila il tagliando e spediscilo alla Sabelt**, rispondendo alle domande sotto riportate, **barrando SOLAMENTE la casella corrispondente alla risposta che ritieni esatta**. Completa il tagliando con i tuoi dati personali e quelli richiesti, e spedisilo all'indirizzo indicato.
- **Tutti partecipano a tanti premi!** Infatti, tutti i tagliandi che giungeranno alla Sabelt entro 30 giorni dalla data di uscita di questo numero della Rivista, parteciperanno all'estrazione di questi premi:
 - 12 seggiolini di sicurezza per bambini;
 - 12 coppie di cinture di sicurezza;
 - 30 ombrelli Sabelt;
 - 60 cavi per traino;
- **...e tutte le risposte esatte possono far vincere il 1° premio!** perché chi avrà risposto esattamente alle domande - ed avrà fatto pervenire alla Sabelt il tagliando entro 30 giorni dalla data di uscita di questo numero - parteciperà all'estrazione del 1° premio, consistente in **un oggetto in oro del valore di 1.000.000 di lire**.
- **I vincitori** I nomi dei vincitori di tutti i premi saranno pubblicati su questa Rivista. Gli interessati riceveranno comunicazione scritta.

sabelt
cinture di sicurezza

Aut.Min. n. 4/263896 del 20-4-84

Da quale materiale è costituito il nastro delle cinture di sicurezza?

- Poliestere
- Cotone
- PVC

Di quale materiale è costituita la struttura di un seggiolino di sicurezza per bambini Sabelt Baby?

- Polistirolo
- Acciaio
- Polipropilene

NOME _____

COGNOME _____

INDIRIZZO _____

CITTA' _____

C.A.P. _____

TELEFONO _____

Hai le cinture sulla tua vettura? SI NO

Usi le cinture di sicurezza? SI NO

Solo per i lunghi viaggi? SI NO

Barrare la casella corrispondente alla risposta.

AS 5

GP GRAN BRETAGNA

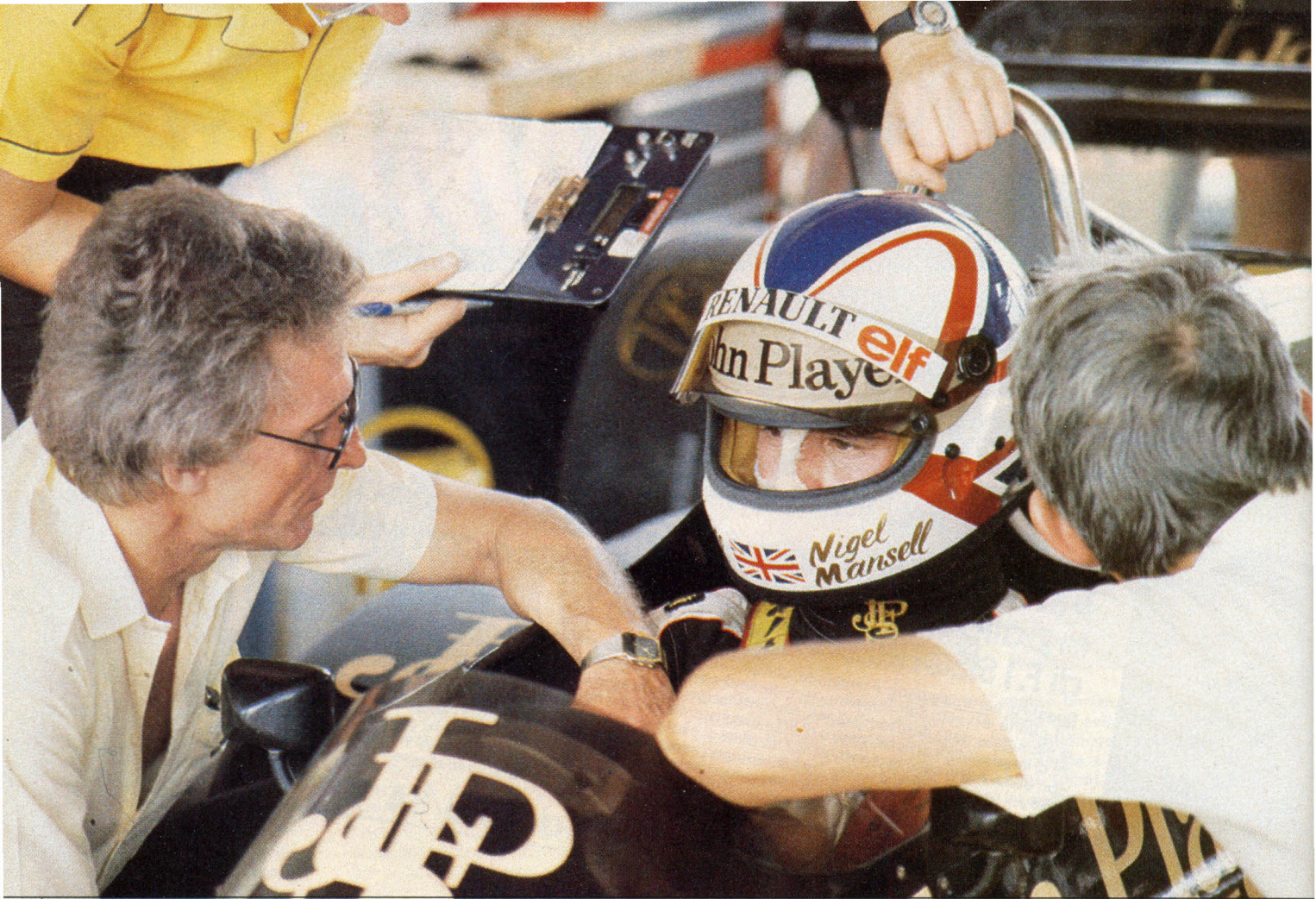


È sempre molto ambito ottenere il miglior tempo al termine delle prove di qualificazione da parte dei piloti del «circus» iridato. Da quando è stato istituito il Vespa pole position trophy, poi, i piloti detentori del giro più veloce in prova tornano a casa con una fiammante Vespa. A sinistra e destra, gli ultimi due vincitori dello speciale trofeo: Nigel Mansell, in pole per la prima volta a Dallas, e Nelson Piquet che con la performance di B. Hatch ha conquistato la quarta Vespa della stagione. Se andrà avanti così gli converrà aprire una concessionaria Piaggio in Brasile! (fotoVillani)



Brands Hatch è stata terra di ritorni nella massima formula. In alto (fotoAmaduzzi) Stefan Johansson, che ha sostituito l'infornuto Brundle sulla Tyrrell n.3 se la ride con il compagno Bellof. Johansson ha guidato nel 1983 la Spirit Honda, ottenendo buoni risultati. In gara è rimasto coinvolto nell'incidente del primo giro, innescato dall'intraversata di Patrese. Stessa sorte anche per l'austriaco Jo Gartner (foto Villani) che è salito per la seconda volta sull'Osella dopo la positiva esperienza di Imola. L'austriaco si è qualificato per un pelo ma non è andato lontano in gara.

Compilare in stampatello e spedire a SABELT S.p.A.
Via G. D'Adda 9 - 10024 MONCALIERI (TO) - Tel. (011) 647.07.47



Gerard Ducarouge, a sinistra (FotoDPPI) ha una grande esperienza della F. 1. Attualmente è in forza alla Lotus, lo vediamo sopra con Mansell (FotoColombo), ma ha lavorato anche con la Matra, la Ligier, sotto con Jabouille nell'81 (FotoCevenini) e con l'Alfa



Dal missile al bolide

Il tecnico della Lotus ha iniziato la sua carriera di progettista con i missili aria-aria. Poi una mancata nomina lo ha portato alle corse automobilistiche. Prima di approdare al team inglese, Gerard ha lavorato alla Matra, alla Ligier e, infine, all'Alfa Romeo

di Cesare Maria Mannucci

SE È VERO che un progettista si identifica con una Casa costruttrice, questo non è certamente il caso di Gerard Ducarouge. Egocentrico ed accentratore sino all'eccesso, il «Duca» come ormai è stato ribattezzato, è ancora uno dei pochi realizzatori di F.1, che riesce ad imporre il suo nome su quello del costruttore. Da quando è approdato alla Lotus, non si sente più parlare delle macchine del compianto Colin Chapman, ma semplicemente delle realizzazioni del tecnico francese. Ducarouge non ha mai sposato la causa di nessuna bandiera, non si è mai fatto influenzare dal magico nome di un costruttore; per lui conta solo il frutto della sua creatività e la risposta del cronometro. Da ormai vent'anni nel mondo delle corse, Gerard Ducarouge ha prestato la sua opera — lavorare sarebbe un termine restrittivo — per Matra, Ligier, Alfa Romeo e Lotus, venendo a contatto con tutte le differenti mentalità del mondo delle corse. Fedeltà, per il «Duca», è una parola difficile, ma è anche vero che alla base di tutti i suoi divorzi ci sono sempre state decisioni dall'alto, che (vedi il caso Alfa Romeo) si sono poi trasformate in spietate cartine tornasole per chi completamente sprovvisto di corse, aveva deciso il licenziamento. Dopo la parentesi Alfa Romeo, servita a Ducarouge per capire che la politica può arrivare più in alto di una Formula Uno vincente, Gerard si è lanciato a testa bassa nell'avventura Lotus, ridando la sveglia ad un ambiente che dopo la scomparsa di Chapman sembrava destinato inesorabilmente al declino. Profondo conoscitore del carattere dei piloti, De Cesaris e De Angelis lo considerano alla base della loro rinascita sportiva per la carica e la fiducia che il tecnico francese riesce a trasmettere anche nelle fasi più concitate delle prove (Ducarouge ha l'ossessione del giro veloce, della pole position). Dopo la

scomparsa di Chapman, il ruolo di leader nel campo aerodinamico spetta senz'altro a lui, come dimostra la Lotus 95, e in precedenza la Ligier JS 11 e la Matra sport MS 630. Con i prototipi ha già assaporato la gioia del titolo mondiale, cosa che insegue ancora in F.1, tuttavia a dimostrazione che la parola accontentarsi, non rientra nel suo vocabolario, per il prossimo anno Ducarouge ha raccolto l'ennesima sfida, allestendo una Lotus per Indianapolis. In caso di successo in America, state tranquilli che il «nostro» non si fermerebbe, accontentandosi dei successi raggiunti. Subito guarderebbe ad un altro obiettivo, magari il record mondiale di velocità a Boneville, perché per lui chi si ferma è perduto. Conosciamolo.

— Sono ormai vent'anni che continui a spremerti il cervello nel mondo delle corse, come hai cominciato?

«Prima di occuparmi di corse, lavoravo in una società aerospaziale di nome "Aeroaviation" dove mi interessavo di diverse cose, ma soprattutto di missili aria-aria. Aspettavo da tempo una nomina per andare a lavorare in Guyana, dove questa società aveva il reparto di ricerche avanzate. In Francia mi occupavo soprattutto di prove in laboratorio, ma non ero soddisfatto dal momento che si trattava di una attività statica. La nomina per la Guyana tardava ad arrivare e cominciai a stancarmi dei banchi prova. Così quando lessi su un giornale che la Matra cercava dei tecnici per allestire un reparto competizione nel campo automobilistico, presentai subito domanda di assunzione. Entrai alla Matra nel 1966».

— Cosa ricordi di quel periodo. Si trattava di un'impresa voluta da De Gaulle per rilanciare la «grandeur» francese, come era l'ambiente?

«Un ricordo fantastico. È con la Matra che ho imparato tutte le problematiche dell'automobilismo sportivo. Raramente ho visto

un ambiente così motivato a vincere. Inizialmente mi occupavo del reparto studi, poi venni dirottato al settore prototipi. Nelle gare "Sport" seguivo la macchina dalla sua realizzazione ai campi di gara. Più che la progettazione, mi occupavo della macchina in pista, e in quel periodo le gare di prototipi erano ben altra cosa rispetto ad ora. In precedenza avevo seguito il programma F.2 e F.3, questo mi aveva permesso di avere una panoramica completa su tutte le problematiche inerenti le corse automobilistiche».

— Cosa mancò alla Matra per diventare una casa leader nel mondo delle competizioni?

«Direi che non le è mancato niente dal momento che ha vinto in tutti i campi in cui si è cimentata. Per vincere in Formula Uno abbiamo dovuto rivolgerci all'organizzazione di Ken Tyrrell, perché alla Matra erano impegnati su troppi fronti, è forse questa l'unica accusa che si può muovere, di avere disperso le forze in troppe discipline. La macchina col motore Ford andò meglio di quella spinta col motore Matra, anche perché negli ultimi anni la Formula Uno stava diventando un obiettivo minore, le cose più importanti erano Le Mans e il campionato mondiale marche».

— E perché dalla Matra passasti alla Ligier?

«Nel 74 la Matra decise di chiudere il reparto corse, rimanendo come semplice fornitrice di motori per Guy Ligier. Jean Luc Lagardere, il patron della Matra, volle aiutare Ligier, prestandomi al suo reparto corse, in sostanza ero sempre un uomo-Matra, distaccato alla Ligier. Qui ebbi veramente il peso di tutta la responsabilità, dal momento che alla Ligier le forze non è che abbondassero. Per la prima volta avevo la responsabilità totale e integrale della progettazione e della assistenza della macchina in pista».

— Per un egocentrico come te, era senz'altro la soluzione ideale.

«Non del tutto. Oltre che a progettare la macchina e seguirla sui campi di gara, dovevo occuparmi anche di mille altre cose. Dovevo seguire l'organizzazione di tutto il team, le relazioni con la FOCA. Amo avere molte responsabilità, ma alla Ligier erano veramente troppe. Quando devi seguire mille cose, è inevitabile che qualcuna ti riesca meno bene. I primi anni alla Ligier non esisteva la figura del team manager, dovevo addirittura occuparmi delle prenotazioni degli alberghi».

— Malgrado tutto questo, alla Ligier hai realizzato la JS 11, forse la più bella vettura ad effetto suolo.

«Non starebbe a me dirlo, ma credo che la JS 11 fosse una macchina straordinaria. Se Ligier avesse avuto dei budget adeguati, credo che avremmo potuto vincere i campionati del mondo nel 1979-80. Se andiamo a vedere i risultati, la Ligier nei primi sei mesi era sempre la macchina da battere, poi gli altri copiando le nostre soluzioni (e avendo più mezzi di noi) venivano fuori alla distanza. Non abbiamo mai potuto disporre di una squadra per i test, di adeguate sessioni nella galleria del vento, arrivavamo agli ultimi Gran Premi sempre con l'acqua alla gola. Credo che la JS 11, a differenza delle altre vetture ad effetto suolo, era stata concepita anche pensando al telaio e alle sospensioni, non solamente all'aerodinamica e alla deportanza. La Lotus, sino a quel momento, aveva goduto di un enorme vantaggio in campo aerodinamico, non avevano sviluppato in maniera adeguata anche le altre componenti della macchina. Quando a Buenos Aires per il primo Gran Premio della stagione, siamo stati subito due secondi più veloci della Lotus, il nostro vantaggio non era solo di natura aerodinamica, ma soprattutto in tutti gli altri aspetti della macchina, telaio, sospensioni, distribuzione dei pesi».

segue

Dal missile al bolide

segue

— Un periodo estremamente stimolante alla Ligier, perché te ne andasti?

«È stato Ligier che ha voluto che me ne andassi nel 1981, dopo il Gran Premio di Inghilterra. Tra di noi non regnava più l'intesa dei primi periodi. Era diventato impossibile lavorare, c'erano fattori nuovi che mi sfuggivano, tutto il team era pervaso da una strana atmosfera. Scrissi io stesso la lettera di dimissioni per Ligier. Ma ancora adesso non riesco a dare una motivazione valida per l'interruzione del nostro rapporto».

— Non fu forse Laffite a pilotare la cosa per aiutare Jabouille?

«Non lo so, perché Jacques in fondo lo considero ancora un amico. Forse l'insieme Laffite, Jabouille e Paoli, ha operato perché fossi messo in minoranza all'interno del team».

— Lasciata la Ligier, come ti sentivi?

«Ero molto abbattuto, dal momento che la Ligier per quanto riguarda la F.1, era una squadra che avevo costruito dal niente. Avevo un'ottima intesa con tutto il personale, il fatto che tutto finisse per motivi ancora adesso incomprensibili, era una grande tristezza. Tuttavia mi sono subito guardato attorno, in F.1 fasciarsi la testa non serve a niente».

— Cosa vuol dire per un francese lavorare per l'Alfa Romeo.

«Un grande onore. Risposi con entusiasmo alla chiamata dell'Alfa, anche se devo dire che lavorare in una azienda di stato italiana non è certamente una cosa facile. Ci sono troppe polemiche e troppa politica. Non potevo essere concentrato al cento per cento sulla realizzazione della macchina, dovevo guardarmi da tutti questi fattori, la vita non era certamente semplice».

— Era una situazione che ti dava fastidio?

«Certamente. Dovevi sempre guardarti alle spalle, non sapevi mai le cose che venivano dette dietro le tue spalle. Il problema dell'Alfa Romeo era il clima che regnava all'interno del team, ed è un peccato, perché il potenziale tecnico era di prim'ordine. Ho un ottimo ricordo del mio periodo all'Alfa Romeo, ma anche un grosso rimpianto. Nell'82 avevamo iniziato un lavoro fantastico, la macchina alla sua seconda uscita era già in pole position, i risultati erano decisamente incoraggianti, c'era tutto il potenzia-



Del suo periodo all'Alfa, sopra con Giacomelli (FotoCarrer) e a destra con De Cesaris (FotoColombo), Ducarouge ricorda soprattutto le troppe polemiche e il fatto di non aver potuto lavorare tranquillo e portare a termine il suo lavoro

le tecnico per diventare grandi, e ancora adesso non capisco perché alla fine dell'anno si sia deciso di chiudere tutto. Uno spreco, una montagna di forze umane e tecniche buttate all'aria in nome di cosa? Se si aveva la pazienza di aspettare ancora un anno, i risultati sarebbero arrivati senz'altro».

— Il limite di quella macchina era il motore?

«Certamente, ma la mia non è una critica. Il motore era ancora allo stadio di sviluppo. Dei quattro fattori che compongono un insieme vincente, motore, telaio, pilota e gomme, indubbiamente il motore era il nostro punto debole. Per l'Alfa Romeo era il primo anno con il motore sovralimentato, dovevano avere la pazienza di aspettare piuttosto che di buttare tutto a monte».

— I tuoi rapporti con Chiti?

«Molto curiosi, come del resto quelli che credo tutti abbiano avuto con lui. Inizialmente andavamo d'accordo, in seguito molto meno, non sul piano umano, ma su quello professionale. Tra di noi non c'era molta collaborazio-

ne. Io avrei dovuto occuparmi del telaio, lui del motore, invece purtroppo il mio lavoro doveva subire spesso delle influenze "esterne". Non ho mai cercato di prendere il posto di Chiti all'Autodelta, e penso che se le cose fossero proseguite con la stessa metodologia dell'82 a quest'ora per l'Alfa sarebbero già arrivati i risultati».

— Quando scoppiò il caso dell'estintore vuoto al Paul Ricard, con il tuo relativo allontanamento, cosa pensavi?

«Ho pensato che in Italia, la politica era più importante che lo sport. La storia dell'estintore è stato solamente un pretesto per liberarsi di me. Mi addossai subito, come responsabile tecnico, la colpa per quello che era successo, ma credo non si sia mai vista una punizione del genere, per una manchevolezza così piccola. Mi dissero che non ero più dell'Euroracing, che restavo in forza all'Alfa Romeo, e un mucchio di cose senza senso. A questo punto era meglio interrompere tutto».

— Fu Pavanello a prendere questa decisione?

«Probabilmente, ma la cosa non mi interessò più di tanto. Dal momento che, se si prendeva una inezia del genere come pretesto, era meglio interrompere tutto, se non c'è fiducia e stima da ambo le parti, è inutile continuare a lavorare. Me ne andai con dispiacere perché l'Italia è una paese che adoro e nel quale avrei voluto lavorare per molto tempo».

— Dissero che avevi la frenesia di fare esperimenti, spesso inutili.

«È completamente falso. Le prove e i test sono la condizione imperativa per avere successo in Formula Uno. Chiaramente quando provi, vi sono soluzioni buone e altre meno, a volte certi



pezzi non sono mai usati in corsa, ma tutto questo rientra nella logica della F.1. Ogni giorno, dalle prove imparo delle nuove cose, senza test la macchina non progredirebbe mai. È certamente peggio quando si sbaglia la progettazione completa di una macchina, credo anche che alla fine venga anche a costare di più».

— Il contatto con la Lotus, come è avvenuto?

«Già nel 1982 Colin Chapman mi aveva chiesto con insistenza di passare alla Lotus per collaborare insieme alla realizzazione del nuovo modello. Dissi sempre di no, perché sino all'83 ero legato all'accordo con l'Alfa Romeo. Quando mi decisi, avevo comunque molti dubbi. Avrei dovuto prendere il posto di una persona praticamente insostituibile, il più grande cervello della F.1, Colin Chapman. Arrivando alla Lotus, praticamente mi giocavo la carriera».

— Come era l'ambiente Lotus dopo la scomparsa di Chapman?

«Sono arrivato in una scuderia praticamente in disarmo. La mancanza di vittorie, il dover gestire due macchine con motorizzazioni differenti, erano fattori che pesavano su tutta la squadra. Probabilmente il mio arrivo ha fatto rinascere in tutti la voglia di combattere, lo spirito di rivincita. In cinque settimane abbiamo realizzato due vetture completamente nuove, lavorando praticamente ventiquattro ore al giorno. Credo sia stato un episodio difficilmente ripetibile».

— Che confronto puoi fare tra l'ambiente della F.1 italiano, francese e inglese?

«Lavorare in Inghilterra è molto duro. Credo che tutte le scuderie del mondo abbiano come unico obiettivo quello di vincere le corse, probabilmente cambia il metodo per arrivarci. Un team

inglese è certamente più organizzato, le responsabilità sono ben definite, ognuno conosce il suo ruolo all'interno della squadra. Per il mio tipo di lavoro, essere in un team inglese è certamente più facile».

— L'accusa che spesso ti indirizzano è di essere il miglior tecnico del mondo a preparare le macchine per le prove, ma non per la gara, in parole povere avresti l'ossessione della pole position...

«Lo so, ed è la cosa più stupida che mi si possa dire. Quando una macchina è competitiva, sono quattro i fattori principali, il telaio, il motore, le gomme e il pilota. Se durante la corsa non si ottengono le medesime prestazioni che in prova, vuol dire che è mancato uno di questi elementi. La performance pura, si vede nelle prove, quando il motore è al massimo, le gomme sono le più veloci, e anche il pilota dà il

meglio di se stesso, l'unico elemento tra prove e gara che non cambia è il telaio. È assurdo pensare ad una vettura concepita solamente per le prove, quando l'unico elemento che non cambia è proprio il telaio».

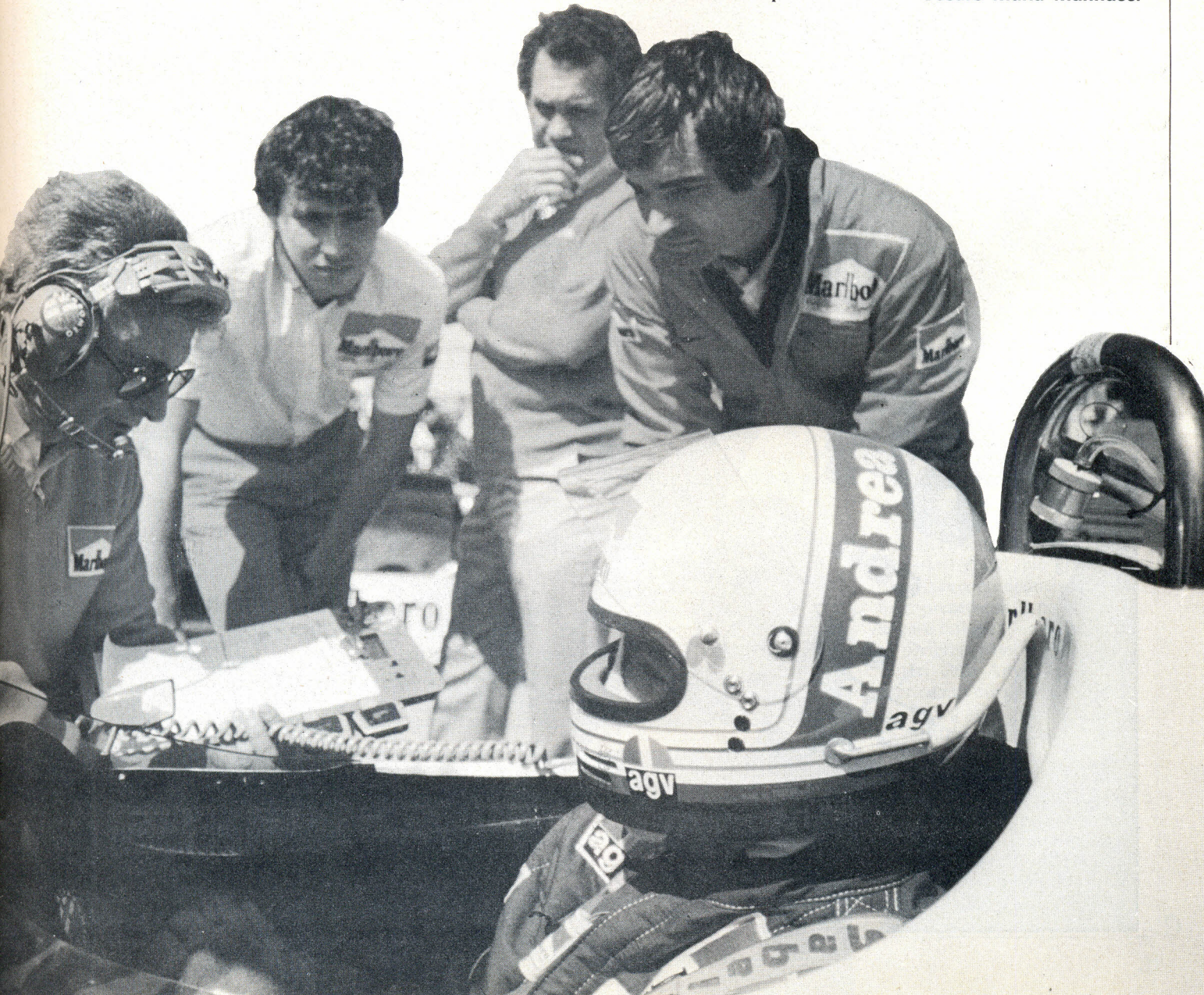
— Cosa vuol dire fare una macchina per Indianapolis?

«È una sfida fantastica. Vincere ad Indianapolis, nella corsa più famosa del mondo, credo che per un progettista sia una delle soddisfazioni più grandi».

— Il tuo sogno è una Ducarouge F.1?

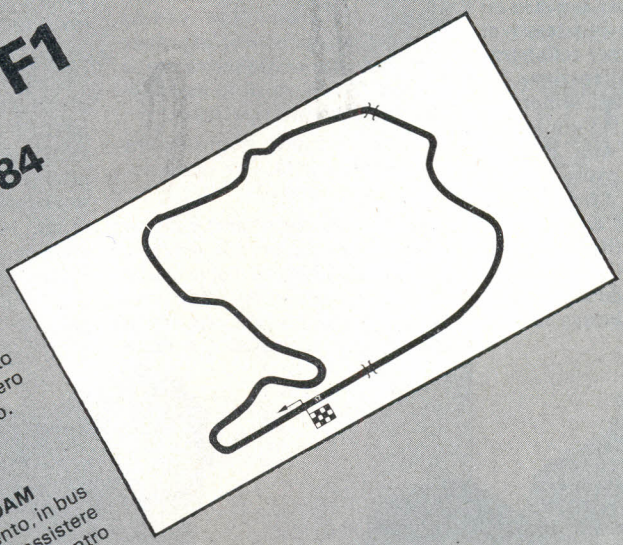
«Il mio sogno è vincere il campionato del mondo, magari già quest'anno. Non sono spinto dall'orgoglio di avere il mio nome sopra una macchina. L'importante è lavorare in un ambiente motivato al massimo, e dove possibilmente si pensi solamente alle corse, e a vincerle nel migliore dei modi. Che la macchina sia nera, rossa, blu o rosa non mi interessa».

Cesare Maria Mannucci



Come ormai è tradizione, Autosprint in collaborazione con la BONONIA VIAGGI organizza a condizioni di favore trasferte in occasione di Gran Premi di Formula Uno. Questa volta la proposta è particolarmente allettante in quanto contempla un viaggio di 4 giorni in Olanda in occasione del GP di Formula Uno che si disputerà a Zandvoort il prossimo 26 agosto.

Questa volta si va al GP OLANDA F1 Zandvoort 26-8-1984



1. giorno - 24 agosto
MILANO-AMSTERDAM
Partenza con volo di linea per Amsterdam, arrivo e trasferimento in Hotel, resto della giornata libero a disposizione, pernottamento.

2. giorno - 25 agosto
AMSTERDAM-AMSTERDAM
1. colazione e trasferimento in bus o treno, al circuito per assistere alle prove del Grand Prix, rientro nel pomeriggio, pernottamento.

3. giorno - 26 agosto
AMSTERDAM-AMSTERDAM
Dopo la 1. colazione partenza, in treno o in bus, per il circuito per assistere al GRAN PREMIO D'OLANDA F. 1, rientro nel pomeriggio. Pernottamento.

4. giorno - 27 agosto
AMSTERDAM-MILANO
1. colazione e trasferimento in aeroporto, partenza con volo di linea per Milano.

AI G.P. '84

con

AUTO SPRINT

e
bononia viaggi

QUOTA DI PARTECIPAZIONE Lire 720.000

- La quota comprende:
- Passaggio aereo con voli di linea — Trasferimenti in pullman dall'aeroporto all'Hotel e viceversa — Sistemazione in camera doppia con bagno, in Hotel di 1. categoria — Servizio di 1° camera colazione — Trasferimenti al circuito in bus privato o in treno — Assistenza di un incaricato dell'Agenzia.
 - Supplementi facoltativi:
 - Camera singola con bagno L. 80.000

Per informazioni rivolgersi a:
BONONIA VIAGGI
Galleria del Toro n. 3 - Bologna.
Tel. 051/263985 - Telex 511494
BONTURI

EUROPEO/Una concorrenza spietata rende incerta la lotta per il titolo

Soffio nei Capelli

Il milanese si è ripreso bene dopo la delusione di Monza, vincendo a Pergusa e Mugello. Berger, Dumfries e Langes sono però vicinissimi e pronti a vendere cara la pelle

di Luigi Massari

L'EURO F. 3 sta vivendo un momento tormentato, l'irregolarità di Monza ha tolto a Capelli nove punti molto importanti ed al termine delle tre gare disputate in Italia il vantaggio del milanese sui rivali Berger e Dumfries è minimo. Questo ha fatto scattare in Enzo Coloni la molla del contrattacco ed il team manager umbro ha chiesto formalmente al Mugello, al termine del primo turno di prove, il controllo del carburante impiegato dalla Ralt-VW di Dumfries. Al termine della gara i commissari d'ufficio hanno disposto il medesimo controllo per la benzina della Martini-Ar e ciò ha fatto sì che la classifica della gara in Toscana rimanga in sospeso fin quando non saranno conosciuti gli esiti degli esami. Se tutto risulterà regolare Capelli potrà contare su 50 punti contro i 45 di Berger, i 42 di Dumfries ed i 27 di Langes. Il regolamento stabilisce che, quando siano organizzate più di 12 gare, i risultati validi ai fini

della classifica di campionato siano pari al numero delle corse meno quattro.

IL CALENDARIO EUROPEO della F. 3 prevede 14 prove, quindi quattro punteggi da scartare a fine stagione per ogni pilota e solo Dumfries e Langes hanno attualmente la possibilità di non intaccare il loro punteggio non avendo ottenuto punti già in quattro corse: per Capelli si tratta di rinunciare a quattro punti, per Berger addirittura a nove. Se a ciò si aggiunge l'incertezza sulla richiesta inoltrata dalla Volkswagen Motorsport alla FISA affinché i punteggi non validi per Capelli salgano a cinque, non corrispondendo secondo i tedeschi l'essere tolto di classifica al non essersi classificato fra i primi sei, si capisce che la tranquillità nel team Coloni è più apparente che reale. Le piste che verranno non vedono in realtà un favorito unico. Dumfries ha



deciso di prendere parte a tutte le rimanenti prove in programma, rinunciando ad altrettante gare in Inghilterra dove tuttavia conserva un margine di 36 punti sul rivale più vicino, Russel Spence, e la possibilità di parte-

cipare ancora a tre corse prima della fine del campionato. Il suo compito in Europa non sarà semplice: la Michelin ha prodotto e portato al Mugello per Capelli e Berger nuove gomme che hanno per lo meno pareggiato il conto con le Yokohama. Anche i giapponesi avevano in Toscana pneumatici per le ruote posteriori nuovi, più grandi di un pollice come diametro rispetto ai precedenti: le ha montate in gara Langes; non sono ancora perfettamente a punto ma i tecnici della Advan dicono di aver capito dove vanno migliorati. Sul piano sportivo Capelli ha mantenuto sempre un elevato livello di competitività, senza mai incappare in errori di guida: lo stesso non si può dire di Dumfries, in testacoda a Monza ed al Mugello. Molto costante per contro anche Berger che, gomme permettendo, dirà senza dubbio la sua per il titolo. □



Il gioco degli scarti potrebbe sfavorire Capelli, foto sopra, nei confronti di Berger, e del focoso Dumfries, rispettivamente sulle Ralt gialla e argenta nelle foto a destra. Altro grande rivale del milanese è Claudio Langes, nella foto a destra, positivo con la Ralt Toyota. (fotoMassari)



Capelli è convinto che il campionato è ancora tutto da giocare

Senza un attimo di tregua

CI VUOL POCO a rendersi conto di quanto sia già popolare Ivan Capelli fra gli appassionati di automobilismo, basta recarsi in un autodromo in occasione di una gara di Euro F. 3 per constatarlo. Il culmine si è avuto ovviamente a Monza (il pilota è nato e vive a Milano) con un tifo incredibile, normalmente riservato ai big della F. 1. La gara di casa è stata per il campione italiano di F. 3 la festa che lui si aspettava soltanto in pista, poi le verifiche l'hanno trasformata in una giornata di amarezza. Capelli ha già in precedenza espresso il suo pensiero sull'accaduto, affermando di non essere stato assolutamente al corrente dell'irregolarità della sua macchina e la certezza che si sia trattato di un fatto isolato. Le successive perentorie affermazioni a Pergusa ed al Mugello hanno riportato un clima, almeno apparentemente, più disteso nel team Coloni.

«In Sicilia — racconta Capelli — mi sono impegnato come forse non avevo mai fatto in precedenza nella mia carriera. Sette anni di corse ed i miei successi in F. 3 correvano il rischio di essere inquinati dall'episodio di Monza: se volevo smentire le insinuazioni sulle mie gare precedenti, dovevo tornare a vincere in condizioni di perfetta regolarità. Ce l'ho fatta, mi sono ripetuto al Mugello. Monza



Ivan Capelli ha fugato i dubbi del dopo Monza. Il pilota di Coloni vede in Berger e Dumfries i suoi rivali maggiori (FotoMassari)

rimarrà un'ombra ma bisogna sempre guardare al futuro».

— Quattro vittorie, Montecarlo, in testa al campionato europeo: siete riusciti ad imporvi con l'unica Martini contro la marea Ralt...

«Sì, ma per farcela abbiamo dovuto impegnarci al massimo. Lo scorso anno io conoscevo già le piste, i meccanici sapevano che messa a pun-

to adottare per ogni circuito prima di partire dalla sede del team, io ero alla seconda stagione con una Ralt e sapevo interpretarne agevolmente il comportamento. Quest'anno è tutto cambiato: i circuiti sono, a parte quelli italiani, totalmente nuovi, per me e per il team, la Martini si comporta diversamente dalla Ralt ed ho dovuto scoprirla gara per gara: In più gli avversari non lasciano certamente modo di prendere le cose con calma ed il calendario del campionato non permette un attimo di tregua».

— Dei tuoi avversari quale temi di più?

«Non sottovaluto nessuno, particolarmente i vari Dumfries, Berger e Langes che mi sono vicinissimi in campionato».

— Dumfries è nella tua stessa situazione di esordiente nel campionato europeo, cosa pensi delle sue prestazioni?

«Va effettivamente forte, come ha dimostrato a Montecarlo facendo segnare il terzo tempo nel primo turno di prove al suo debutto nel Principato. Anche la sua macchina è molto buona e lui la porta al limite, esattamente come facevo io nell'italiano lo scorso anno, con un rendimento non dell'ottanta, ma del cento per cento».

(l.m.)

Dumfries vuole sfondare anche in Europa per realizzare il suo sogno

Destinazione Formula Uno

È DECISAMENTE l'uomo nuovo della F. 3, tanto in Inghilterra quanto in Europa: fino allo scorso anno infatti Johnny Dumfries non aveva ottenuto risultati di rilievo ma ha iniziato nelle prime gare di questa stagione ad evidenziare la stoffa del protagonista. Ora sta diventando un personaggio: rampollo di una nobile famiglia scozzese, nipote di uno dei principali collaboratori di Frank Williams è primo attore tanto nel campionato inglese quanto nell'Euro F. 3 e così racconta in sintesi i suoi trascorsi sportivi:

«Sono nato sulla costa occidentale della Scozia, a Rodside il 26 aprile 1960 ma ora vivo a Londra. Prima di passare alla F. 3 ho disputato due anni di F. Ford ed uno di kart nella categoria 100 cc. Nella F. Ford nel 1982 ho vinto soltanto due gare pur avendo conquistato numerosi piazzamenti nei primi cinque-sei posti: non avevo molti sponsor e lavoravo personalmente sulla mia macchina. È stata una buona esperienza...».

— Sei passato poi alla F. 3 lo scorso anno senza realizzare subito grandi risultati...

«È vero, ho partecipato a poco più di metà campionato, penso circa quattordici corse e né io, né la mia squadra possedevamo una grande esperienza. Ho comunque imparato tante cose riguardo la F. 3, ero veloce



Dumfries ha già provato una F.1 nei mesi scorsi. Se si aggiungesse l'europeo potrebbe entrare nel team Williams (FotoTeso)

ma ho avuto numerosi incidenti. Una volta resomi conto che potevo essere in lotta per la vittoria mi sono applicato per migliorarlo il resto».

— Ora sei in testa nel campionato inglese e molto ben piazzato in quello Europeo: se potessi scegliere quale preferiresti vincere?

«Se potessi scegliere... mi piacerebbe

vincerli entrambi! Per il mio sponsor, BP, è più importante il campionato inglese ma penso che potremmo vincere anche l'Europeo che quest'anno è molto combattuto e nel quale mi diverto molto a correre». Dumfries preferisce non commentare la squalifica di Capelli a Monza ma, molto sportivamente, afferma: «Non è detto che anche con la macchina di Capelli in regola io non avrei commesso errori, forse mi sarei egualmente girato».

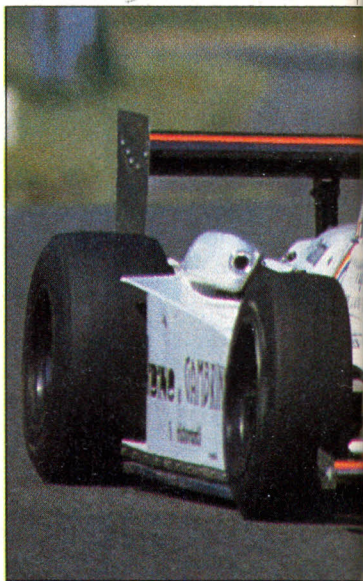
— Come è avvenuta la presa di contatto con una Williams di F. 1?

«Frank Williams mi aveva chiesto di andare a Donington per fare solo qualche giro con una delle sue macchine che in quell'occasione doveva essere guidata da un paio di persone molto importanti. Io dovevo soltanto controllare che tutto funzionasse bene, è stato molto piacevole e benché non disponessi dell'Honda turbo sono rimasto molto impressionato dalla potenza del motore».

— Sarà la tua squadra nell'85?

«Mi piacerebbe molto: voglio arrivare in F. 1 il più presto possibile. È molto difficile entrare nell'ambiente ma poi con un buon team alle spalle si può andare bene in non molto tempo».

(l.m.)





Sono sempre numerosi gli italiani nell'euro F.3. A sinistra il romano Paolo Giangrossi, protagonista a Monaco e Mugello ma molto sfortunato. Sotto Walter Voulaz ha corso saltuariamente al volante di una Ralt di Eddie Jordan e del team Crugnola. Nelle altre foto nell'ordine Cosimo Lucchesi, al primo anno d' europeo sta facendo esperienza in vista del futuro mentre Melgrati sembra essere pronto per cogliere il successo. (FotografieMassari)



EUROPEO/Numerosi gli italiani nella serie continentale

Gli emigranti

Oltre Capelli e Langes, i nostri colori sono ben rappresentati in F. 3 Melgrati, Lucchesi, Voulaz e Giangrossi cercano un posto al sole

PER TRADIZIONE, i nostri colori si sono sempre ottimamente messi in evidenza nel campionato europeo della terza formula e questa stagione 84 non sembra per nulla intenzionata a fare eccezione. Dopo dieci gare infatti a condurre la classifica provvisoria è Ivan Capelli, autore di

ottime prestazioni nonostante né lui né la sua squadra fossero agli esordi fuori dai nostri confini. Ad aggiungere un ulteriore elemento di incertezza a inizio anno era la scelta di Enzo Coloni di puntare su una Martini, una macchina che il team manager umbro gestisce col pieno appoggio del costruttore italo-francese praticamente in esclusiva fuori dalla Francia e che ha portato ad un ottimo livello di preparazione. L'altro nostro connazionale nelle primissime posizioni della graduatoria, quarto per l'esattezza, è Claudio Langes. Il bresciano aveva iniziato la sua terza stagione nell'Euro F. 3 con una Ralt di Eddie Jordan ma aveva presto rinunciato alla collaborazione con la squadra irlandese, dopo appena due gare. Il motivo era la scarsa competitività dei pneumatici Dunlop, una realtà accettata e riconosciuta solo qualche settimana più tardi anche dallo stesso Jordan che passava ai pneumatici Yokohama in occasione della quarta corsa dell'anno. Sotto la pioggia di Donington Langes era arrivato terzo, perdeva poi la gara di Magny

Cours per rientrare a La Chatre con la Ralt del Barron Racing. Il rientro era dei più promettenti, siglato con la pole position.

UNA PRÓDEZZA RIPETUTA a Montecarlo dove Langes rimaneva in testa per metà corsa. Langes ha trovato modo di confermarci fra i protagonisti a Monza ed a Pergusa ed una prima vittoria è ormai matura per lui. In progressione stanno andando anche le prestazioni di Ruggero Melgrati, culminate al Mugello in un brillante terzo posto. La stagione in effetti non era iniziata bene ed a Donington Melgrati aveva dovuto correre col muletto effettuando una rimonta bella quanto inservata; molto meglio stava andando a Zolder, dove partiva dalla seconda fila, ma un eccesso di impeto lo tagliava fuori dalla corsa: seguiva poi un periodo non brillantissimo fino a Monza dove Ruggero tornava nei primi posti, almeno in prova. Ancora in Italia il pilota di Pavesi arrivava quarto a Pergusa e, la domenica successiva, terzo al Mugello. L'unico altro italiano in classifica attualmente è Walter Voulaz: il milanese aveva preso il posto di Langes e Magny Cours ma a Silverstone

segue



Gli emigranti

segue

rinunciava a correre per Jordan, passando per un paio di gare, Monza e Pergusa, con Mario Crugnola. Sulla pista di casa il bloccaggio del differenziale mentre la macchina veniva portata sullo schieramento gli impediva di correre mentre in Sicilia doveva ritirarsi per essere stato urtato da Jones alla prima curva.

NELLA SQUADRA di Mario Crugnola corre con regolarità Cosimo Lucchesi, fino al Nürburgring a fianco di Kristian Nissen, poi con Voulaz ed al Mugello unico pilota del team: ciò, unito all'esperienza accumulata nelle precedenti gare, gli ha giovato ed in Toscana si è esibito in una bella gara, superando prima Davy Jones e poi Tommy Byrne. Solo saltuariamente si è visto sugli autodromi Paolo Giangrossi al rientro nell'Europeo con una Ralt del Grifo Team: la squadra romana è molto impegnata nella messa a punto della macchina e dopo questo primo periodo di assestamento si dovrebbe vedere Giangrossi in posizioni migliori.

Luigi Massari

L'albo d'oro del campionato europeo

- 1975 **Larry Perkins**
(Ralt Toyota Rt 1)
- 1976 **Riccardo Patrese**
(Chevron B 34 Toyota)
- 1977 **Pier Carlo Ghinzani**
(March 773 Toyota)
- 1978 **Jan Lammers**
(Ralt Rt 1 Toyota)
- 1979 **Alain Prost**
(Martini Mk 34 Renault)
- 1980 **Michele Alboreto**
(March 803 Alfa Romeo)
- 1981 **Mauro Baldi**
(March 813 Alfa Romeo)
- 1982 **Oscar Larrauri**
(Euroracing Alfa Romeo)
- 1983 **Pier Luigi Martini**
(Ralt Rt 3 Alfa Romeo)

■ **TARQUINI.** Dopo essere stato giudicato il migliore allievo del corso Csai Marlboro di Misani, Tarquini è riuscito ad esordire nella gara d'Europa del Mugello al volante di una monoposto del team Coloni. In gara è stato sfortunato ma in prova si è comportato ottimamente girando coi tempi dei più veloci. Tarquini aveva già corso l'anno scorso in F. 3 al volante di una Dallara.



Anche nel campionato italiano la situazione è incerta

All'ultimo respiro

Santin comanda la classifica con appena cinque punti sul giovane Caffi. Gli outsider giocheranno un ruolo decisivo nelle prossime prove

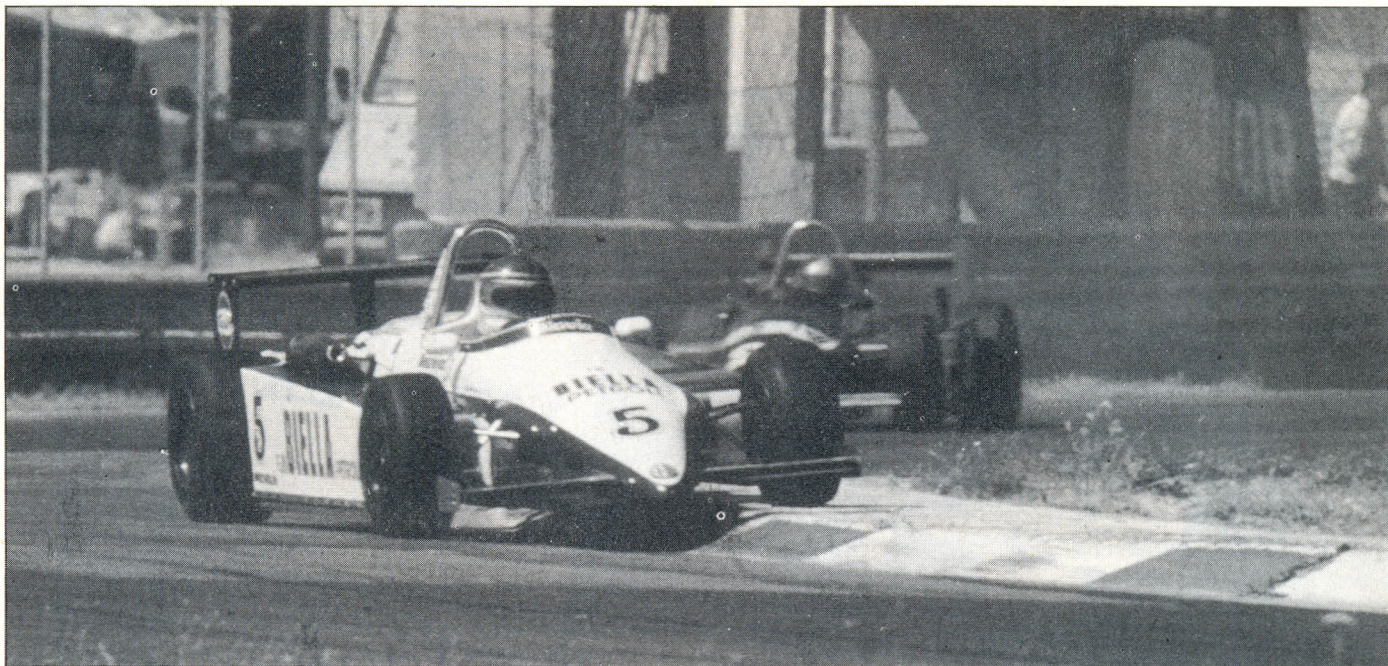
IL PICCOLO «CIRCUS» della formula 3 italiana è andato in ferie e ci rimarrà a lungo. Si sarebbe dovuto correre il 25 agosto a Misano, ma per quella data l'autodromo risulta impegnato per il festival nazionale dell'amicizia. Misano probabilmente recupererà la sua corsa il 7 ottobre. Sarà Varano dunque il 16 settembre a riaprire le ostilità di un campionato, che a quattro gare dal termine non ha ancora espresso un favorito per la vittoria finale. Alessandro Santin su Ralt Alfa Romeo del team Coloni guida per il momento la classifica con 36 punti, appena cinque di vantaggio su Caffi, nove su Scapini e 13 su Tacchino. Tutti questi tre piloti potrebbero contendergli il primato. Alex Caffi con già una vittoria all'attivo con un'altra Ralt Alfa Romeo, quella dell'Euroteam preparata da Seresina, fra i debuttanti, è quello che più ha impressionato per grinta e costanza di rendimento. Ha commesso a inizio stagione un paio di errori di inesperienza ma gara dopo gara ha dimostrato di aver capito la lezione. Franco Scapini con la Ralt-VW dell'Automotor, partito con un paio di gare di ritardo, non appena ha trovato confidenza con il mezzo si è potuto espi-

mere al massimo, come non gli era capitato in tre anni di carriera agonistica. Ha vinto in modo autoritario a Magione e a Varano; dalla prossima gara per il rush finale avrà a disposizione un motore Volkswagen (ricordiamo importato e revisionato dall'Automotor stessa) aggiornato con qualche cavallo in più.

GIANFRANCO TACCHINO con la Ralt Volkswagen della Premaracing, squadra quest'anno al suo debutto in monoposto, ha dimostrato molta costanza di rendimento, portando ben sei volte su otto corse la sua vettura in zona punti; non ha ancora ottenuto la vittoria che attende da anni e viste le straordinarie rimonte di cui è stato protagonista in queste otto gare gli suggeriamo di... provare a partire in ultima fila. Chissà mai! Scherzi a parte Tacchino come Scapini e Caffi daranno del «filo da torcere» a Santin ed erano anni che un campionato a quattro gare dal termine lasciava a quattro piloti la possibilità di aggiudicarselo. L'anno scorso a quest'epoca parlavamo già di Capelli campione italiano, ora per lo meno matematicamente il campionato potrebbe vincerlo anche piloti che nep-

pure figurano in classifica. Abbiamo detto che sono in quattro a giocare il titolo italiano '84; fra loro non figurano altri tre protagonisti della stagione, vale a dire il veloce debuttante Apicella, Forini e Barbazza, le cui Dallara del team Venturini, nelle prime gare vetture da battere, dalla terza prova in poi escludendo i casi isolati di Monza e Pergusa, hanno accusato problemi di assetto rimasti insoluti.

PROBABILMENTE SARANNO QUESTI tre a fare da arbitri al duello a quattro per il titolo potendo con i loro piazzamenti o possibili vittorie togliere dei punti preziosi a Santin, Caffi, Scapini e Tacchino. Salvo inserimenti della Dallara, il titolo dovrebbe restare comunque in casa Ralt che anche con il modello '84 si è rivelata vettura da battere in tutte le piste. Oltre alle Dallara qualche sprazzo di novità è venuto dalla presenza della Arno che in alcune piste si è rivelata vettura competitiva; Adriano Morini e la sua équipe comunque stanno già pensando al futuro e stanno lavorando sulla vettura '85 a fondo piatto che dovrebbe muovere con Giannini o Mancini i primi pas-



Alessandro Santin si sente maturato rispetto agli anni scorsi

Sogno di mezza estate

ALESSANDRO SANTIN, 25 anni di Bassano del Grappa ma egli preferisce essere chiamato jesolano (nella cittadina balneare risiede infatti fin da bambino) le ferie le rimanderà al campionato concluso. Per il veneto leader della formula 3 italiana, infatti, l'estate significa il momento di maggior lavoro nell'albergo paterno, in cui collabora attivamente. Sesto in campionato lo scorso anno, approdato nel team Coloni, Santin non ha deluso le aspettative del suo team manager e salito su una Ralt RT 3 del 1983 aggiornata aerodinamicamente '84 è andato a punti fin dalla prima gara proseguendo con tre vittorie e un secondo posto che lo hanno portato in testa alla classifica. Cosa è cambiato nel Santin '84, rispetto a quello delle precedenti stagioni?

«Il mio modo di essere sia in pista che fuori è rimasto sempre lo stesso; devo dire che con due anni di esperienza alle spalle oggi commetto meno errori. Sono senza dubbio maturato e l'essermi trovato con una vettura competitiva in un team dove Coloni mette a disposizione dei suoi piloti la sua esperienza, ha fatto il resto».

— A quattro gare dal termine vuoi fare un piccolo bilancio del campionato?

«Il mio campionato finora è stato abbastanza regolare sia nei tempi in prova che nei piazzamenti in gara. Se si escludono i due incidenti in cui sono incappato senza colpa a Magione e Varano sono sempre arrivato. In alcune gare, non potendo vincere, ho badato ad arrivare per ottenere dei punti, ma d'ora in poi avendo solo cinque punti di vantaggio dovrò usare una tattica offensiva».

— Come giudichi il livello del campionato di quest'anno?

«Mi sembra molto buono. Ogni campionato fa storia a sé. Il livello tecnico '84 è più su un piano di parità e di conseguenza i protagonisti sono aumentati».

— Tu hai raccolto un pesante «testimone» nell'ambito del team, quello delle nove vittorie di Capelli; ti ha creato qualche problema?

«Non ho avuto alcun problema. Bene o male ho dimostrato di saper vincere anch'io. Ritengo che sia meglio partecipare ad un campionato dove c'è competitività che ad un campionato dove gli altri non potendo avere i mezzi tecnici che hai tu non sono in grado di contrastarti».

— A inizio stagione hai usato una vettura '83 e solo più avanti hai guidato un modello '84; che differenze hai trovato nel comportamento delle due vetture?

«Abbiamo usato il modello '83 aggiornato aerodinamicamente perché a inizio stagione lo ritenevamo ancora competitivo; i fatti mi hanno dato ragione e ho vinto, poi quando abbiamo ritenuto fosse il momento di correre con la versione '84 lo abbiamo fatto, dimostrando di essere in grado di essere vincenti anche con tale modello. La versione '84 della Ralt RT3 ha la caratteristica di essere più veloce dell'83 nelle curve strette dove dimostra più grip».

— Quali sono state le gare più belle e la più difficile?

«Senza dubbio la seconda gara del Mugello in cui ho dovuto lottare fino all'ultimo con Caffi che è sempre stato dietro di me; la stessa cosa per metà corsa si può dire anche di Pergusa».

— Quale è stato e pensi sarà il tuo avversario più tenace?

«Senz'altro Caffi che devo dire di aver trovato molto veloce e costante nel rendimento. Pure Scapini non è da sottovalutare perché bisogna tener conto che è in buona posizione di classifica pur avendo iniziato a correre dalla terza gara».

— Dovessi vincere il campionato quali sono le tue prospettive '85?

«Intanto bisogna arrivare primi in questa stagione, poi si vedrà. Sono certo che budget permettendo Coloni mi darà una mano a proseguire nella carriera. Per ora però penso solo a mantenere la leadership del campionato italiano di formula 3 nelle quattro gare che mi separano dal titolo nazionale a cui aspiro da tre anni».

(r.t.)



Franco Scapini, in alto a sinistra, ha trovato nella Ralt Vw la monoposto per esprimersi al massimo. Ma la leadership di Santin (sopra), resiste ancora, nonostante gli attacchi di Caffi, (in alto a destra) e due a Pergusa) esordiente di lusso del campionato. (FotoTeso)

si nelle ultime gare della stagione. I motori Alfa Romeo Novamotor da una parte e il motore Volkswagen Brabham dall'altra sono stati i più in vista della stagione. Varano come già è successo dovrebbe sulla carta favorire il motore Volkswagen, dalla più pronta accelerazione in basso, Misano, Vallelunga e Imola dovrebbero invece, essere piste più adatte al motore Alfa Romeo Novamotor perché piste veloci, dove i cavalli in alto hanno la loro importanza.

Roberto Teso

VELOCITA'

100 milioni per correre al Nürburgring

CHRISTIAN DANNER la speranza tedesca della F. 2, sta cercando un volante per la F. 1 per il Gran Premio d'Europa il 7 ottobre sul Nürburgring. Lo sponsor «Aggripina Assicurazioni» è disposto a mettere a disposizione 150.000 marchi (circa 100 milioni di lire) per una guida in una vettura competitiva. Anche privatamente, il bavarese è attualmente senza macchina. Dopo aver dovuto restituire la sua BMW 323i messagli a disposizione dalla Casa non ha ancora potuto prendersi una macchina nuova a causa degli scioperi. In compenso ha acquistato una Peugeot 205 e usa la Porsche 928 S di suo padre per recarsi alle corse...

■ **GEBHARDT** - La Gebhardt era presente al Nürburgring con due versioni della sua bella e filante gruppo C2. Quella pilotata da Frank Jelinski e dallo stesso costruttore, noto un tempo per essere un valido conduttore di F. 3, utilizzava il motore Ford Cosworth Dfv. La vettura a motore Bmw era invece sponsorizzata dalla Gin-Seng.

■ **CEEKAR** - La Ceekar, una gruppo C2 inglese, è stata senza dubbio la vettura più strana del week end tedesco del mondiale endurance. Esteriormente ha un muso appuntito con una aerodinamica apparentemente ben studiata. Il telaio, in alluminio rivettato, è piuttosto convenzionale e di schema non certo recente. Sorprendente soprattutto la scelta del motore Ford Bda 4 cilindri, di 2000 cc, un propulsore di 12 anni fa che ha un consumo limitato unendo però a questo una potenza di appena 250 cv.

■ **TIGA** - La nuova vettura realizzata dalla factory di Howden Ganley ha dominato al «Ring» il gr. C2 grazie anche alla sfortuna delle 3 Alba presenti. Nelle ultime 2 ore di gara la Tiga di Spice, Grang e Bellm è stata costretta a rallentare l'azione per problemi al pescaggio della benzina.

■ **REYNARD** - Adrian Reynard, il poliedrico progettista di monoposto di F. Ford e della March F. 1 del 1981 è ritornato recentemente alla guida di una sua creazione. Ha pilotato a Brands Hatch il prototipo della Reynard F. Ford dotata del motore turbocompresso, ottenendo ottimi rilievi cronometrici. Com'è noto la formula turbo Ford dovrebbe essere introdotta in Gran Bretagna l'anno prossimo.

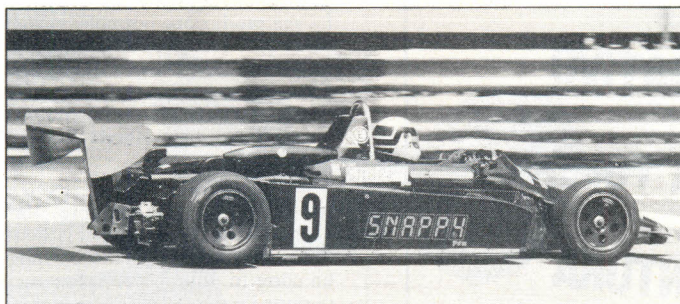


GLI EUROPEI. Al Nürburgring, oltre alla prova di mondiale endurance, si è disputata una gara di challenge europeo Mg Metro. Ha vinto l'inglese Dave Carvell, che si vede nella foto nel gradino più alto del podio, davanti a Spencley, che ha rimontato furiosamente dalle ultime file. Il migliore italiano è stato Roberto Castagna, giunto in settima posizione. Con la vittoria tedesca Carvell ha raggiunto Jones in vetta alla classifica continentale.

CANNONBALL - Il Palmerspeed club Lotus Italia ha organizzato una gara riservata ai proprietari di Lotus denominata «Cannonball», che partirà da Roma nei mesi invernali per raggiungere Norwich in Gran Bretagna, attraverso Francia, Svizzera. Il vincitore intascherà un premio di 2.500.000 lire. L'indirizzo della Palmerspeed è via fratelli Ruspoli 5 - 00198 Roma.

■ **LIVIO** - Stefano Livio, approdato al team Ags nella gara europea di F. 2 di Misano, spera di poter continuare con la squadra francese anche l'anno prossimo. I suoi sponsor Biella Petroli, Primula e 3 A sembrano comunque disponibili ad appoggiarlo nell'avventura della F. 3000 nel 1985.

■ **SERATTINI IN APPELLO** - Squalificato al termine delle verifiche tecniche della gara del Mugello della Coppa Peugeot Talbot, per la non conformità dell'albero a cammes, Tiziano Serattini è ricorso in appello. Vi è infatti difformità fra i valori riportati nella fiche gr. N della Samba e quelli reali e con ogni probabilità il pilota bolognese sarà riammesso in classifica.



CATELLA CON L'ESCOLETTE. Il milanese Ernesto Catella, impegnato nel campionato italiano di F. 3 con la sponsorizzazione dell'industria di penne biro e articoli da regalo Snappy pen, ha raggiunto in questi giorni l'accordo con l'Escolette con cui disputerà le restanti gare del campionato.

PERGUSA F. 2. È stato presentato a Milano, con Emanuele Pirro in veste di padrino d'eccezione, il 22. G.P. del Mediterraneo, nona gara del campionato europeo di F. 2 in programma nella giornata di domenica. Alla corsa parteciperanno tutti i più forti specialisti della formula cadetta. Le prove ufficiali avranno luogo sabato dalle 10,30 alle 11,30 e dalle 15,30 alle 16,30. La partenza della gara è in programma alle 15,30. Come manifestazioni di contorno l'autodromo di Pergusa ospiterà le prove della Coppa Renault e della Coppa Peugeot Talbot.

■ **ANTICIPO** - La gara di F. 2000 in programma a Misano l'11 agosto è stata anticipata al 4 del mese prossimo. Lo ha comunicato la scorsa settimana la Federazione Italiana delle scuderie.

■ **LARRAURI** - Oscar Larrauri non ha scordato il primo amore. Si allena infatti costantemente in monoposto collaudando la Wainer Alfa Romeo di Marino Mantovani. Recentemente l'ha provata a Varano, riuscendo a girare in 46"50, un tempo da prima fila.

■ **ROBMOTOR** - La ditta dell'avv. Roberto Loi, manager di Ballabio e Daccò, ha recentemente presentato la sua ultima novità: una Fiat Uno turbo 1500 capace di raggiungere prestazioni superiori ai 200 kmh. Lui ha intenzione di mettere in vendita quanto prima il kit di elaborazione.

■ **SCHÄFFER** - Il responsabile dei motori Porsche in endurance, Valentin Schäffer ha avuto una brutta disavventura durante la gara del Nürburgring. È stato infatti colpito alla mano da un equilibratore saltato da una delle vetture che stavano transitando nei box. Schäffer è svenuto ma ha ripreso il suo posto di lavoro dopo appena 15 minuti.

■ **PORSCHE** - Le Porsche 956 ufficiali di Icks-Mass e Bellof-Bell hanno utilizzato al Nürburgring durante le prove le famose trasmissioni non sincronizzate, viste nel 1983 alla corsa del Norisring. Per la gara, però, nel team Rothmans hanno deciso di affidarsi ai più collaudati cambi sincronizzati.

■ **RETTIFICA** - La scuderia automobilistica «Crono Corse» di Castelvetrano intende precisare quanto segue: nella recente gara di Monte Bonifato (Alcamo) del 24 giugno 1984 un proprio iscritto, il Sig. Vincenzo Santangelo, ha gareggiato nel gruppo 2 classe 1600 ottenendo il 2. miglior tempo. Al momento della premiazione, ha notato un errore: era segnato al 5. posto anziché al 2. Fatta notare la cosa agli organizzatori, questi, scusandosi, lo hanno incluso al 2. posto, ma nelle classifiche inviate al Giornale di Sicilia ed Autosprint l'errore è rimasto. La «Crono Corse» chiede agli organizzatori della Monte Bonifato di correggere ufficialmente questo errore.

■ **SIGALA** - Massimo Sigala, com'è noto alterna l'impegno nel mondiale endurance con quello della Coppa europea 5 Turbo. Con molta probabilità già da Spa a salire sulla seconda vettura della sua squadra sarà Oscar Larrauri, che tenterà di aiutare il milanese nella difficile conquista del titolo continentale.

■ **ECOSSE** - Al Ring è stata notata l'assenza del team EcoSse, che fa correre una vettura in gruppo C2. Il motivo è facilmente spiegabile dato che nella corsa europea di Brands Hatch l'Ecosse Cosworth avrà un telaio totalmente nuovo, modificato soprattutto nella parte anteriore. I piloti saranno ancora Ray Mallock e Mike Wilds.

■ **VAN DIEMEN** - La Van Diemen ha ormai monopolizzato il mercato della formula Ford europea. Per questa ragione i dirigenti dell'azienda hanno deciso di «emigrare» in un nuovo stabilimento che possa far fronte alle pressanti richieste della clientela.

non perdere

moto sprint

di questa settimana



**CON CINQUE
ENDURO 125
IN SARDEGNA**

**BETA RX/A -
CAGIVA ALETTA
ROSSA ELEFANT -
GILERA RX ARIZONA -
FANTIC RAIDER -
HONDA XL PARIS-DAKAR**

**UN IMPEGNATIVO
RAID PER
PROVARE A FONDO
LE MOTO
DELL'AVVENTURA
GIOVANE**

TUTTESPRINT notizie e curiosità
dal mondo

INDUSTRIA

La Fiat firma tre accordi con l'Urss

GIOVANNI AGNELLI, presidente della Fiat ha firmato a Mosca tre accordi di cooperazione tecnico-scientifica con l'Unione Sovietica. Gli accordi siglati nella capitale, rappresentano praticamente il rinnovo per altri cinque anni di un protocollo generale di cooperazione stilato una ventina d'anni orsono dall'allora presidente dell'industria piemontese Vittorio Valletta. Ricordiamo che fra le altre iniziative, gli accordi Fiat-Urss hanno portato alla grande costruzione dello stabilimento di Togliattigrad dove, ogni anno, si producono circa un milione di «Zhiguli-Lada» (che sono in pratica le Fiat 124 sovietiche).

L'AOSTA-Gransanbernardo, rivive in un bel libro realizzato da due appassionati, Alessandro e Massimo Acerbi. Il volume, edito dalla Edi Sport e stampato dalla tipografia La Vallee, è costituito da 143 pagine ricchissime di fotografie praticamente introvabili, disegni di Alessandro Acerbi, classifiche ed una miriade di informazioni su ognuna delle diciotto edizioni disputate dal 1920 al 1957. C'è tutto quanto si deve sapere su una gara vinta da gente come Maserati Alfieri, Giovanni Bracco, Hans Stuck Sr., Palmieri, Daetwyler, Castellotti, Maglioli. Il volume, che costa 36.000 lire più spese postali, può essere ordinato presso la Edi Sport, Edizioni Sportive Valdostane, via Chambery 104, 11100 Aosta, tramite contrassegno.

■ **RIVISTA ROL.** La Rol ha recentemente pubblicato il primo numero della sua rivista tecnica denominata «Monitore della lubrificazione», che si occupa dei più svariati problemi connessi ai lubrificanti. Direttore della pubblicazione è Ferruccio Tornaghi.

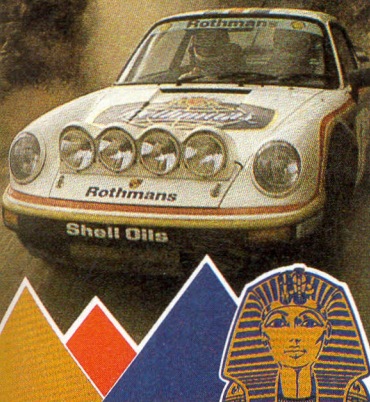


La 4x4 della Iveco

SARÀ presentata quanto prima la vettura a quattro ruote motrici che utilizza uno chassis Iveco. Si chiama Magnum ed è costruita dalla Fissore. La sua produzione potrebbe iniziare in settembre, permettendo di raggiungere i 2000 esemplari alla fine del prossimo anno. La Magnum 4x4 utilizza un motore turbodiesel a quattro cilindri di 2345 cc con una potenza di 195 CV a 4100 giri. Un'altra motorizzazione prevista è quella di un propulsore diesel a 4 cilindri sovralimentato da un «Volumex» che potrà fornire 135 CV a 5500 giri, nonostante i suoi 1995 cc. Il costo della Magnum si aggirerà sui 35.000.000 di lire.

■ **CONSIGLI.** Da sempre impegnata nella campagna per la sicurezza stradale, la Pirelli raccomanda un corretto utilizzo dei pneumatici durante l'estate. Controllare le condizioni del battistrada e dei fianchi gomme, verificare le pressioni di gonfiaggio e visionare le condizioni dei cerchi, che spesso sono le cause principali dei guai alle gomme.

■ **DIFETTO VW.** La Volkswagen ha dichiarato di voler controllare più di un milione di vetture. I tecnici tedeschi, infatti, hanno constatato che nelle Polo, Derby, Passat, Audi 50 e Audi 80 costruite tra il 1972 e il 1978, i tiranti dello sterzo costruiti in lamiera stampata, sono soggetti ad una marcata ossidazione con il conseguente indebolimento.



**Rothmans
Pharaohs Rally**
9-16 October 1984

xor, El Balyana, El Minya con una puntata fino alla costa del Mar Rosso. Questo è il percorso del Rothmans Pharaohs rally, in programma dal 9 al 16 ottobre in Egitto. Ulteriori informazioni possono essere richieste a Franco De Paoli, via Lazio 10, 20090 Buccinasco (MI). Il numero telefonico è 02/4400700.

RALLY

Iniziano i test Citroën per Therier

Come si sa, è stato il francese Jean-Luc Therier ad aprire il mercato-piloti in vista della stagione 1985. Voci bene informate affermano in questi giorni che i primi test del neo-acquisto con le vetture della Casa francese dovrebbero iniziare già nei prossimi giorni. Therier prenderà confidenza con la Visa versione Mille Pistes, provando in una zona francese tenuta per ora segreta. Più avanti, probabilmente verso inizio inverno, dovrebbero invece iniziare i test sulla BX 4x4.

FARAONI. Partenza da Alessandria: percorso via Cairo, oasi di Bahariya, Farafra e Dakhla, ancora a sud verso le cateratte del Nilo e risalita sul corso del fiume via Luxor, El Balyana, El Minya con una puntata fino alla costa del Mar Rosso.

■ **VALLI N. 13.** Sono aperte in questi giorni le iscrizioni al 13. Rally delle Valli Imperiesi, un 1. serie valido per la seconda zona della Coppa Italia con coeff. 5 che si disputerà a Imperia il 18-19 agosto. Per le iscrizioni rivolgersi alla scuderia Imperia Corse, piazza Unità Nazionale 23, 18100 Imperia. La gara si svolgerà dalle 20.01 di sabato alle 7.51 di domenica su 12 prove speciali per complessivi 405 chilometri.

■ **LANCIA CASSINIS.** Franco Cassinis ritorna al marchio Lancia, che in passato non è stato avaro di soddisfazioni per lui. Con una 037 il forte pilota cuneese sarà al via del Rally di Vesime, terza prova di Coppa Italia prima zona, in programma il 27-28 agosto con un carnet d'iscritti d'eccezione, anche grazie ai tanti forfait visti quest'anno in piemonte.



1984 International Pro Rally

■ **CARSON RALLY.** Si disputerà l'1-2 dicembre prossimi il Rally di Carson City, con partenza e arrivo nell'omonima città statunitense. Il rally di Carson City è, insieme all'Olympus Rally, altra celebre gara americana, l'evento rallistico Usa maggiormente accreditato di ricevere, nel 1986, quella validità mondiale di cui si parla da tanto riferita a una gara americana. Molto probabilmente, già dall'85 Carson City e l'Olympus si disputeranno in presenza di osservatori della Fisa; se l'esito della «ricognizione» sarà positivo uno dei due rally riceverà l'investitura iridata già dall'anno seguente.

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 Copriferchi
 - 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



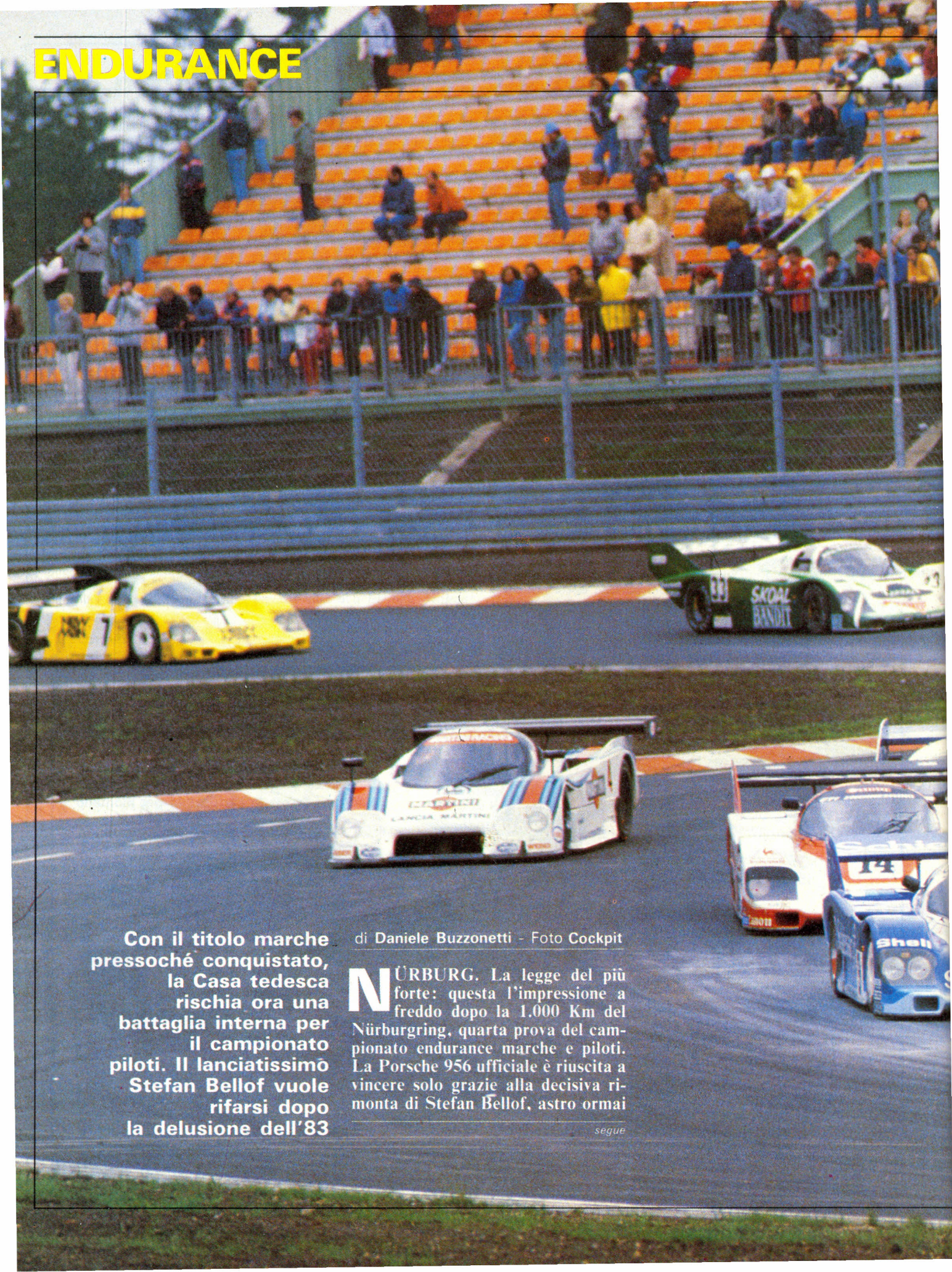
Trasforma e personalizza la tua vettura
Diminuisce il CX e il consumo della benzina
Non devi forare la carrozzeria per montarlo



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



ENDURANCE



Con il titolo marche pressoché conquistato, la Casa tedesca rischia ora una battaglia interna per il campionato piloti. Il lanciatissimo Stefan Bellof vuole rifarsi dopo la delusione dell'83

di Daniele Buzzonetti - Foto Cockpit

NÜRBURG. La legge del più forte: questa l'impressione a freddo dopo la 1.000 Km del Nürburgring, quarta prova del campionato endurance marche e piloti. La Porsche 956 ufficiale è riuscita a vincere solo grazie alla decisiva rimonta di Stefan Bellof, astro ormai

segue



Un giovane «arrabbiato» tra i senatori della Porsche

Il quarto uomo

1.000 Km del Nürburgring, primo giro. Alla «S» dopo il via entrano le Porsche 956 di Bellof-Bell, Stuck-Grohs, Palmer-Lammers-Danner e la Lancia di Wollek-Patrese. Seguono la Porsche di Mass-Ickx, la Lancia di Nannini-Barilla, le Porsche di Larrauri-Sigala, Winkelhock-Surer, Boutsen-Hobbs e Pescarolo-Johansson-Senna. Il primo pilota è quello alla guida

Il quarto uomo

segue

affermato grazie anche agli exploit in F.1 e il fatto finirà inevitabilmente per pesare nell'economia della squadra. C'è in ballo un titolo piloti al quale sono in molti ad aspirare, primo tra tutti Jacky Ickx, pedina fondamentale nel team Porsche e già campione nell'82 e nell'83. Con sei gare ancora in calendario (per il titolo piloti contano anche la 1.000 km di Brands Hatch in programma il 29 luglio e la 1.000 km di Imola che si disputerà il 16 settembre) i punti da conquistare sono ancora molti ma un passo indietro potrebbe compromettere tutto. Prova ne sia che Stefan Bellof spera di trovare una Porsche

956 per la gara inglese, pur se già formalmente impegnato con la Casa tedesca in una gara Imsa, mentre Ickx e Bellof hanno avviato trattative rispettivamente con i team Skoal-Bandit-Fitzpatrick e Canon fin dal Nürburgring. Soprattutto Ickx è uscito dalla 1.000 km con la voglia di rifarsi immediatamente dopo la lunga «serie nera» che non gli ha mai permesso di essere protagonista. Il belga «giura» di correre ormai senza le massime ambizioni di un tempo ma in realtà non vuole affatto fare la figura del numero due. Bellof d'altronde non è imbattibile e soprattutto Ickx ha raggiunto un'atleta esperienza nelle gare endurance, da renderlo favorito in particolari situazioni. Ad esempio al Nürburgring è riuscito ugualmente a portare a casa quattro «puncicini» nonostante guai ai freni e pur con un consumo anomalo dei pneumatici. Molti altri piloti, magari velocissimi e magari con un impegno in F.1, si sarebbero fermati mentre Jacky e il suo copilota Mass (che in questo non gli è da meno) hanno in queste occasioni una particolare sensibilità di guida.

SCONTRO DIRETTO. Certo, il d.s. Porsche, Peter Falk, dovrà usare tutta la diplomazia possibile per evitare che lo scontro diretto tra i piloti del suo team si trasformi in un disastro. In endurance non basta essere veloci; occorre anche risparmiare la meccanica e tenersi lontani da possibili incidenti ma è evidente che le probabilità di un evento negativo sono maggiori

segue

Così i mondiali endurance dopo 4 gare

	Monza	Silverstone	Le Mans	Nürburgring	Totale
--	-------	-------------	---------	-------------	--------

MARCHE C1

Porsche	20	20	20	20	80
Lancia	—	10	3	12	25
Rondeau	6	—	—	—	6

MARCHE C2

Lola	20	—	20	15	55
Alba	12	20	8	10	40
Tiga	—	—	—	20	20
Ecosse	15	—	—	—	15
Rondeau	—	—	15	—	15
Mazda	—	—	10	—	10
Gebhardt	10	—	—	—	10

GRUPPO B

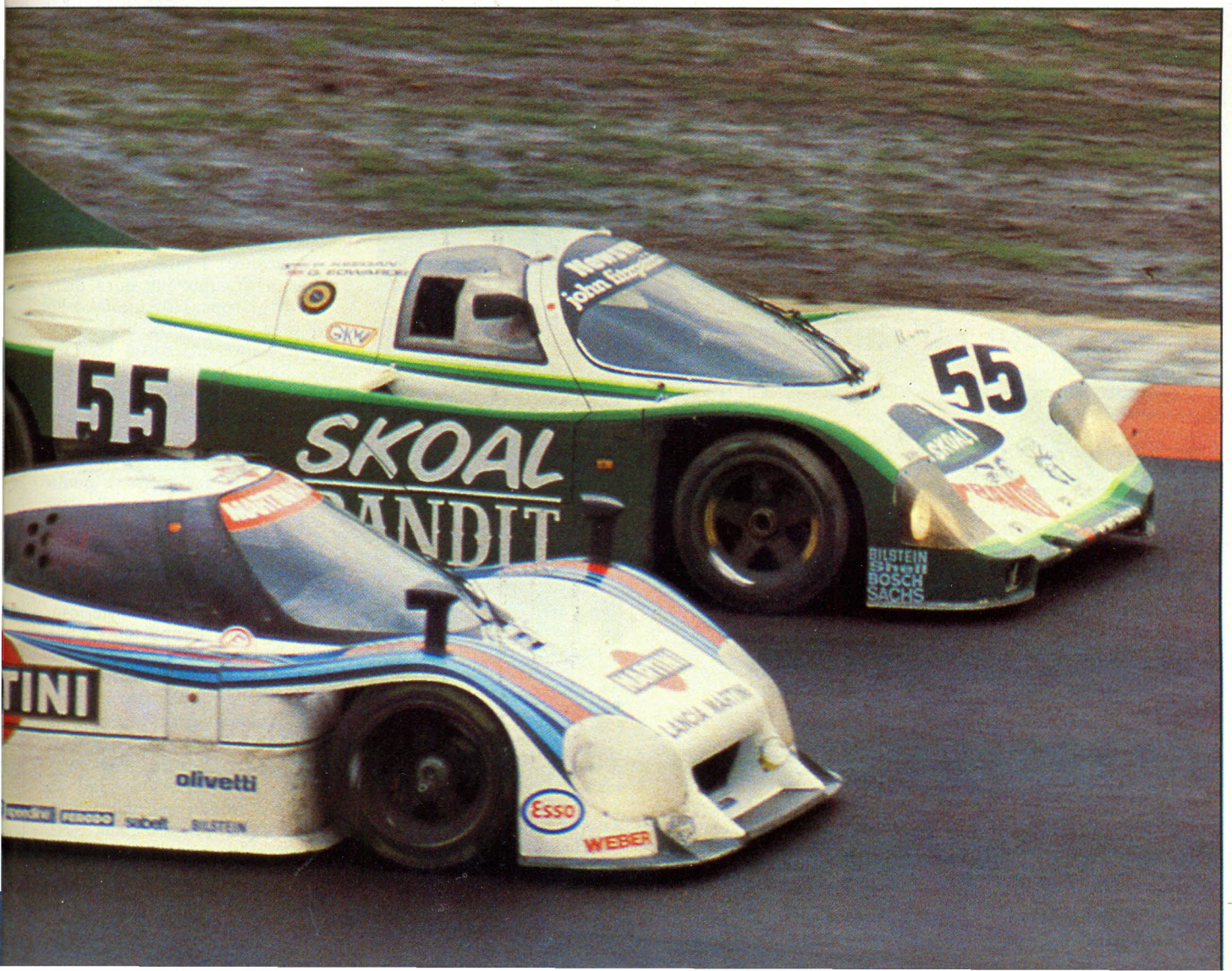
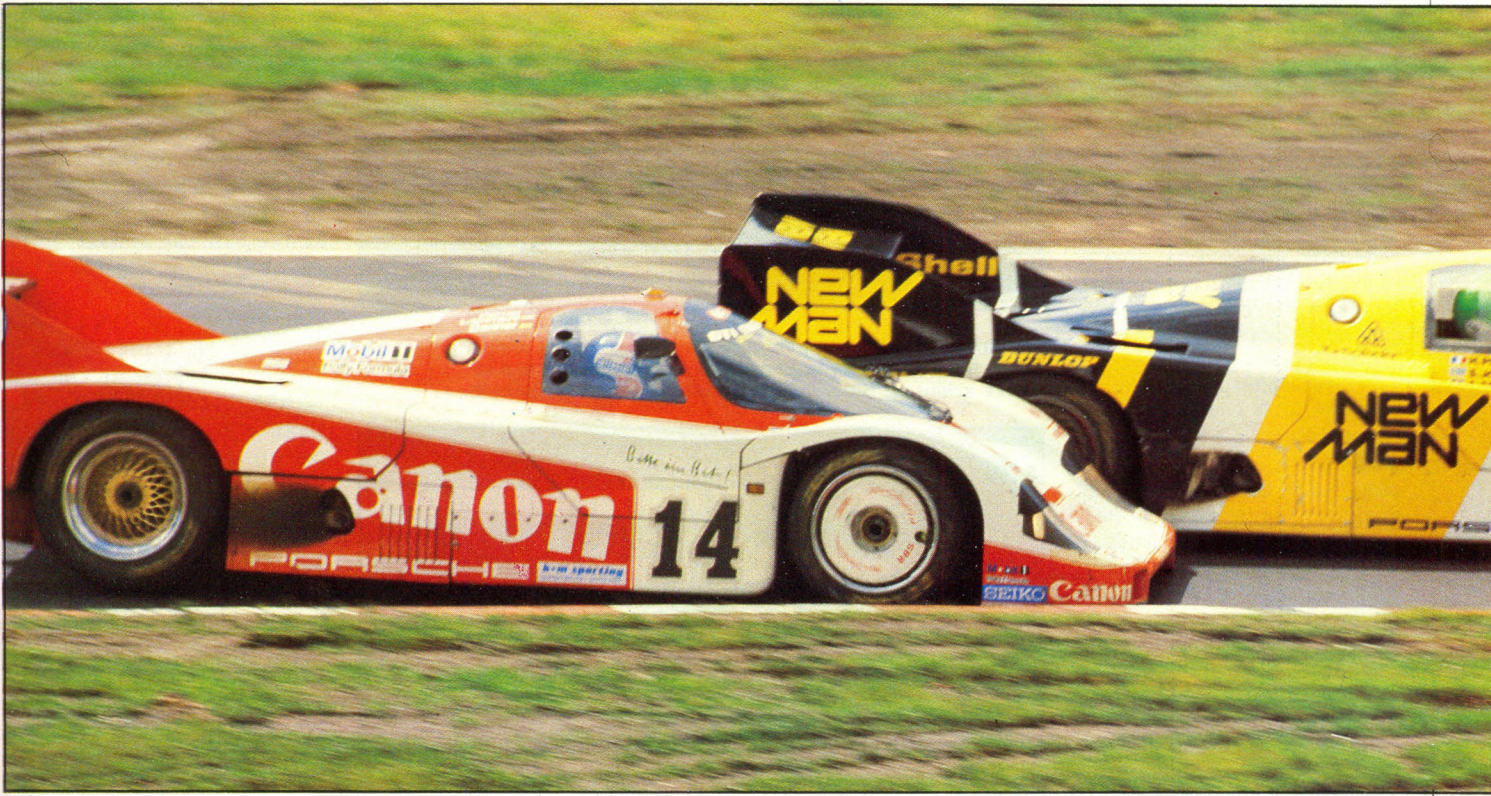
Bmw	20	20	20	20	80
Porsche	—	—	15	10	25

PILOTI

Bell	20	1	—	20	41
Bellof	20	1	—	20	41
Ickx	15	20	—	4	39
Mass	15	20	—	4	39
Pescarolo	—	15	20	3	38
Ludwig	—	15	20	—	35
Hobbs	—	3	12	15	30
Lammers	10	8	—	10	28
Palmer	10	8	—	10	28
Brun	12	—	10	2	24
Schorstein	8	2	8	1	19
Merl	8	2	8	1	19
Boutsen	—	3	—	15	18

Sul podio del Nürburgring Bell e Bellof (in alto) hanno ricevuto i complimenti anche dal presidente Fisa Balestre (di spalle). A lato un sorpasso di Paolo Barilla con la Lancia sulla Porsche 956 di Edwards-Keegan. In realtà lo spazio per i sorpassi sulla nuova pista del Nürburgring non è molto. In alto a destra la Porsche di Palmer-Lammers mentre infila la gemella di Pescarolo-Senna

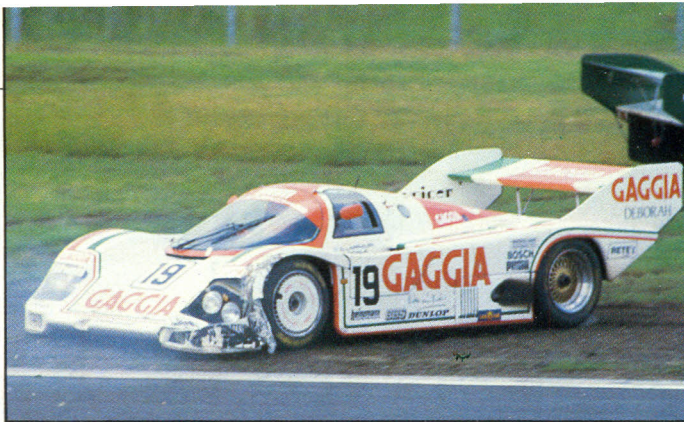




Il quarto uomo

segue

con molti galli in un pollaio. Inoltre se il quartetto della Porsche mira compatto al titolo mondiale, non diversamente la pensa Henry Pescarolo, altro veterano dell'endurance, forse non più velocissimo come un tempo ma sempre in grado di piazzare il colpo giusto. «Pesca» ha vinto la 24 Ore di Le Mans ma al «Ring» è stato bloccato da un guaio alla canalizzazione del liquido della pompa della frizione. Una rarità per la Porsche curata dal team Joest che è di una pignoleria incredibile. Il pilota francese ha recentemente ammesso di non puntare direttamente al titolo mondiale ma di non volersi certo tirare indietro in caso di classifica favorevole. Con tanti punti ancora in ballo, sono parecchi gli altri



Sopra, Larrauri mentre rientra in pista dopo essere stato costretto a «toccare» la Porsche di Keegan (sotto) che lo aveva «chiuso». Situazione non rara sul nuovo Nürburgring



Imsa all'italiana

NÜRBURG — Come si sa quest'anno sono ammesse alle gare endurance anche le vetture Imsa, allo scopo di «attirare gli americani». Pia illusione come era evidente. Al Nürburgring le uniche Imsa presenti erano l'anziana Porsche 935 di Coggiola (il noto «Victor»), Giudici e Pallavicini oltre a quella degli svedesi Lundgardh-Simonsen. In gara i due italiani e lo svizzero avevano qualificato bene la vettura, difficile da guidare a causa del telaio superato e dei freni non più all'altezza di un circuito come quello del «Ring».

Poi in gara hanno accusato qualche problema (Pallavicini nel finale si è anche «toccato» con Hobbs che era sulla 956 a causa della difficoltà dei sorpassi sulla nuova pista tedesca) ma hanno finito stringendo i denti e non è stata impresa da poco con un «mostro» da 800 CV. Gianni Giudici che si è abituato bene al particolare tipo di guida imposto dalla 935 disputerà anche le prove di Brands

Hatch, Spa e Imola grazie alla sponsorizzazione della Mister Roberts.

■ **NON SI «FUMA».** Come si sa la legge sulla pubblicità dei tabacchi è severa in Germania. Al Ring molti piloti (tra cui Senna, Barilla e Nannini) avevano delle vistose «incerottature» su tute e giacche a vento mentre le Porsche 956 ufficiali non avevano ovviamente la scritta «Rothmans». È stato conservato il marchio della casa di sigarette ma al centro campeggiava la scritta «racing».

■ **GIOCANDO AI BOX.** Al Ring la sessione pomeridiana di prove del sabato è stata del tutto disertata da Wollek. Mentre Patrese era alla guida sotto l'acqua, il pilota alsaziano ne ha approfittato per impegnarsi nella soluzione di un «video-game» sul terzo schermo (ovviamente non impegnato) del computer-tempi della Lancia. Inventore di questi giochi è il poliedrico Silecchia che con i computer è ormai un mago.



A sinistra in alto il d.s. del team Joest, Domingo Piedade, con Senna; l'ex-pilota e d.s. della Porsche von Hanstein con l'ing. Barth (pilota e tecnico ufficiale della stessa Casa) Derek Bell, vincitore della 1.000 Km

piloti delle Porsche private che si sentono ancora motivati nella caccia a un titolo di assoluto prestigio (Hobbs, Palmer e Lammers non sono affatto tagliati fuori in partenza) e dunque non sarà probabilmente solo la 1.000 km del Nürburgring l'unica gara che finirà in volata tra quelle della stagione '84.

LA VOLTA BUONA? Alla 1.000 km di Brands Hatch la Lancia sarà presente con due vetture condotte da Wollek-Baldi e Barilla-Martini. È un peccato che il d.s. Fiorio non abbia presentato appello dopo la squalifica di Monza per via del peso leggermente inferiore agli 850 kg regolamentari. In Lancia si sostiene che un appello contro un fatto più che dimostrato sarebbe stato perfino poco corretto. La Porsche non ha avuto questa «delicatezza» e grazie al cavillo sulla taratura si è ritrovata in casa la vittoria di Bell-Bellof con punti iridati per questi due. In caso di appello, non solo la Casa torinese avrebbe riavuto un pur prestigioso terzo posto ma Baldi e Barilla avrebbero conservato 12 punti, fatto fondamentale soprattutto per il secondo che dopo la gara del «Ring» sarebbe a quota 24, posizione non disprezzabile per «infastidire» gli altri. Ma la Lancia attuale è nelle condizioni di vincere finalmente una prova endurance? I fatti confermano che il digiuno che dura dalla gara (europea) di Imola dello scorso anno, potrebbe essere finalmente interrotto. La LC2 di Barilla-Nannini (guidata poi anche da Patrese) al «Ring» ha marciato benissimo, pur con lo svantaggio di un assetto inferiore rispetto alla gemella di Patrese-Wollek. La messa a punto era identica ma, per quelle strane situazioni che si verificano a volte sulle vetture da corsa, il comportamento in curva non era uguale e per un motivo apparso del tutto misterioso. Comunque, l'importante è che la vettura abbia tenuto in definitiva il ritmo delle migliori Porsche e che sul bagnato sia stata guidata in modo impeccabile da Nannini. Due anni fa a Brands Hatch la Casa torinese perse malamente un titolo piloti (in ballo c'era Patrese); chissà che a fine luglio proprio dalla pista inglese possa partire la definitiva escalation. (d. b.)



In pericolo il futuro della storica 200 Miglia tedesca

Norising contro i marines!

L'Us Army, proprietaria del terreno su cui si svolge l'inedita gara cittadina di endurance, vuol far valere i propri diritti. E a Norimberga hanno organizzato una raccolta di firme...

di Hans-Jürgen Tücherer

COME SAPETE, ha vinto Winkelhock davanti a Palmer, Bellof e Rosberg: tutti su Porsche 956. Nei primi quattro posti, tre piloti di F.1 che tra Detroit e Dallas hanno lasciato in America le loro monoposto per correre in Germania e partecipare alla 200 Miglia di Norimberga. Una gara unica nel suo genere, che si corre una volta all'anno su un circuito cittadino e che indiscutibilmente ha un suo fascino. Rosberg nel suo contratto con la Williams per esempio ha fatto mettere per iscritto che gli viene consentito ogni anno di partecipare a questa corsa. «È la miglior gara di gruppo C in assoluto», diceva Palmer prima ancora di conqui-

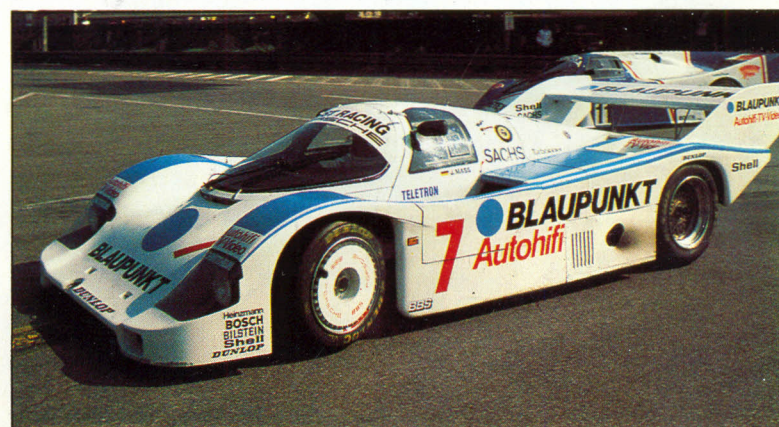
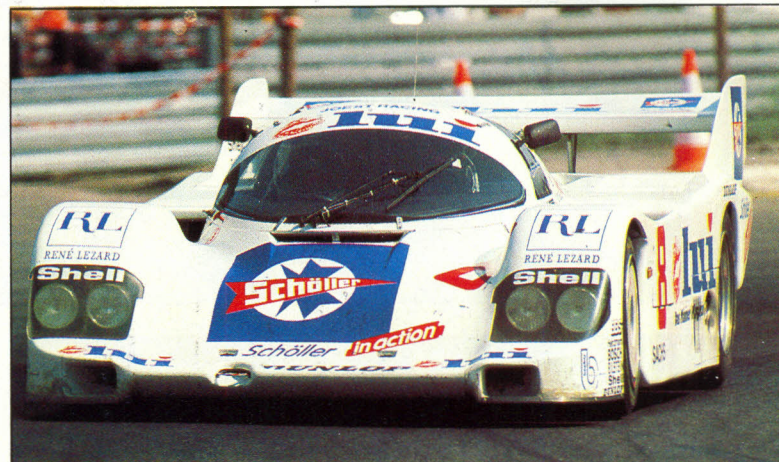
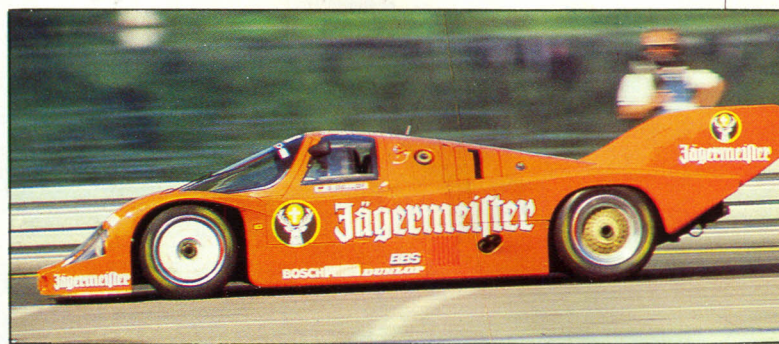
stare il secondo posto. «E ci sono grossi premi in denaro...», aggiungeva Rosberg il cui senso degli affari è universalmente noto. La «200 Miglia» del Norising infatti è anche chiamata «Money Race» e questa definizione non fa fatica a convincere piloti e team a sopportare disagi di ogni genere per darsi alla caccia all'oro.

IL PREMIO di partenza individuale è di 30 milioni di lire. Al primo arrivato spettano 75 milioni: vale la pena, come hanno fatto Keke e altri piloti di F.1, di prendere un jet tra un gran premio e l'altro e fare una doppia traversata dell'Oceano. Il consistente bottino l'ha intascato Manfred Winkelhock, al de-

butto con la 956 di Kremer. I tifosi erano 120 mila, accorsi per applaudire i piloti tedeschi Keke Rosberg, popolarissimo in Germania. Quest'anno gli appassionati tedeschi di F.1 erano divisi fra Winkelhock e Bellof e non sono stati delusi: primo e terzo. Uno spettacolo fantastico per loro, che fra l'altro avevano pagato il biglietto a sole 6500 lire per vedere «una tantum» la loro inedita corsa cittadina. Endurance in città: ecco è questo il fascino che sprigiona la corsa del Norising, che ha una storia lunga e affascinante. Lo «Zeppelfeld», l'area su cui si dipana il tracciato; è la stessa su cui durante il terzo Reich Hitler teneva i suoi

discorsi da quella tribuna in pietra che oggi è ancora esistente e che è posta sulla linea del traguardo. Alla fine della guerra, nel 1945 il terreno era divenuto proprietà degli americani che diedero un contributo fondamentale, due anni dopo, per allestire la prima corsa automobilistica al Norising. Il 15 febbraio 1947 alcuni uomini avevano fondato l'Adac Gau Nordbayern, un mese più tardi era nato il Motor Sport Club Norimberga e la domenica di Pentecoste dello stesso anno si era appunto disputata la prima corsa: in quella occasione gli ameri-

segue



In alto a sinistra il punto più suggestivo del Norisring: il rettilo d'arrivo dove le toccate sono all'ordine del giorno (FotoIPA). A sinistra in questa pagina la Porsche Kremer di Winkelhock colta nello stesso punto mentre doppia un concorrente e si avvia a vincere (FotoIPA). Qui a fianco Palmer, 2. al traguardo (Foto DPPI). Qui sopra, dall'alto al basso, Belof, 30 arrivato (Foto DPPI), Keke Rosberg, quarto (Foto IPA) e Jochen Mass (Foto IPA)



Norising contro...

segue

cani avevano fornito la benzina per le vetture; alla gara avevano assistito 50 mila spettatori. Da allora sono passati quasi quarant'anni. Molte cose sono cambiate: i caschi hanno sostituito le cuffie di pelle dei piloti, le tute antincendio hanno rimpiazzato quelle in lino e anche il tracciato ha ripetutamente cambiato forma pur continuando a conservare la sua caratteristica di circuito cittadino.

IL PUNTO più interessante è il tornante dopo il rettilineo di arrivo, prima del quale normalmente si assiste ad emozionanti sorpassi in staccata e dove di tanto in tanto si vedono volare pezzi di carrozzerie quando due concorrenti si toccano. Qui nel 1977 volarono i parafanghi quando Surer e Heyer si toccarono e nel 1980 Heyer si capovolse per ben tre volte con la sua Lancia Montecarlo uscendone fortunatamente illeso. Su questo tracciato si corrono 200 miglia con vetture gruppo C o Imsa dotate al massimo di 120 litri di carburante. La scena di quest'anno è stata dominata dalle Porsche «private» (la Casa madre non ha partecipato per non portar via ai clienti la possibilità di vincere tanti soldi). In compenso i piloti ufficiali sono stati liberi in occasione della corsa e così Bellof ha corso per Brun e Mass per Joest, Winkelhock ha debuttato, come detto,

con la Porsche di Kremer e ha sorpreso tutti perché ha battuto un esperto come Bellof che guida la Porsche endurance da oltre un anno. La gara tutto sommato è stata emozionante e spettacolare anche se il limite di carburante ha impedito nel finale le lotte ancora più stringate. «Sarebbe stato certamente più divertente — ha commentato Rosberg alla fine — se i signori del governo di Parigi non ci avessero posto questi stupidi limiti di benzina. Negli ultimi giri andavamo lentamente, la cosa importante era arrivare al traguardo... In compenso l'organizzazione è stata eccellente».

DA VENTISETTE anni un uomo tiene la fila del destino di questa corsa: è il direttore di gara Germot Leistner senza il quale oggi la manifestazione non esisterebbe. È lui che tiene uniti gli sponsor (che ritornano puntualmente ogni anno), che convince i piloti a partecipare alla 200 Miglia e che allestisce un contorno veramente interessante come per esempio la Fiesta Ladies Cup, il campionato tedesco di produzione o gara di karting. Tutto ciò però adesso pare in pericolo. La US Army infatti intende trasformare lo Zeppelinfeld in modo tale da non poter essere più utilizzabile per la corsa di Norimberga. Per questo motivo quest'anno in occasione della gara è stata effettuata una raccolta di firme sotto un cartello recante la scritta perentoria: «Ja Zum Norising» (Sì al Norising).

Han-Jürgen Tücherer



In alto, la tribuna d'arrivo che è la stessa da dove Hitler teneva i propri discorsi. Qui sopra la Lancia di Nannini, giunto 8. (FotolPA)



DOSSIER USA

America da corsa



La Formula 1 tenta di trovare un proprio mercato anche negli States. La mentalità americana non agevola l'operazione tra due mondi lontani. Le reti televisive privilegiano le corse Nascar e soprattutto Cart. Organizzazioni perfette creano competizioni in luoghi assurdi come Detroit. In previsione è possibile che gli americani possano sbarcare in Europa



Il paesaggio dei circuiti cittadini americani sta diventando familiare anche al pubblico europeo. A sinistra, una panoramica del circuito di Detroit (FotoColombo). In basso, il pubblico di Dallas, calcolato in 80-90 mila spettatori (FotoVillani)



di Andrea Ficarelli

PER NOI EUROPEI i gran premi di Formula 1 costituiscono la massima espressione delle corse automobilistiche. Nessun'altra specialità, salvo appuntamenti classici come per esempio la 24 Ore di Le Mans, è capace di attirare altrettanto pubblico e, soprattutto, di essere trasmesso in tutto il mondo. Le gare di Formula 1 devono però ancora guadagnarsi l'etichetta di «sport mondiale» al cento per cento: fino a quando i nostri gran premi non sapranno interessare il pubblico televisivo degli Stati Uniti, il campionato del mondo che tanto ci appassiona resterà un fenomeno prevalentemente europeo. Sembra un controsen-

so parlare di questi termini dopo che la Formula 1 ha svolto una «tourné» di un mese nel continente americano, ma non è così. Le gare di Montreal, Detroit e Dallas — queste ultime due in particolare — hanno interessato il pubblico europeo ben più di quello americano. Per rendersene conto bastava sfogliare i quotidiani degli Stati Uniti: quelli nazionali dedicavano solo brevi notizie ai «loro» gran premi. Solo la stampa locale di Detroit e Dallas ha riservato alla Formula 1 la prima pagina, ma non avrebbe potuto essere diversamente, visto che per tutto il weekend i motori delle monoposto avevano assor-

segue

America da corsa

segue

dato la città. La Cbs, catena televisiva che riprende i gran premi negli States, non ha riservato neppure la «diretta» alle imprese di Piquet e Rosberg. Sarà che Cbs non è forte come la concorrente Abc per quanto concerne la trasmissione di avvenimenti sportivi, ma il Gran Premio Cart di New York e la classica «Firecracker 400» Nascar di Daytona — due corse che si sono disputate tra gli appuntamenti di Detroit e Dallas — hanno riscosso senz'altro un maggior successo di pubblico rispetto alla Formula 1.

NON ERA NECESSARIO andare fino in America per accorgersene, bastava contare i piloti statunitensi impegnati nel «nostro» campionato del mondo — cioè nessuno eccetto il... romano Cheever — oppure verificare la provenienza tutta europea delle sponsorizzazioni raccolte dai team del circo gestito da



Gran Premio di New York, sempre in calendario e sempre meno credibile, testimonia le difficoltà che la Formula 1 sta incontrando nella sua marcia di avvicinamento al pubblico americano: non solo la Foca non ha un gran premio sulla ricca costa californiana, ma la Cart è già riuscita ad organizzare una gara nei pressi di New York, permettendosi inoltre di battezzarla «Gran Premio degli Usa», e questo solo una settimana dopo che a Detroit si era disputato il «Gran Premio degli Usa di Formula 1»... Fino a pochi anni fa l'automobilismo americano sembrava percorrere una strada tutta sua, con organizzatori, squadre e piloti impegnati nelle loro gare senza alcun apparente interesse verso le corse europee; al massimo si era registrato qualche caso di squadre — per esempio la Penske — o di piloti emigrati in Europa per correre in Formula 1. Oggi però ci sono i presupposti per ritenere possibile uno «sbarco» americano sul nostro continente anche dal punto di vista organizzativo, uno «sbarco» che potrebbe concretizzarsi con l'inserimento nel calendario Cart di una trasferta europea.

sempre sono rapidissimi a sgomberare la pista da una macchina ferma in posizione pericolosa. Le sale stampa sono sempre spaziose, comode, dotate di telefoni ed aria condizionata, ma i giornalisti americani che non telefonano i pezzi scrivono tutti su personal computer inviando poi i servizi via telefono o al giornale o ad una centrale telex attrezzata per ritrasmettere i testi. I poveri europei ancora fermi al classico telex rischiano di trovarsi davanti una sala stampa impreparata alle loro «antiquate» esigenze: è accaduto a Montreal, a Detroit e a Dallas. In America chi non si aggiorna è perduto...

IL FATTO che gli organizzatori di Dallas abbiano dichiarato un'affluenza di 80-90 mila spettatori per il giorno del gran premio fa pensare che gli americani dispongano anche di un sistema speciale per «stivare» il pubblico lungo il circuito, visto che francamente nessuno di noi europei aveva notato tanto pubblico. Un'altra teoria vuole invece che il pubblico americano, notoriamente più facoltoso di quello europeo, usi acquistare due biglietti anziché uno per assistere alla corsa. Naturalmente questa è solo una battuta, ma è sufficiente per comprendere come, tutto sommato, allo spettatore americano le corse automobilistiche non interessino poi tanto. Non ci è parso infatti che a Dallas ci fossero 90 mila spettatori, anche se la gente era tanta. Se in Italia si corresse un gran premio nel cuore di città come Milano o Roma, l'affluenza sarebbe molto più alta. D'altra parte gli americani non debbono avere un concetto molto sportivo dell'automobile visto che anche sulle autostrade è severamente vietato superare il limite di 55 miglia (99 km) all'ora. Per sentirsi piloti di Formula 1 negli Stati Uniti basta raccontare di aver guidato un'auto a 100 miglia (161) all'ora... Sono queste contraddizioni che mettono un punto interrogativo al futuro delle gare di Formula 1 negli Stati Uniti. In altri termini, il mercato c'è, ma tra loro e noi europei c'è, anche in questo campo il famoso «gap».

UNA FUSIONE tra le corse Usa e le cosiddette «europee» è forse possibile, anche se non a breve scadenza. Si tratta di vedere se saremo noi ad imporre la nostra Formula 1 nel paese più ricco del mondo o se saranno gli americani che sapranno imporci un'alternativa alla categoria di Ecclestone e della Fisa. □



Bernie Ecclestone. Quest'ultimo sta peraltro lavorando da anni nel tentativo di affermare la Formula 1 negli Stati Uniti. Il presidente della Foca, l'associazione dei costruttori della Formula 1, si rende perfettamente conto del valore commerciale del continente nordamericano: se un giorno la Formula 1 potesse interessare quegli sponsor che attualmente preferiscono investire nelle gare dei campionati Cart e Nascar, il business da lui organizzato raggiungerebbe dimensioni davvero mondiali. Il primo tentativo serio che Ecclestone ha compiuto nel suo tentativo di «invadere» gli Stati Uniti risale al 1976, anno nel quale si è corso il primo Gran Premio di Long Beach. Quella gara californiana doveva diventare la Montecarlo d'America e è diventata invece il simbolo delle difficoltà che la Formula 1 incontra nella sua ricerca di affermazione nel continente dei dol-

lari: gli organizzatori di Long Beach hanno preferito già da quest'anno ripiegare sulla F. Indy gestita dalla Cart, una categoria più economica per gli organizzatori e più popolare negli Stati Uniti. Anche l'affascinante progetto Las Vegas è durato solo due anni, prima di conoscere la stessa sorte. Dopo due «fiaschi» così clamorosi, Ecclestone ha ammesso di aver preso l'avventura americana un po' troppo alla leggera.

COLTO A SORPRESA anche dalla forte ascesa delle gare Cart — che presto potrebbero sbarcare in Europa — il boss della Foca ha quindi deciso di aprire un ufficio negli Usa per seguire da vicino l'organizzazione dei gran premi. La conferma di Detroit e Dallas anche per i prossimi anni significa che la Foca ha lavorato bene ma la ridicola situazione che si è venuta a creare con il fantomatico

L'ASPETTO PIÙ impressionante delle corse americane è senza dubbio l'organizzazione. Detroit ha dimostrato che è possibile organizzare un circuito cittadino in pieno centro senza paralizzare la vita della città: nel bel mezzo del tracciato passa una strada che collega il colossale Renaissance Center, quartier generale della corsa, con il mondo esterno, anche durante lo svolgimento del gran premio. Il servizio degli speaker è continuato, molto professionale e copre bene tutte le zone riservate al pubblico. La sicurezza è l'ossessione degli organizzatori americani: prima costringono dei bolidi da oltre 600 cavalli a correre in un budello di muretto in cemento, ma poi fanno di tutto per evitare che quelli che non devono correre, cioè spettatori e fotografi, non incorrano in incidenti. A Dallas pochi sono riusciti a non vedere una rete metallica tra sé e le vetture in corsa, neppure le telecamere della tivù sono riuscite a trovare sempre una posizione «pulita». I fotografi che si recano ai gran premi americani aggiungono al loro corredo un tronchesino per aprire un varco agli obiettivi tra le reti metalliche. A dispetto di tanta organizzazione, il personale di pista non pare all'altezza di quello europeo, e i commissari non

DOSSIER USA/L'Imsa, una categoria in pieno sviluppo

Attendendo l'unificazione

Quando l'Imsa sarà parificata alle gruppo C si avrà un mondiale endurance di grande prestigio

LA STRADA PIÙ breve verso un vero campionato del mondo automobilistico sembra quella delle gare endurance. La serie iridata della Fisa ha infatti un regolamento tecnico molto simile a quello dell'Imsa (International Motor Sport Association). Le vetture che prendono parte al campionato americano sono le stesse Gruppo C che corrono in Europa, con la differenza che negli Stati Uniti non hanno voluto saperne della regolamentazione basata sul consumo di carburante e hanno ricercato la sicurezza imponendo dei pesi minimi più alti. Gli organizzatori di Le Mans, in aperta polemica con la Fisa, hanno ammesso già da quest'anno le vetture Imsa alla loro «24 ore», indicando qual è la strada da seguire. Oltre tutto alcuni europei, e tra questi c'è il nostro Moretti, hanno ritenuto ben più interessante correre nelle ricche gare degli States piuttosto che prender parte alle gare del campionato del mondo della Fisa. Il fatto che l'Imsa sia un'associazione aderente alla Fisa che ne riconosce il potere

sportivo facilita senz'altro un rapporto di maggior collaborazione.

LA STORIA DELL'IMSA ha origini relativamente recenti. La sua fondazione risale al 1969 per opera di Bill France e John Bishop. Alla presidenza dell'associazione è attualmente lo stesso Bishop che la fondò. Il sempre maggiore interesse che accompagna questo campionato è dimostrato dal montepremi in continua ascesa: cinque anni fa erano in palio 350 mila dollari (circa 600 milioni di lire al cambio attuale), mentre oggi sono stati raggiunti i 2 milioni e 800 mila dollari (pari a quasi 5 miliardi di lire). Il tutto viene ripartito fra i concorrenti nel corso delle 19 gare in calendario, tutte negli Stati Uniti, tra le quali figurano anche due classiche come la 24 Ore di Daytona e la 12 Ore di Sebring. Prima di affermare che i team di punta possono arricchirsi senza difficoltà partecipando a queste corse, bisogna ben ponderare quanto incidano sul bilancio di un team qualcosa come 19 tra-

sferite su un territorio come quello degli Stati Uniti. Non bisogna neppure dimenticare che una Porsche competitiva costa quasi 800 milioni di lire...

NONOSTANTE la partecipazione abbastanza qualificata, le gare endurance non raccolgono negli Stati Uniti gli stessi consensi delle Stock-Car per quanto concerne la presenza di pubblico alle gare. Ci sono comunque delle eccezioni, come la 3 Ore di Miami che si disputa su un circuito cittadino e che viene trasmessa in tutti gli stati. I sostenitori della categoria affermano che il 1985 sarà l'anno del «boom», e l'interesse che i costruttori stanno riservando pare avallare questa previsione. anche due case italiane, infatti, sono entrate quest'anno nell'avventura Imsa, l'Alba e l'Osella. Ma in fatto di vettura, la partecipazione più interessante è senza dubbio quella della Jaguar che segna un ulteriore avvicinamento della casa inglese alle corse dopo il ritorno ufficiale nel campionato europeo turistico.

LE PORSCHE 962 — versione americana della ben nota 956 — sono ovviamente le vetture più diffuse anche nelle gare Imsa, ma da queste parti si assiste per lo meno al tentativo di resistenza della March — casa inglese che lavora ormai quasi esclusivamente alla produzione di vetture da corsa destinate al mercato americano —, della Jaguar e dell'Alba. Nel campionato del mondo endurance l'unica avversaria della Porsche è la Lancia, e solo a Le Mans si è assistito a una gara più interessante grazie proprio alla partecipazione delle vetture Imsa. È sulla base di questa considerazione che un campionato mondiale endurance con gare a Le Mans, Miami, Nürburgring, Daytona e via dicendo potrebbe riportarci alle grandi stagioni dei non dimenticati «prototipi», quando il campionato mondiale marche era davvero «mondiale». La possibile unificazione dei regolamenti tecnici tra Imsa e Fisa è quindi da seguire con un particolare interesse. □



Le gare Imsa, a sinistra, sono simili alle nostre «endurance», ma alle solite Porsche si aggiungono anche vetture della categoria GTP, come le Ford Mustang (FotoDPPI). Nella pagina a sinistra, due immagini di Detroit: agli imponenti grattacieli (FotoColombo) si sposano divertenti trovate pubblicitarie, come questa imbarcazione che reclamizza una marca di birra (FotoVillani)

Trenta sfide infernali

Si disputano su ovali da 300 all'ora di media. I piloti, idoli delle folle, sono anziani.

Gli ingredienti per vincere: potenza e coraggio

È SENZ'ALTRO la più americana delle categorie degli Stati Uniti. La Nascar (National Association for Stock Car Auto Racing) è l'organizzazione che dà vita alle 30 gare del campionato «stock car». Avete letto bene, abbiamo scritto «30»: tante sono le corse che costituiscono la «Winston Cup». Si corrono su piste «ovali» a curve sopraelevate, le vetture sono grosse berline di produzione americana che di serie conservano soltanto la linea della carrozzeria. Sulle piste più lunghe e veloci la loro media in gara raggiunge i 300 chilometri all'ora.

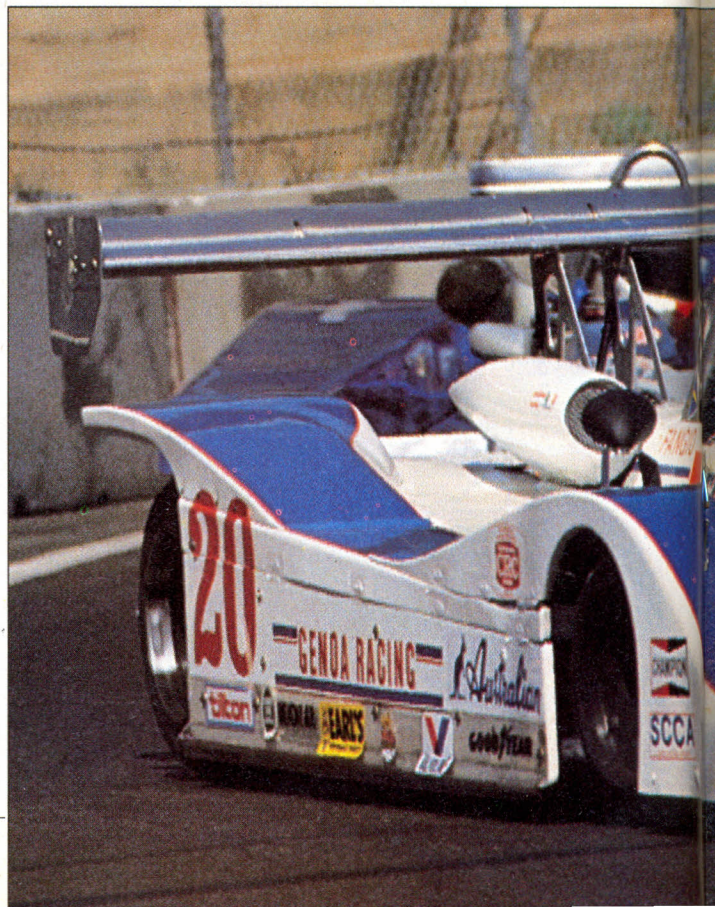
LE GARE NASCAR si trascinano dietro un gruppo di piloti estremamente specializzati che non corrono da nessun'altra parte, e non potrebbe essere diversamente visto il calendario estremamente denso. Francamente, guardate con la mentalità di noi europei, queste corse lasciano un po' perplessi. Quando due piloti si trovano a competere a parità di vettura le capacità di sapersi districare nel «traffico» dei doppiati o la tenacia nel saper resistere all'avversario hanno un valore determinante, ma quando un pilota dispone di 30 cavalli in meno di un altro, potrebbe essere anche l'erede di Nuvolari ma avrebbe ben poche possibilità di mettere in luce le sue qualità. Si racconta che i piloti si sorteggino le vetture nell'ambito dei team ben consapevoli di quanto sia importante partire con quella giusta.

MA IL PUBBLICO sembra disinteressarsi del problema: alla fine sono tutti in piedi ad applaudire il vincitore. Forse è in questo tipo di competizioni che la mentalità degli americani emerge prepotentemente, è qui che chi vince è osannato e coperto di dollari. Abbiamo visto una delle gare più famose d'America, la «Firecracker 400», sponsorizzata niente meno che dalla Pepsi Cola. Eravamo in buona compagnia: per l'occasione era sceso a Daytona Ronald Reagan, che

aveva scelto un modo un po' insolito per celebrare la festa nazionale americana del 4 luglio. Sulle tribune c'erano 80 mila spettatori che hanno assistito agli ultimi giri in piedi sulle gradinate facendo roteare in aria giubbotti o fazzoletti.

GLI ASPETTI ASSURDI delle gare Nascar sono molteplici: un solo sprazzo di pioggia è sufficiente per fermare completamente l'attività del circuito, mentre un banalissimo incidente può far entrare in pista la «pace-car», ovvero la vettura staffetta della direzione di corsa alla quale tutti i piloti sono tenuti ad accodarsi senza effettuare sorpassi fino a quando la pista non torna ad essere libera. La «pace-car» può fare il suo ingresso anche all'ultimo giro, concludendo praticamente la gara in anticipo. A favore delle gare Nascar c'è invece l'estrema incertezza. Quasi sempre le macchine di testa corrono distanziate di pochi metri fino alla bandiera a scacchi, e non di rado tagliano il traguardo affiancate. Nel corso della sua carriera un pilota come Richard Petty ha vinto ben 200 gare e ha guadagnato qualcosa come 10 miliardi di lire.

UNA STAGIONE di gare può portare nelle tasche di un pilota di prima grandezza circa un miliardo e mezzo di lire. Al contrario di altre categorie, come la Formula Indy della Cart, nelle gare Nascar pare non esserci la tendenza al rinnovamento. I piloti corrono sono delle vere e proprie istituzioni con alle spalle anche vent'anni di attività (Richard Petty, tanto per fare un esempio, correva già nel 1958). Se per tutte le altre categorie degli Stati Uniti potrebbe essere pronosticato un futuro «europeo», per le gare Nascar questa possibilità è da escludere a priori, poiché al di fuori degli Stati Uniti non esistono i circuiti ovali, i cosiddetti «speedway» che sono il terreno naturale per questo tipo di competizioni. □



DOSSIER USA/La stanca Can Am

Sul viale del tramonto

Dopo il boom degli anni '70 la Can Am non offre più motivi d'interesse. Trans Am e Formula Volkswagen sono categorie promozionali seguite

UN TEMPO quando si parlava di Can Am luccicavano gli occhi. La Coppa «Canadian American», questa infatti l'esatta denominazione della serie, aveva una popolarità internazionale superiore addirittura al campionato di F. Usac, l'organizzazione che presiedeva le corse delle monoposto di F. Indy prima dell'evento della Cart. In Europa, tanto per fare un esempio, nei primi anni settanta si pensò che non sarebbe stato male creare una sorta di Can Am, campionato popolato da grosse vetture biposto mosse da motori da 7 e 8 litri, guidate da piloti famosissimi che giungevano negli States attirati dai ricchi montepremi. Nacque così la coppa Interserie, dominata per lunghi anni dalle Porsche 917-10 turbo, che proprio in Can Am fecero la loro prima apparizione alla guida del compianto Mark Donohue. Ma un successivo impoverimento tecnico, l'abbandono degli sponsor ha ridotto ora il campionato d'oltre oceano ad una sorta di «Coppa del nonno» con pi-

loti già plafonati che ben difficilmente potranno aspirare alle vette dell'automobilismo internazionale. Un tempo, invece, la Can Am era un ottimo trampolino di lancio per chiunque. Fare l'esempio di Gilles Villeneuve ci sembra superfluo. L'Scca (Sports Car Club of America), un'altra associazione che insieme alla Cart, all'Imsa e alla Nascar si spartisce le corse Usa, non ha saputo tener alto l'afflusso di dollari nelle sue corse. Dimostrarlo non è difficile. L'anno scorso Jacques Villeneuve ha vinto la serie guadagnando circa 100 milioni di lire; nel 1980 Patrick Tambay aveva intascato 230 milioni; nel 1970 Denis Hulme aveva chiuso l'anno con un bottino di 820 milioni.

LE VETTURE che prendono parte a queste corse sono in pratica delle vecchie Formula 1 alle quali sono state coperte le ruote: niente di tecnicamente affascinante, al contrario di quanto accadeva quindici anni fa, quando correvano le Chaparral dotate della doppia ven-

tola atta a creare depressione sotto la vettura. Anche i piloti che attualmente si disputano il campionato non si sono ancora fatti la fama dei campioni. La Scca gestisce anche altri campionati tra cui quello della Formula Super Vee e quello delle Volkswagen Rabbit, ma quello che attualmente rappresenta meglio l'associazione è il «Budweiser Trans-Am». Si tratta di gare riservate a vetture di serie elaborate secondo regole relativamente rigide. Al contrario di quanto avviene nelle gare Stock-Car della Nascar, le Trans-Am corrono prevalentemente su circuiti stradali. I premi non sono altissimi visto che l'anno scorso David Hobbs si è dovuto accontentare di vincere il campionato guadagnando la «miseria» di 100 milioni di lire. Nonostante questo le gare Trans-Am hanno attirato l'interesse di piloti... esotici come Paul Newman, e la buona promozione attuata quest'anno dallo sponsor della serie, la casa produttrice di birra Budweiser, fa sperare in un futuro relativamente roseo. □



Le gare Nascar, in alto, sono quelle più vicine ai gusti degli americani; richiamano sempre moltissimo pubblico (FotoDPPI). Le corse Can-Am, al contrario, stanno vivendo un periodo di chiaro declino. A sinistra, la Ralt Can-Am di J. Manuel Fangio Jr. impegnata a Dallas (FotoVillani)

La rivale della Formula Uno

Il budget richiesto per una stagione è basso. Le squadre sono discrete ma non formidabili. È perfetta l'organizzazione del campionato

DIETRO LA SIGLA Cart c'è un'associazione corrispondente alla Foca della Formula 1. La «Championship Auto Racing Teams, Inc.» è infatti un organismo che raccoglie le squadre impegnate nel campionato che esso stesso organizza. La Cart

la denominazione «Cart/Ppg Indy Car World Series».

QUEST'ANNO LA PPG ha messo in palio un montepremi di 1,5 milioni di dollari (quasi 2 miliardi e 700 milioni). A questi vanno ad aggiungersi i contri-



non deve però vedersela con un'autorità sportiva superiore come avviene in Formula 1, bensì può gestirsi tutta l'attività come meglio crede. Già da questa premessa è facile immaginare con quale snellezza questa associazione possa amministrare le sue gare riservate alle vetture di Formula Indy. È forse questa snellezza che ha permesso alla Cart — fondata nel 1978 da Roger Penske e Pat Patrick — di dar vita in soli 6 anni alla più importante serie di gare degli Stati Uniti, considerata da molti l'unica valida alternativa alla Formula 1 che polarizza l'interesse del mondo automobilistico al di fuori degli Usa. La Cart, comunque, non ha creato la Formula Indy ma ha in pratica rilevato questa categoria dalla Usac, la vecchia associazione che aveva lasciato ristagnare la categoria forte solo della popolarità della 500 Miglia di Indianapolis. Dal 1980 il campionato della Cart viene sponsorizzato dalla Ppg, un'industria specializzata nella realizzazione di vetture modificate per esigenze speciali, così la serie ha assunto

buti di altri sponsor. Per dare l'idea del denaro che un pilota può raccogliere in un anno di gare, basta ricordare che nella passata stagione un «big» della categoria portava a casa circa mezzo milione di dollari (quasi 900 milioni di lire). Nel 1983 il montepremi complessivo ha raggiunto i 10 milioni di dollari (17 miliardi e 500 milioni). Già dall'anno scorso la Cart ha siglato un accordo con l'emittente televisiva Nbc che prevede la trasmissione di tutte le 16 gare del campionato. Il calendario delle gare comprende ovviamente la leggendaria 500 Miglia di Indianapolis, oltre a una gara in Canada, che dovrebbe dare un tocco di internazionalità alla serie. Delle gare in calendario, due e mezzo sono state rubate alla Formula 1: le due sono Long Beach e Las Vegas, la mezza è quella di New York — si è corsa il 1. luglio a Meadowlands — svoltasi su un tracciato diverso da quello scelto da Ecclestone & C. ma svoltasi davvero. Evidentemente alla Cart non piacciono i «bluff». Dietro questa facciata multico-

lore, piena di dollari e prosperità, c'è però una sorpresa.

LE VETTURE di Formula Indy rispetto alle «nostre» Formula 1 sono vecchie di almeno 5 anni. Questo non tanto per i motori, standardizzati nel Cosworth turbo, ma per i telai, tecnologicamente fermi ai pannelli in alluminio e ben lontani alla fibra di carbonio della Formula 1. Anche i team non sono organizzati con gli stessi mezzi tecnici che siamo abituati a vedere sulle piste europee: tolti i migliori, alcuni potrebbero essere paragonati a una buona squadra di Formula 3 europea. In compenso la colorazione delle macchine è di altissima classe, frutto di uno studio grafico senz'altro accurato, e le prestazioni delle vetture sono relativamente equilibrate tra loro. Che il livello tecnico della categoria sia alto o basso al pubblico interessa poco o niente.

IL «RITARDO» TECNICO nel quale prospera la categoria americana è però la miglior arma contro la concorrenza della Formula 1 di Ecclestone. Far

correre le macchine costa meno, quindi sono in molti i team che possono affrontare una stagione; il budget richiesto è relativamente basso, quindi gli sponsor si trovano più facilmente; gli organizzatori spendono meno denaro per dar vita alle gare, quindi ne organizzano di più. Da qualche mese si parla sempre di più insistentemente della possibilità che la Cart organizzi una trasferta europea per far diventare veramente mondiale il suo campionato. La nostra Federazione internazionale sta facendo di tutto per evitare che ciò avvenga, e i mezzi per riuscirci, almeno in teoria, non le mancano, visto che i circuiti le sono strettamente vincolati per mezzo dei vari automobil club nazionali. Ciò non toglie, comunque, che la Cart potrebbe trovare qualche impianto disposto a rischiare l'uscita dal giro Fisa in cambio di una gara alternativa alla Formula 1. Tra questi circuiti ci sono tutti quelli che possiedono le strutture idonee ad ospitare un gran premio di Formula 1 ma che non sono ancora riusciti a ottenerlo.



PER FRONTEGGIARE l'arrivo della Formula Indy, Ecclestone e Balestre stanno facendo fronte unico. Già la proposta della Formula 3000 fa pensare alla necessità di rimpiazzare velocemente l'ormai defunta Formula 2, offrendo qualcosa in più agli organizzatori che non riescono ad ottenere una gara «iridata» e creando una specie di lista d'attesa per quei piloti di una certa popolarità che restano esclusi dalla Formula 1. Quest'anno nomi come quelli di Emerson Fittipaldi, Bruno Giacomelli, Danny Sullivan e Roberto Guerrero hanno scelto la via dell'emigrazione. L'anno scorso l'exploit di Teo Fabi a Indianapolis aveva fatto sconfinare l'interesse dei tifosi europei. Non a caso è stato proprio Ecclestone l'artefice del parziale recupero di Teo. La Fisa aveva già deciso di negare la licenza a tutti quei piloti che avessero preso parte a gare Cart, poi, resasi conto dello scarso timore suscitato tra i piloti, ha ceduto alle pressioni di Ecclestone che ha voluto Fabi alla Brabham. Le ragioni di Bernie erano facil-

mente intuibili: con Teo a mezzo servizio il pubblico americano si sarebbe interessato di più alla Formula 1; inoltre l'operazione con il pilota italiano avrebbe dimostrato agli appassionati della Cart che un pilota chiamato a una scelta preferisce la Formula 1. Ecclestone mirava da tempo anche a Rick Mears, e questo conferma come il boss della Brabham e della Foca ritenga importante il travaso di piloti dalla Cart alla Formula 1, non tanto per vincere la «guerra» ma per evitare che questa «guerra» debba essere combattuta. Negli States i vari Al Unser (Jr. e Sr.), Tom Sneva, Bobby Rahal, Rick Mears sono popolari come i «big» della Formula 1 lo sono in Europa. La Cart «Cart/Ppg Indy Car World Series» ha attratto su di sé l'interesse dei grandi sponsor americani.

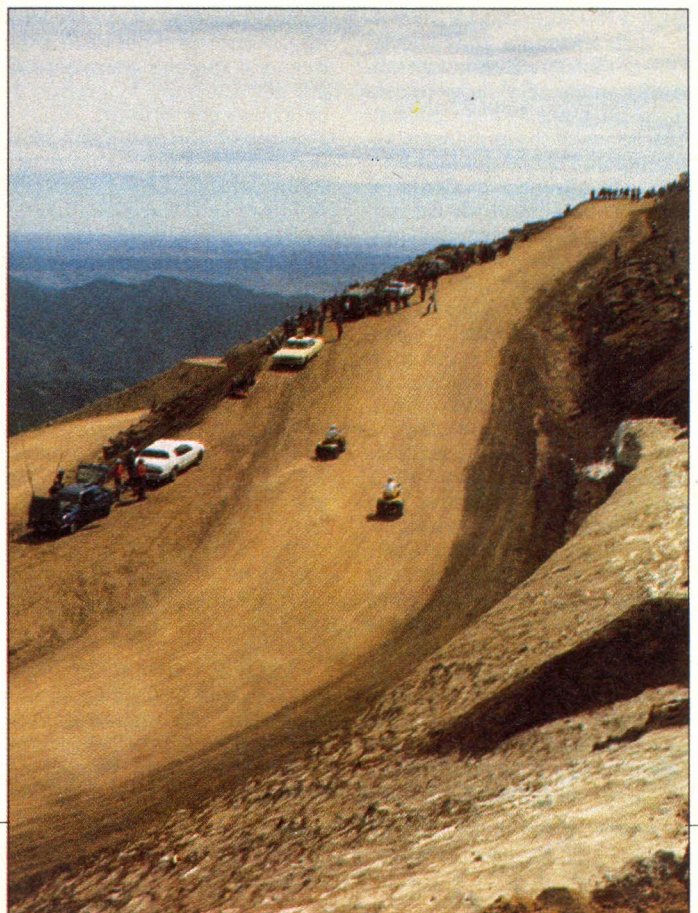
I CINQUE CONCETTI originali sui quali la Cart ha basato la sua attività stanno quindi funzionando a dovere. Li riportiamo qui di seguito poiché una tale chiarezza di intenti potreb-

be insegnare qualcosa all'intricata gestione europea delle corse: 1) La Cart sarà responsabile nei confronti dei partecipanti, degli sponsor, degli organizzatori, dei mezzi di informazione e degli appassionati; 2) Le corse per vetture Indy saranno promosse come uno dei maggiori mezzi di sport e divertimento; 3) La prosperità economica degli affari legati alle gare Indy sarà migliorata in tutti i modi; 4) Si cercherà di ottenere il massimo interesse da parte dei mezzi di informazione; 5) Le competizioni saranno migliorate con l'imposizione di regolamenti stabili nel tempo. Dal dire al fare si dice ci sia di mezzo il mare, e forse è proprio vero, visto che sull'altra sponda dell'Atlantico fanno davvero ciò che si erano proposti.

Andrea Ficarelli



La Formula Indy gestita dalla Cart corre sia sugli «ovali» che sui circuiti stradali. Tra i protagonisti di queste gare ci sono due italiani. Teo Fabi, foto in alto a sinistra con il n. 33 (FotoManocchia) corre anche in F. 1, mentre l'oriundo Mario Andretti, sopra, ora si dedica quasi esclusivamente al campionato Cart (FotoDPPI)



Nella immagine grande l'Audi Quattro Sport della Mouton (meglio visibile nella foto sopra, FotoDPPI) impegnata lungo la salita di Pikes Peak. A destra due «mostriattoli» a tre ruote mentre si avviano verso la cima della montagna. Nella pagina accanto in alto la Coyote di Yost e sotto la Predator di Donner. La gara di Colorado Springs parte da 2800 metri e dopo 156 curve e 20 km porta i concorrenti a quota 4301 metri. La Mouton ha stabilito il nuovo record per vetture da rally, una categoria istituita solo nel 1981 (FotoTomCline)



DOSSIER USA/La salita più affascinante

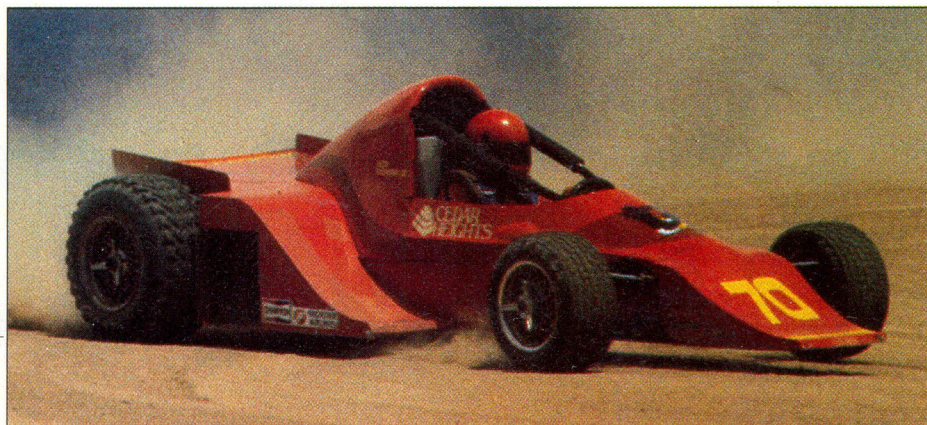
Nel Pikes Peak il traguardo, dopo 156 curve, è a m. 4300

COLORADO SPRINGS — L'America da corsa è una miniera inesauribile per gli appassionati dell'auto. Una delle gare più straordinarie ed affascinanti è senza dubbio la salita di Pikes Peak che è di particolare attualità perché, disputatasi quindici giorni fa, ha avuto come vincitore nella categoria riservata alle vetture rally un equipaggio famoso: Michèle Mouton e Fabrizia Pons. Al volante di una Audi Quattro di oltre 400 cavalli la ragazza francese ha battuto il record detenuto dal rallyman statunitense John Buffum di 10", fissando il nuovo primato nel tempo di 12'50"38. Alla fine la Mouton è stata preceduta da una sola vettura a ruote scoperte, la Wells Coyote di Bill Brister, vincitore in 11'44"49. **Pikes Peak** è una gara che si snoda su un percorso lungo 20,6 km, con partenza a 2866 m e arrivo a 4301 m. Per raggiungere la vetta è necessario affrontare un numero impressionante di curve, ben 156. La corsa per gli europei è atipica. Possono parteciparvi vetture a ruote scoperte, in pratica dei prototipi utilizzabili solo in questa competizione, stock car, dall'aspetto simile a quelle della serie Nascar di velocità ma differenti nelle soluzioni telaistiche. I loro motori da 5, 6 e 7 litri V8 sprigionano 600 cavalli ma quest'anno sono stati battuti dalla «piccola» Audi Quattro che si schierava nella catego-

ria vetture da rally, istituita nel 1981. Da quando queste macchine sono entrate nello «strano» mondo della «corsa delle nuvole», la Pikes Peak non è stata più la stessa in quanto si è compreso che i piloti fortissimi alla guida di vetture del genere avrebbero potuto insidiare l'abituale dominio delle monoposto. Questo non è accaduto negli anni passati e nemmeno nell'edizione 1984 ma potrebbe accadere l'anno prossimo quando l'Audi farà un altro tentativo per migliorare la prestazione della Mouton. Oltre alla casa tedesca anche la Peugeot sembra intenzionata a schierarsi alla edizione del 1985 con la 205 turbo.

IN REALTÀ la casa di Ingolstadt era giunta in Colorado per raggiungere l'obiettivo della vittoria assoluta. Le sue intenzioni, dopo il noleggio esclusivo del tracciato per due giorni, erano quindi molto chiare. Proprio questo la Mouton dopo la sua impresa non era raggianti: «**Ho semplicemente battuto** — ha detto — **il record di classe ma non quello assoluto. Credo che dovremo tornare perché questa non è stata una vera vittoria**». Per la cronaca il monte premi dell'edizione di quest'anno ammontava a circa 150.000 dollari, 260 milioni di lire circa. Ogni vettura iscritta ha ricevuto almeno 1.000.000 di lire. Non male per una semplice gara in salita!

Tim Cline



Da sabato a Spa si corre la «24 Ore», nona gara di campionato

Scocca l'ora Bmw

I coupé bavaresi hanno la possibilità di battere le Jaguar, dominatrici della stagione. È ancora indeciso il programma della casa tedesca nel campionato 1985

ALL'INIZIO del 1984 nemmeno i più pessimisti tra i responsabili della politica sportiva Bmw avrebbero immaginato un tracollo così netto dei coupé 635 Csi nel campionato europeo turistico. Le avvisaglie dell'attuale situazione erano giunte nel 1983, anno nel quale le imponenti ma sparagnine Jaguar bianco verdi del Tom Walkinshaw Racing avevano dato l'impressione di poter battere con facilità la concorrenza continentale una volta trovata l'affidabilità. Questo è puntualmente accaduto nel corrente campionato europeo, con sei vittorie Jaguar e due sole per le Bmw, a Vallelunga e nell'ultima gara disputata due settimane fa al Nürburgring. Cosa è accaduto di tanto grave da ridimensionare in maniera così netta le ambizioni tedesche nell'europeo? L'imputato non può non chiamarsi che 635 Csi, un coupé splendido, pilotato dai migliori piloti europei del giro ma in debito tecnico nei confronti delle Jaguar Xjs. Quali i limiti delle Bmw? Il motore sei cilindri delle 635 sviluppa quest'anno 310 cavalli contro i 400 abbondanti dei dodici cilindri inglesi. Una potenza che alle Bmw non è servita che a Vallelunga e soprattutto al Nürburgring, dove l'esemplare curato da Eggemberger per la Bmw Italia ha vinto, approfittando di una giornata di Jaguar. All'interno delle squadre che utilizzano le vetture tedesche, inoltre, negli ultimi tempi si sono verificati differenze di prestazioni notevoli. Il coupé 635 ufficiale, preparato da Schnitzer e pilotato dal nostro Roberto Ravaglia e dall'austriaco Gerhardt Berger ha spesso reso l'onore delle armi alle vetture di Eggemberger che utilizzano le gomme Pirelli, vere protagoniste delle ultime corse e più scorrevoli delle Dunlop usate dal team ufficiale.

LA CASA ITALIANA, infatti, ha al momento attuale i migliori radiali del campionato e il fatto privilegia Brancatelli, Kelleners, Müller e Grano ovvero i piloti del team Bmw Italia. Gomme o non gomme, comun-



que, la situazione della Bmw non è rosea, soprattutto in previsione futura. Nel 1985, infatti, il lotto dei partecipanti all'europeo sarà ancora maggiore e accanto alle Case che abbiamo citato finora ci saranno con una presenza massiccia le Volvo, vera sorpresa del campionato 1984, le Rover, la Peugeot oltre naturalmente a tante altre interessate alla promozione che la serie continentale può offrire al mercato automobilistico commerciale. I giochi nella classifica 1984 sono in sostanza già decisi; l'Alfa Romeo, raccogliendo vittorie di divisione un po' ovunque, è ampiamente in testa al campionato marche mentre Tom Walkinshaw ha concrete possibilità di vincere il titolo riservato ai piloti. Alla 24

ore di Spa, che andrà ad iniziare sabato, le Jaguar potrebbero ricevere un brusco stop alle loro vittorie. Correre 24 ore tirate allo spasimo, come nel caso di Spa, nona prova di campionato, richiede oltre che prestazioni anche affidabilità e le Jaguar hanno il loro punto debole proprio in questo.

COSA ACCADRÀ in Belgio? La Bmw, come vedete a lato si schiera con un nugolo di 635 Csi guidate da piloti altamente competitivi, sulla carta più forti e veloci di quelli Jaguar. Chi da sempre segue l'euroturismo si dice convinto che alla 24 ore di Spa le Bmw alla fine avranno vita facile nei confronti dei rivali. Superati sul piano velocistico puro solo da Jaguar e da qual-

che Ford Mustang, i coupé bavaresi alla fine non dovrebbero avere difficoltà ad aggiudicarsi questa classica, in virtù di una resistenza meccanica che ancora non è stata scalfita dalle corse di europeo di quest'anno. Volvo, e Rover, infatti, non sembrano possedere i mezzi per correre al limite un giorno intero, senza considerare il fatto che le vetture svedesi presenti a Spa saranno degli esemplari privati che non godranno dell'assistenza ufficiale della casa madre. Per quanto riguarda le vittorie di divisione, nella seconda il pronostico va alle tante Alfa Romeo Gtv 6 presenti. Sono vetture di una affidabilità eccezionale, che hanno l'opportunità di aggiudicarsi anche la prestigiosa Coppa del Re, riservata alla

24^H
FRANCORCHAMPS

28-29/7/1984
 TURBO - U-BIX HISTORIC TROPHY - GROUP N

R.A.C.B. **K.A.C.B.**

Qui sotto la Bmw 635 Csi di Cudini e Snobeck, favoriti nella 24 ore di Spa, nona gara del campionato europeo turismo che si disputa domenica. (FotoCockpit)



migliore squadra giunta al traguardo finale. Meno scontato è invece il discorso sulla divisione più piccola, quella che va da 1000 a 1600, che vede un teorico duello tra Toyota Corolla, e le Vw Gti.

IL VERO dilemma del campionato europeo, oltre che dalla gara di Spa è rappresentato dalla politica che la Bmw seguirà l'anno prossimo. I piloti e preparatori che da tante stagioni utilizzano il marchio bavarese speravano che in Bmw facessero in tempo ad omologare entro gennaio '85 la nuova 535 M, potente e molto più leggera dell'attuale 635 Csi, con varie caratteristiche di vettura anti Jaguar. Purtroppo l'omologa-

zione è slittata di un altro anno ancora e alla Bmw per vincere non basterà la nuova 323 i 16 valvole che verrà omologata in gr.A, quanto prima per controbattere il primato dell'Alfa Romeo nella 2. divisione. Il 1985 in definitiva potrebbe vedere la Bmw presente all'euroturismo con un modello 635 aggiornato nelle sospensioni, dotato di spoiler anteriori e posteriori e soprattutto di un motore capace di sprigionare oltre 360 cavalli, soluzione che permetterebbe di attendere con tranquillità l'arrivo della nuova 535 M. Ma basterà qualche piccolo ritocco per arginare lo strapotere Jaguar?

Guido Schittone

Tra gli iscritti anche Belmondo Jr.

L'ELENCO degli iscritti alla nona gara dell'europeo turismo propone nomi di indubbio interesse. Alla partenza, infatti, saranno presenti ben sette piloti che in qualche modo hanno avuto a che fare col mondo delle F.I. Su una delle due Bmw ufficiali, infatti, ci sarà Manfred Winkelhock che farà coppia con Berger e Ravaglia mentre assieme ad Hans Stuck ci sarà Dieter Quester. Sulle Bmw Italia Johnny Cecotto darà man forte a Gianfranco Brancatelli, Helmut Kelleners, Umberto Grano, Sigi Müller mentre sempre su delle 635 tedesche vi saranno Marc Surer, il cecoslovacco Vojtech, il campioncino di F. Ford Huysmans e Jean Pierre Jarier. Una curiosa presenza sarà quella di Massimo e Roberto Sigala, in coppia sulla Bmw del romano Micangeli. A completare la schiera delle Bmw vi sarà la 635 di Tassin-Cudini-Snobeck, favoriti dalla gara.

LA JAGUAR, perso l'infortunato Martin Brundle, si affiderà a coppie collaudate come quella composta da Walkinshaw-Heyer e l'altra formata dai vincitori di Salisburgo Percy-Nicholson, Calderari. Le Rover Vitesse avranno come piloti il tedesco Armin Hanhe, l'inglese Jeff

Allam, il francese Jean Louis Schlessler, Lovett, e il belga Marc Duez. Sempre su una Vitesse farà il suo rientro nelle gare europee Jean Pierre Jabouille, che guiderà con Paul e il belga Joosen, mentre il team Volvo schiererà Patrick Neve, Pierre Dieudonne, Anders Olofsson, Delcourt. Sempre nella 3. divisione vi sarà anche una Peugeot, affidata a Beltoise. La presenza è una sorta di prima uscita in vista di un possibile ingresso della casa francese nell'europeo turismo della prossima stagione. Tra i presenti non mancherà nemmeno Paul Belmondo, che porterà alla 24 ore una Ford Mustang turbo preparata in Germania cosiccome saranno presenti i fratelli Martin e l'inglese Gordon Spice, che cercheranno la fortuna con una Toyota Supra. Nelle altre divisioni le novità si contano sulla punta delle dita. Lo squadrone Alfa sarà composto infatti dalle solite coppie che si vedono abitualmente nel campionato europeo edizione 1985, ovvero Francia-Lombardi, Drovandi-Zapico, Suster-Gallo, Palma-Marazzi, Micangeli-«Spiffero» e Cippiani-Toffoli.

(a.r)

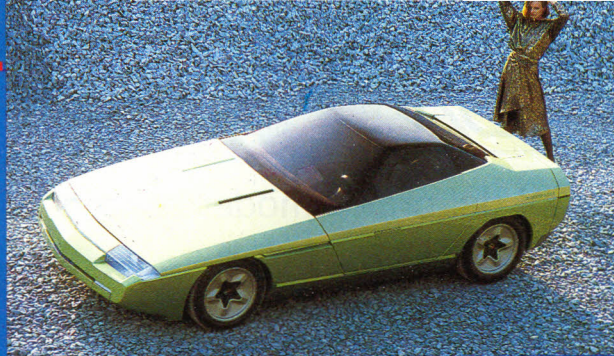
Così l'europeo turismo dopo 8 gare

	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
1. Alfa Romeo	20	20	20	20	20	20	20	20					160
2. Jaguar	20	12	20	20	20	20	20	8					140
3. Bmw	15	20	15	10	8	12	12	20					112
4. Volkswagen	4	20	—	15	15	20	15	20					109
5. Toyota	20	15	10	20	8	—	20	12					105
6. Volvo	6	1	3	6	10	10	10	6					52
7. Ford	15	12	—	12	10	—	—	—					49
8. Audi	—	—	—	—	20	—	12	15					47
9. Rover	—	—	1	—	4	4	8	15					32

PILOTI

1. Walkinshaw	29	16	2	21	29	29	—	10					136
Heyer	29	16	2	21	29	29	—	10					136
3. Nicholson	—	—	29	16	21	21	29	10					126
4. Percy	—	—	29	16	21	21	29	—					116
5. Kelleners	21	13	—	13	10	7	16	29					109
Brancatelli	21	13	—	13	10	7	16	29					109
7. Hoyer	20	15	10	20	8	—	20	12					105
8. Drovandi	20	—	—	20	12	20	10	20					102
9. Nielsen	20	15	—	20	8	—	20	12					95
10. Boucher	15	15	—	—	15	12	15	15					87
«Spiffero»	15	15	—	—	15	12	15	15					87
12. Poulsen	20	15	10	20	8	—	—	12					85
Lombardi	—	—	15	15	20	15	20	—					85
Francia	—	—	15	15	20	15	20	—					85

AUTO SPRI NT



BERTONE

Un Ramarro
alle
Olimpiadi

PEUGEOT

Una «205»
tutta
elettrica

SPECIALE
SULLA STRADA



La Citroën lancia un nuovo modello diesel

Viva Visa

Servizio di Carlo Massagrande

Dopo sei anni dal primo modello, ecco la Visa versione diesel

La piccola dal cuore grande

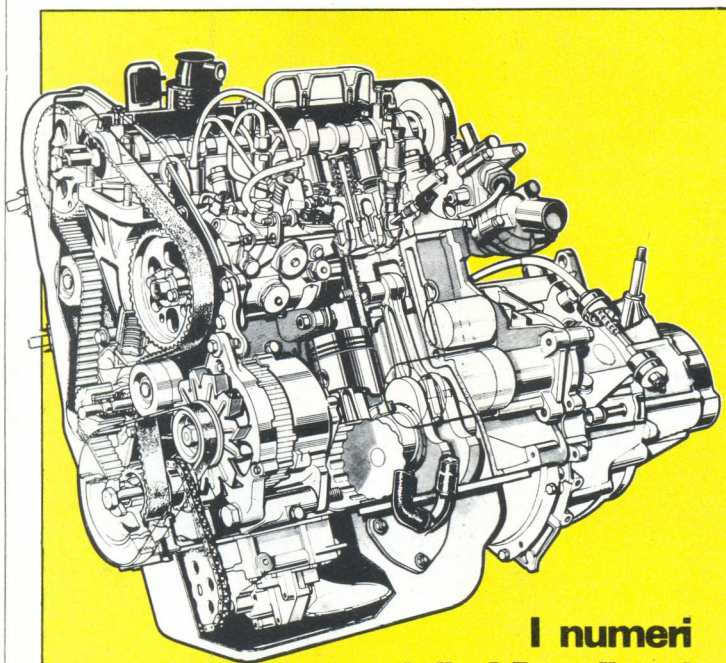
Nonostante le ridotte dimensioni, la nuova Citroën monta un motore diesel di 1769 cc. Due le versioni, dieci e undici milioni i prezzi. Oltre 150 km/h la velocità massima

PUNTA ALA — La filosofia della velocità in casa Citroën continua anche con la ultima nata: la Visa Diesel. L'immagine della nuova nata è quella di vettura per la famiglia o di seconda auto per la signora e i bambini. Ma se poi viene corredata di un motore, seppur diesel, di 1769 cc., allora si trasforma in vettura da lavoro e da svago per più lunghe distanze. La Visa diesel adotta lo stesso propulsore montato sulla Peugeot 205 il tipo «XUD» 4 cilindri, motore che ha riscosso ampi consensi per la velocità di crociera che consente, per la

ripresa e per il consumo veramente contenuto: è un motore Citroën di progettazione e di realizzazione. 60 i cavalli, una coppia a 2000 giri, un basso peso in ordine di marcia di appena 890 chilogrammi e così le prestazioni sono garantite. Delle Visa — presentata in Italia alla fine del 1978 — ne circolano circa 134.000, in cinque modelli da 652 cc. a 1360 cc. e oggi in sette versioni per l'aggiungersi delle diesel Visa «D» ed «RD». Naturalmente le versioni diesel hanno subito alcune modifiche per sopportare le nuove motorizzazioni: le so-

sensioni per esempio, pur dello stesso tipo delle Visa a benzina, sono più rigide; l'assale anteriore presenta architettura e caratteristiche diverse, mentre quello posteriore è identico agli altri modelli: 60 sono i chilogrammi in più rispetto alla Visa GT 1300. Anche lo sterzo ha una demoltiplicazione leggermente superiore per assorbire il peso maggiore sull'avantreno. Mentre sulle Visa a benzina la ripartizione delle masse è al 61% sull'avantreno, nelle diesel passa al 64%. Carreggiata anteriore più larga, quindi parafranghi allargati. Il servofreno è rimasto

quello delle altre Visa, sono stati invece aumentati sia il diametro dei dischi anteriori, sia la superficie delle guarnizioni. La frenata è veramente sicura, efficiente, affidabile: meno pronta dopo uno sforzo prolungato. Le Visa diesel, inoltre, hanno ruote fissate da quattro viti anziché da tre come sugli altri modelli. Insonorizzazione particolarmente curata: per limitare rumori e vibrazioni, è stata adottata la stessa soluzione del BX 19 Diesel, cioè una incastellatura idroelastica per sostenere motore e cambio che poggia direttamente sui longheroni anteriori.



I numeri della Visa diesel

MOTORE: anteriore 4 cilindri «Xud» - cilindrata 1768 cc - trazione anteriore - cambio a 4 rapporti per il modello «D»; 5 rapporti per il modello «RD».

POTENZA MAX: 60 CV a 4600 giri/min. con coppia di 11,4 kgm a 2000 giri.

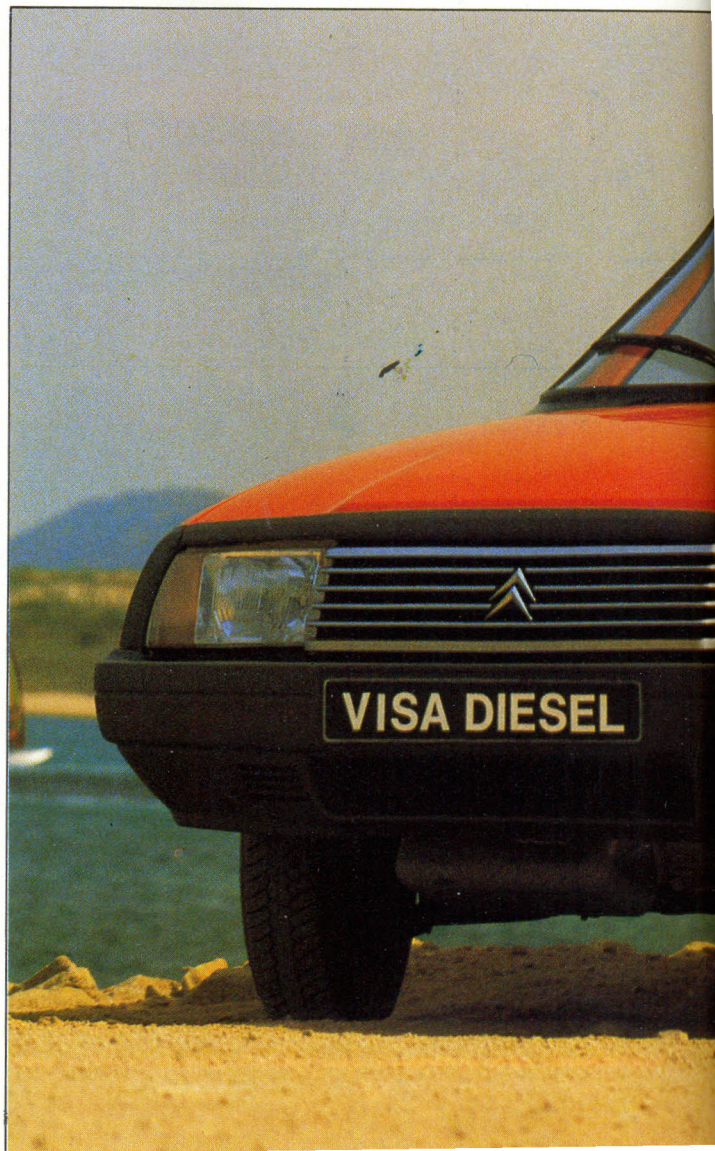
CONSUMO: 4,3 («D») e 4,6 (RD) litri per 100 km alla velocità di 90 km/h; 5,9 (D) e 6,2 (RD)

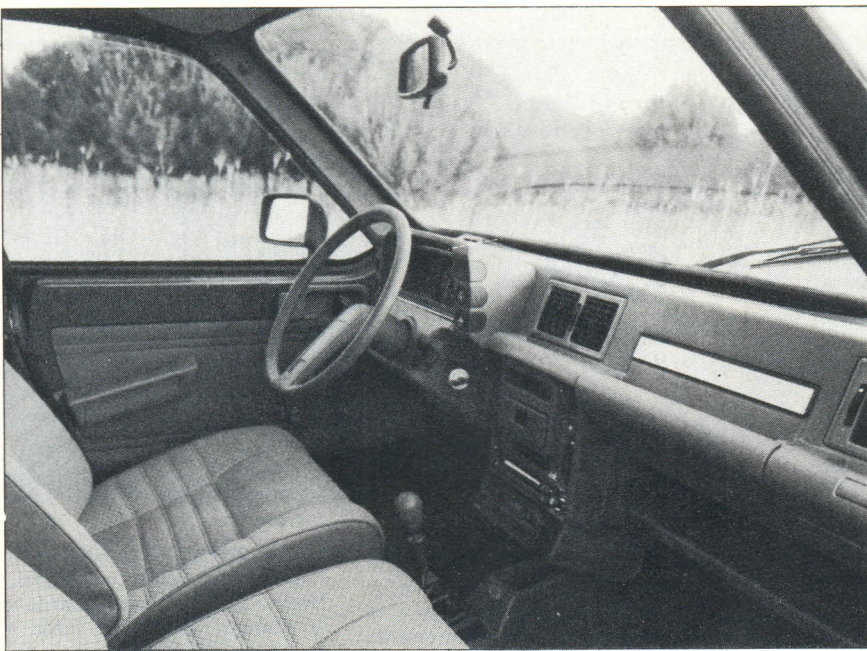
a 120 km/h; 5,5 (D) e 6,0 (RD) ciclo urbano sempre per 100 km.

VELOCITÀ MAX: 152 Km/h (D) e 154 km/h (RD)

PREZZO: 9.800.000 (Iva inclusa) la versione «D» e L. 10.950.000 la versione «TRD».

TASSA DI CIRCOLAZIONE: L. 582.100





A sinistra, l'interno della Visa Diesel. Questo è identico alla versione GT 1300 a benzina. In basso, la nuova vettura a gasolio presenta parafranghi più larghi rispetto alle versioni precedenti

Quota 58.000 l'obiettivo Citroën

NEL PRIMO semestre 1984, sono state vendute in Italia 35.959 Citroën contro le 33.000 circa del 1983. L'obiettivo di vendita per fine anno è di 58.000 vetture contro le 57.000 circa dell'83. La penetrazione della Citroën sul nostro mercato che era del 4,40% nel 1982, scesa poi al 3,70% nel 1983, nei programmi della casa è di riportarla al 4%.

LE PRESTAZIONI. La Visa diesel viene presentata in due versioni: a quattro marce la «D», più economica di prezzo e a cinque marce la «RD». Per ragioni di coppia di riduzione e di rapporti diversi al cambio, le

velocità in km/h a 1000 giri, risultano più basse nelle marce del cambio a cinque rapporti per cui sia accelerazione che velocità, seppur di poco, sono migliori nella «RD»: da 0 a 100 km/h in 19" 5/10 per la «D», un

decimo di secondo in meno per la «RD». Velocità massima di 152 orari per la D, di 154 per la RD. Chilometro da fermo in 36" 8/10 contro 36" 4/10. Per la stessa ragione, i consumi risultano invece a favore della D a

marce più lunghe: appena 4,3 litri per 100 chilometri a 90 orari, 5,9 a 120 km/h e 5,5 in città, rispetto a indici leggermente superiori per la versione a cinque rapporti, rispettivamente di 4,6, 6,2 e 6,0 litri, sempre per 100 chilometri. Con un serbatoio carburante di 43 litri, l'autonomia supera i 700 chilometri. Il motore eroga come abbiamo detto, 60 cavalli a 4600 giri/minuto con coppia di 11,4 kgm a 2000 giri.

IL PREZZO. Veramente interessante per entrambi i modelli. Lire 9.900.000 (IVA compresa, franco concessionario) la Visa D e 10.950.000 la RD. La messa in strada incide per altre 400.000 lire. L'utente di questa vettura, che essendo una 1769 di cilindrata, paga tassa e soprata tassa pari a L. 582.100 deve percorrere almeno 20.000 km/anno per ammortizzare la spesa. La Visa visto il motore dovrebbe collocarsi in una categoria più alta, ma per dimensioni può esser inserita fra concorrenti quali la «205 GLD», la Fiat «127 D» tre porte, la Fiat «Uno D» cinque porte, la «Ford Fiesta» diesel. La Peugeot 205 GLD costa, chiavi in mano, lire 10.790.000 e 11.136.000 la Fiat Uno super 5 porte. La commercializzazione parte da subito e le previsioni della Citroën Italia sono di collocarne 3000 entro il 1984. Fra gli optional previsti, il tetto apribile (L. 261.600 IVA compresa), i sedili posteriori separabili (L. 235.200), la chiusura centralizzata e gli alzacristalli elettrici anteriori (L. 374.400) solo per la RD.

Carlo Massagrande



Bertone porta in California il suo contributo all'«Italian-style»

Ramarro olimpico

Lo stilista piemontese ha preso spunto dai Giochi per realizzare un pezzo unico su meccanica Corvette. Presentata a Los Angeles, la vettura ha entusiasmato il pubblico americano

di Roberto Guglielmi

LA SUA FIRMA è la linea. Riconoscere Bertone, per chi ama sognare di automobili, è molto facile. Miura, Countach, Montreal, Lancia Stratos: pochi nomi, tanto per fare un esempio. E Nuccio Bertone interpreta primo di quell'«Italian-Style» che galvanizza le genti americane, ha voluto portare al di là dell'Atlantico — così come i Valentino, Gucci, Armani — la sua arte. Il nome è Ramarro, l'occasione l'Olimpiade, il luogo Los Angeles, California. Così nasce questo pezzo unico. È senza vincoli di produzione, per cui è inutile chiedersi a quanto va o quanto costa. E all'«Auto Expo» di Los Angeles, prima dell'arrivo degli atleti d'Olimpia, Ramarro diventa subito una stella. Difficile convincere alcuni sbalorditi, appassionati, ricchi americani che la verde composizione italiana non è in vendita e che no, non la si può prenotare dal concessionario.

SOGNO ITALIANO. In un mondo a stelle e strisce in cui italiano non significa più — o soltanto — immigrato o poli-

ziotto, pizza o spaghetti, l'America ha scoperto da tempo che made-in-Italy è chic. E così mentre noi sognamo, o sognavamo, l'America dei blues jeans e delle mega macchine, loro adorano i nostri doppio-petto e le linee filanti delle nostre auto sportive. Suggestioni a senso alternato che già in passato hanno toccato Nuccio Bertone. Negli Anni Sessanta egli si è presentato al pubblico americano prima con la «Testudo» (1962) che adottava la meccanica della Chevrolet Corvair; poi si è dedicato ad una particolare interpretazione della Ford Mustang (1965). Linee a effetto, molto vicine alle «dream car», che entusiasmarono gli appassionati d'Oltratlantico. Vent'anni e lo

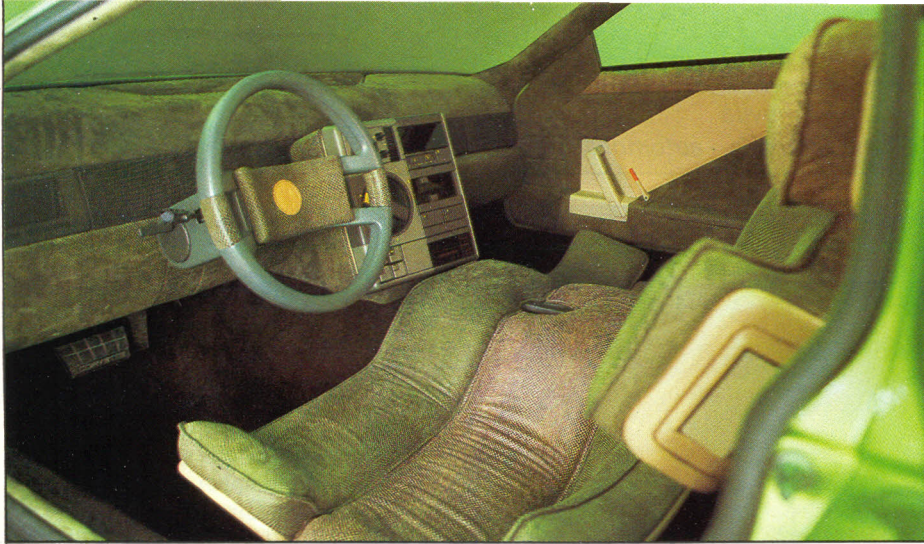
stilista torinese si ripresenta: questa volta la scelta della meccanica cade sulla Chevrolet Corvette. È una scelta che presenta motivazioni particolari. La pelle cucita da Bertone cade a pennello su questa vettura: la Corvette, infatti, rappresenta per il pubblico americano il simbolo della potenza, della velocità. In un contesto di produzione piuttosto anonimo come quello statunitense, la Corvette si è subito imposta come vettura esclusiva nell'ambito delle sportive (attualmente costa sui 25.000 dollari; quasi 44 milioni di lire). Considerata seconda soltanto alla Ferrari, la «Vette» venne presentata al pubblico nel 1952 come prototipo. L'anno dopo entrò in produzione limitata: ne vennero venduti circa trecento esemplari. Ma il successo era già scritto: da allora, infatti, ne sono state vendute oltre 700.000 unità. Nel corso dei trentun'anni di vita, la vettura sportiva della Chevrolet ha cambiato quattro volte versione: dal motore a 6 cilindri di 3900 cc con cambio automatico della prima versione, s'è passati

al modello '85 sulla cui meccanica Bertone ha disegnato la sua carrozzeria.

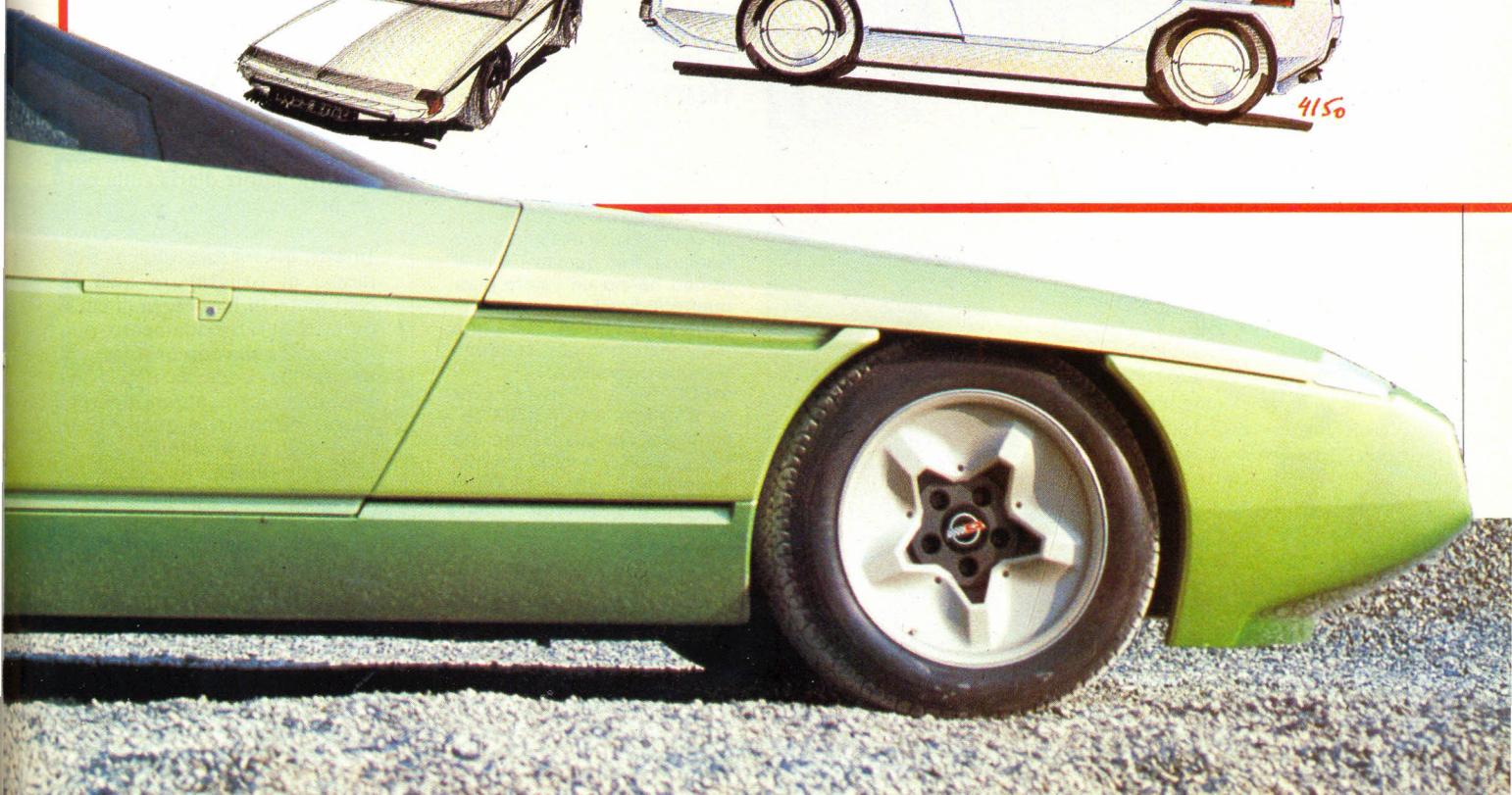
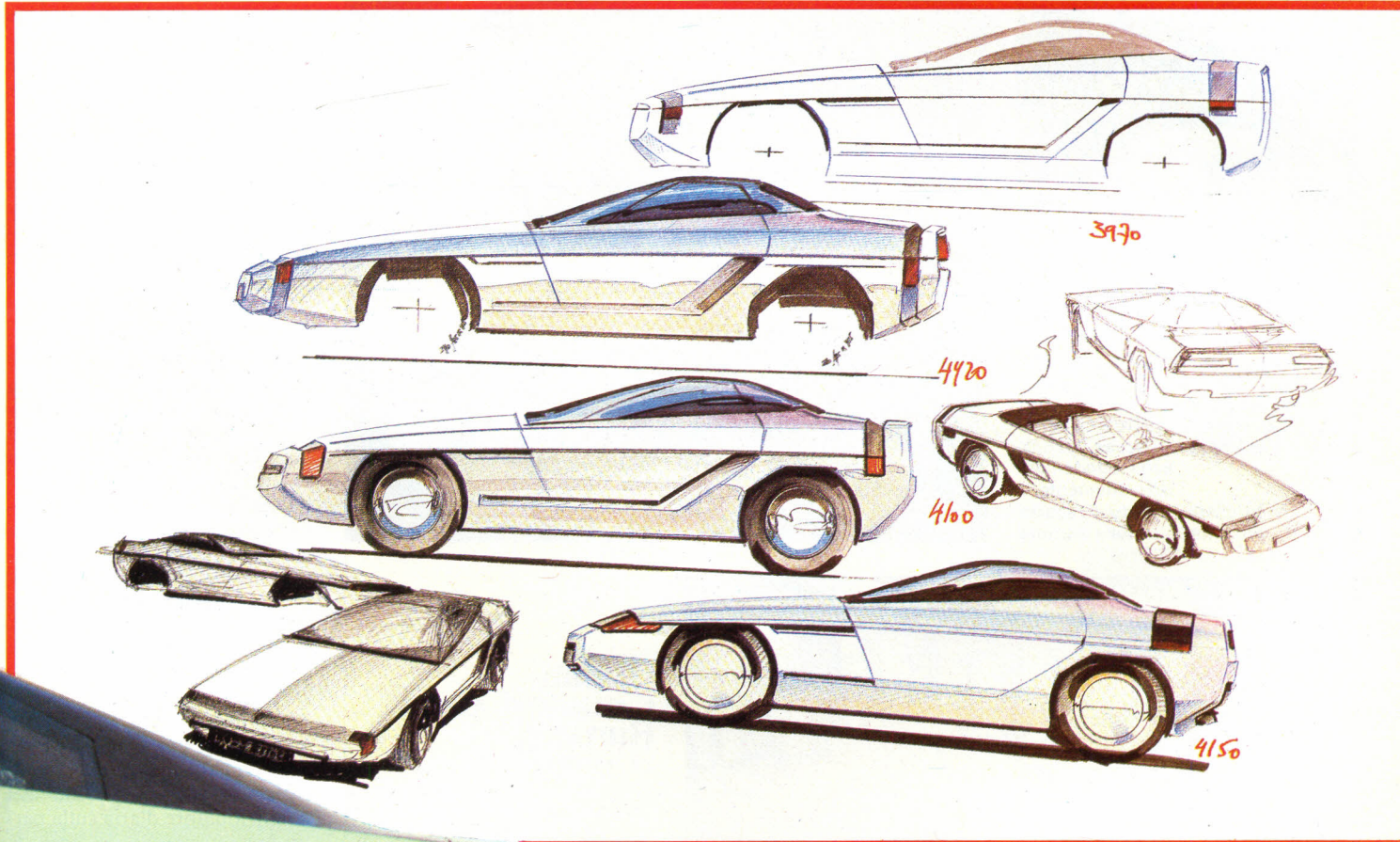
RAMARRO. Per capire il perché del nome bizzarro voluto da Nuccio Bertone, basta guardare la vettura. Il colore verde è giocato sulla carrozzeria in toni che aumentano di intensità dall'alto verso il basso. Uno studio, questo, che va ad integrarsi al design della vettura: come in un quadro, le tonalità di colore servono ad aumentare l'effetto delle forme. Anche le luci posteriori quando sono spente, si presentano dello stesso verde della carrozzeria: una volta accese, invece, assumono la normale colorazione rossa. Il disegno esterno della Ramarro è assai diverso da quello della Corvette. Le dimensioni rivelano in modo macroscopico questa differenza: basti pensare che la Ramarro è più corta di 32 centimetri e più larga di 16. Nonostante ciò la linea a cuneo

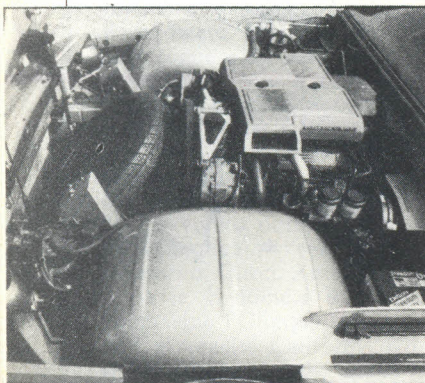
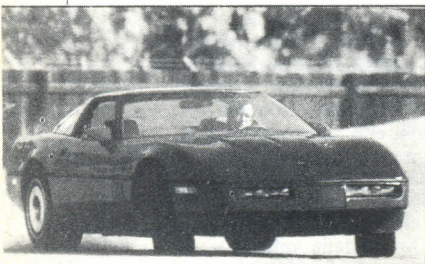
segue





A sinistra, l'interno della Ramarro. Si notino i colori, ispirati dalla pelle del rettile, che s'intonano perfettamente con il verde della carrozzeria. I sedili sono stati fusi in un blocco unico a forma di sella che scorre sul tunnel centrale per mezzo di un comando elettrico. La strumentazione è quella della Chevrolet Corvette. Sotto, lo sviluppo del progetto che ha portato alla realizzazione finale della vettura. Si noter , in uno degli schizzi, come Bertone aveva preso in esame anche l'idea di realizzare uno spyder





In alto, la Chevrolet Corvette che ha ispirato Bertone per la realizzazione della sua Ramarro. Qui sopra, il motore 8 cilindri a V di 5733 cc. A destra, la coda con i radiatori del raffreddamento e condizionatore. Sotto, il reparto progettazione della Bertone



Ramarro olimpico

segue

della vettura di Bertone risulta ancora più filante della «matrigna» statunitense. Le portiere della Ramarro sono a doppio movimento: si aprono lateralmente eppoi si spingono in avanti. Questo studio, voluto per rendere più agevole l'entrata e l'uscita in caso di parcheggio ravvicinato, ha richiesto ampie nervature e fessure per lo scorrimento delle portiere stesse e un'originale soluzione per consentire l'apertura massima anche con le ruote completamente sterzate. E, a proposito di ruote, la Ramarro calza cerchioni in lega decisamente eleganti, avvolti dagli stessi pneumatici usati l'anno scorso dalla Michelin in Formula Uno — e cioè i Trx 280/45/415 — dotati, ovviamente, di battistrada scolpito.

GLI INTERNI sviluppano in maniera forse ancor più incisiva il tema del ramarro. Qui Bertone ha scelto due tonalità di colori: verde e beige e li ha fusi in una composizione che ricorda decisamente la pelle del rettile. I sedili portano una nota caratteristica nella loro architettura. Questa, infatti, non prevede pezzi singoli, ma un solo blocco a forma di sella di cavallo che si adagia sul tunnel centrale. Per quanto riguarda la meccanica, la Ramarro si rifà quasi interamente alla vettura americana: unica modifica lo spostamento del radiatore di raffreddamento e quello del condizionatore d'aria sulla parte posteriore. Ciò sempre in funzione del disegno esterno. Infatti, questa soluzione ha permesso di risparmiare quei 32 centimetri in lunghezza di cui si parlava. Il raffreddamento, poi, non è per nulla compromesso in quanto la coda è una zona aerodinamicamente molto ventilata. Il motore è quello della Corvette: un 8 cilindri a V di 5733 cc., alimentato a iniezione che sviluppa una potenza di 203 CV a 4300 giri. La trazione è posteriore e quattro sono i rapporti al cambio. Sono dati questi puramente indicativi. Lo abbiamo già sottolineato: per ora, almeno, la Ramarro è solo da guardare. Il regalo di Bertone per le prossime Olimpiadi.

Roberto Guglielmi

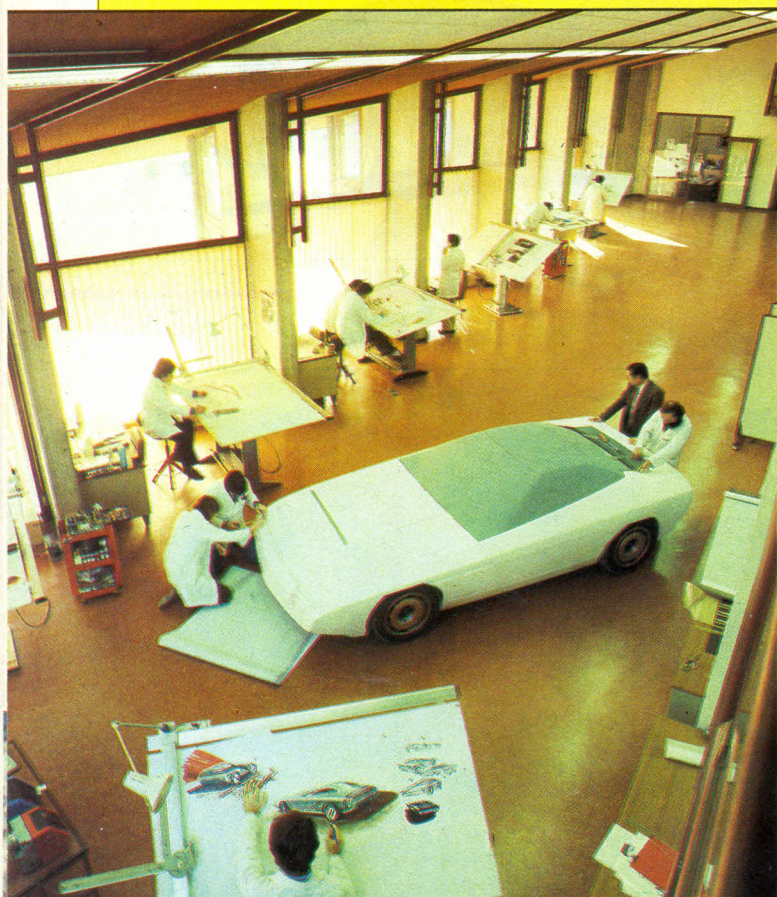
Questi i numeri della Ramarro

LA RAMARRO di Nuccio Bertone è un esemplare unico creato dallo stilista torinese in occasione delle Olimpiadi di Los Angeles ed esposto all'«Auto-Expo» della città californiana. Per questo i dati riportati hanno un valore puramente indicativo.

CORPO VETTURA: due porte, due posti, motore anteriore, trazione posteriore.

MECCANICA: motore Chevrolet 8 cilindri a V di 5733 cc - alimentazione a iniezione. Potenza: 203 CV a 4200 giri/min. Coppia: 40,1 kgm a 2800 giri. Cambio a 4 rapporti. Freni a disco.

DIMENSIONI: altezza: 1190 mm; lunghezza: 4150 mm; larghezza: 1920 mm; peso: kg 1400.

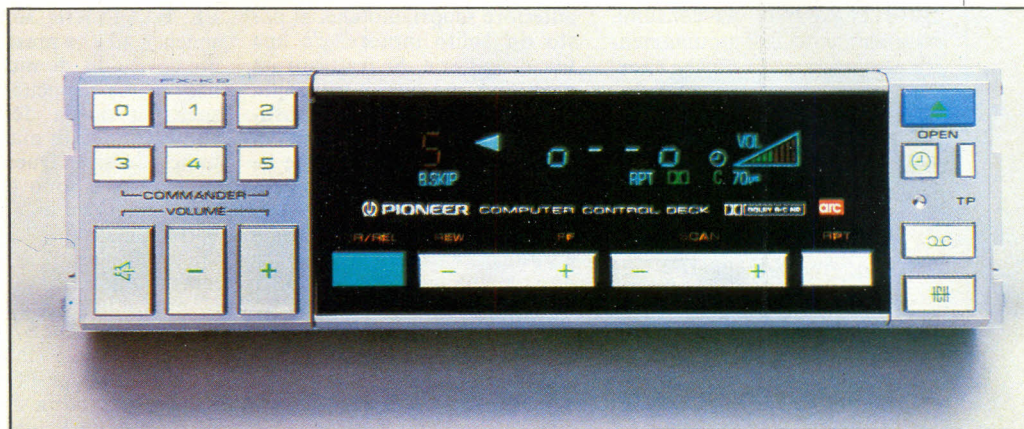


Tutte le novità della Pioneer per il prossimo anno

La rivoluzione del concetto

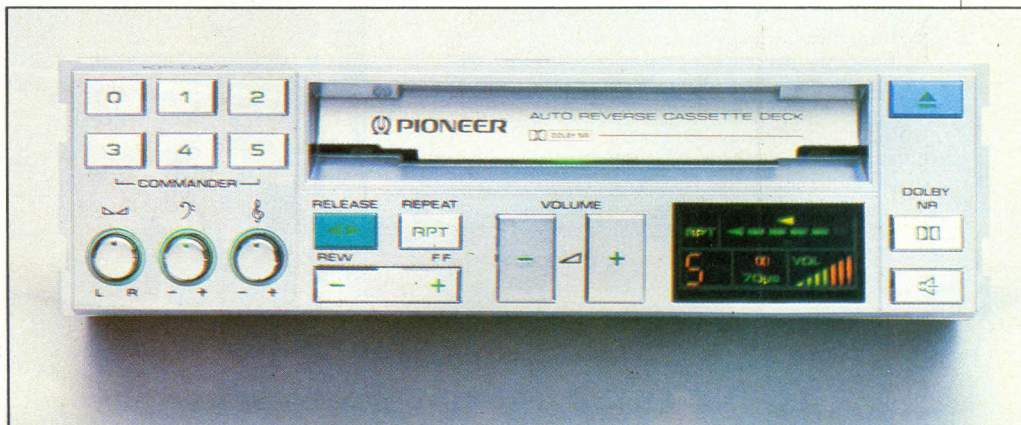
Con il sistema «Centrate» la casa giapponese raggiunge l'optimum nell'Hi-Fi per l'auto. Sarà presentato al Sim e commercializzato, assieme ad altri nuovi modelli, in settembre.

NELLA SEDE DI MILANO, la Pioneer ha presentato alcune novità nel ramo Car Stereo che verranno commercializzate a partire dal Sim, Salone specializzato che si svolgerà a Milano in settembre. In particolare è stato presentato il sistema «Centrate» che rivoluziona il vecchio concetto di autoradio. Il sistema Centrate si compone di due parti separate, vale a dire in un pannello di unità principale in cui sono inseriti comandi e display del riproduttore e del sintonizzatore, e in un componente separato che può essere installato ovunque nella vettura e non necessariamente nel pannello del cruscotto. L'unità principale del «Centrate», vale a dire il riproduttore si chiama FX - K 9 che abbinato al sintonizzatore FX - T8 trasforma il riproduttore in autoradio. Questi due componenti del sistema «Centrate» saranno disponibili a settembre.



In alto il sistema Centrate che si avvale della più moderna tecnica digitale. Nella foto in basso il riproduttore Kp 007 con comandi a sfioramento.

BISOGNERÀ ATTENDERE la prossima primavera invece per la commercializzazione del primo lettore per Compact disco per auto (CDX 1). Sono stati poi presentati due nuovi riproduttori il KP-005 e il KP-007 con comandi a sfioramento e senza sporgenza che pure verranno commercializzati a settembre. Entrambi questi riproduttori sono collegabili alla nuova serie Centrate e alle serie già esistenti. Annessi a queste novità sono stati presentati infine alcuni accessori, come il comando a distanza CD-S9, tre nuovi amplificatori (Gm-A 200, GM-A 120 e Gm e GM - E0 4), l'equalizzatore Eq - E0 1, il subwoofer Mfb Gts-x 80 per il miglior ascolto dei toni bassi, e nuovi altoparlanti. □



Per il neofita del Caravanning

Lo «Sprite zero», è un minirimorchio di lunghezza mt 3,35, tre posti letto, il quarto a richiesta, peso omologato 550 chilogrammi (reale di circa 400). Interessante sarà il prezzo tale da costituire, insieme alla elevata trainabilità del rimorchio anche da parte di piccole auto, veramente il primo gradino del caravanning. Lo «Sprite zero» sarà presentato a Torino a settembre in occasione della mostra Caravan Europa. È prodotto dalla Caravans International, Azienda di Barberino Val d'Elsa, da un anno passata da multinazionale a società a totale capitale italiano.



La Peugeot presenta la sua proposta elettrica

L'altro Volt della 205

Vista da fuori sembra una vettura normalissima, ma se apriamo il cofano anteriore scopriamo un «serbatoio» con nove batterie che alimentano un propulsore a energia elettrica

LIMITAZIONE dei consumi, contenimento dell'inquinamento atmosferico. Te mi che ritornano sempre con maggiore frequenza e che spingono i tecnici di molte case automobilistiche a ricercare soluzioni sempre più efficaci. Dalla benzina senza piombo, ai carburanti alternativi, alle vetture spinte da energia elettrica. Questa dell'auto a batteria non è certo un'idea nuova: molte Case, infatti, sono già allo studio del sistema migliore per ottenere un propulsore affidabile, con prestazioni ed una autonomia soddisfacenti.

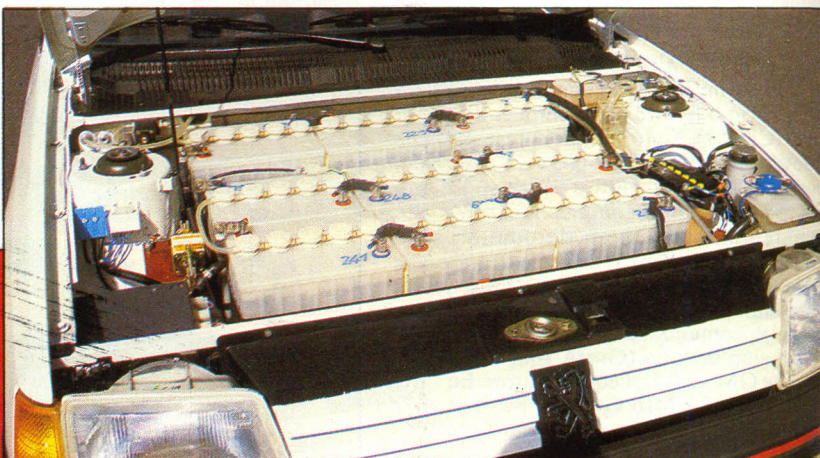
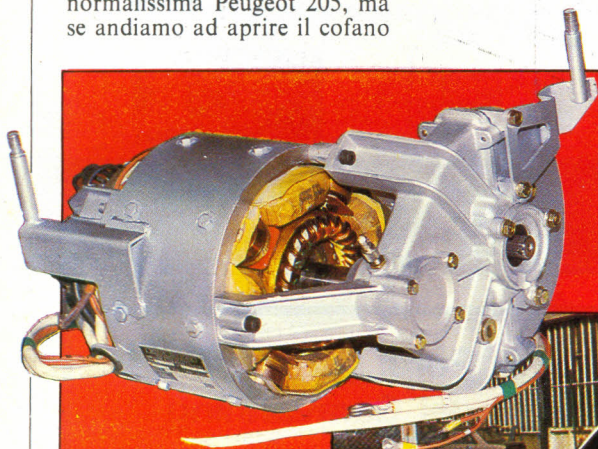
CHI È DECISAMENTE avanti nello studio e nella realizzazione di questo progetto «ecologico» è sicuramente la Peugeot. La Casa francese, presenta in questi giorni la sua idea di auto a trazione elettrica. All'esterno la vettura si presenta come una normalissima Peugeot 205, ma se andiamo ad aprire il cofano

anteriore scopriamo che, al posto del solito motore, c'è una fila di batterie. Si tratta di un prototipo, ma questa vetturina elettrica è notevolmente realistica. Trecento chilogrammi di batterie con un motore che ne pesa sessanta, spingono la «Peugeot 205 Electric» fino a 100 chilometri all'ora. L'autonomia è soddisfacente: a 70 chilometri orari la 205 percorre 140 chilometri senza bisogno di fare «il pieno» d'energia. I chilometri diventano poi 200 se si viaggia a soli 40 chilometri all'ora. In ordine di marcia, la vettura pesa circa 850 chilogrammi, con un carico utile di 300 chili.

LE BATTERIE sono di tipo speciale ad alta prestazione. Sono costituite di nichel-ferro e hanno una capacità doppia rispetto a quella delle batterie convenzionali di massa e di volume identici. Questa batterie sono nove e sono disposte nel vano anteriore in tre file di tre batterie ciascuna. La loro durata, come detto, è assai alta: almeno mille e cinquecento cicli (il monoblocco è composto da cinque elementi a 6 Volt/230 Ah del peso di 25 chilogrammi). Nonostante il peso, non è stato necessario modificare la struttura base della Peugeot 205. Lo sterzo è stato ovviamente indu-

rito ed è stata modificata anche la ripartizione delle masse. L'accelerazione della «205 electric» è buona, anche se è bene partire lentamente per non consumare troppa energia.

ORA SI DOVRÀ vedere come risponderanno a questa proposta prima i potenziali utenti, poi le Amministrazioni che potrebbero vedere in questa vetturina il mezzo ideale per alcuni servizi da svolgere in città. Rimane il problema dell'autonomia: si riuscirà ad aumentarla ancora senza punire la velocità? Certo che 140 chilometri ai 70 all'ora non sono pochissimi... (c.m.)



Il propulsore, sopra, della Peugeot 205 elettrica. In alto a destra il «serbatoio» della vettura, formato da tre gruppi di tre batterie. A destra, il corpo vettura della 205 con la sigla «Electric» che la contraddistingue (FotografieDPPI)

Per Capelli obiettivo F. 1

HO AVUTO modo di conoscere Ivan Capelli, in occasione del recente gran premio di F. 3 disputato a Pergusa. Osservandolo in prova e in gara mi è sembrato un pilota di ottime capacità, nonostante le polemiche che sono scoppiate in seguito alla sua vittoria e relativa squalifica di Monza. Mi è sembrato un ragazzo molto simpatico e gentile, ma dato che non sono molto esperta volevo chiedere a voi un giudizio, soprattutto a riguardo delle sue possibilità di vincere il campionato europeo di F. 3 e di salire poi in F. 1.

Elena Albrigi - Cavallasca (Como)

IVAN CAPELLI è sicuramente uno dei migliori piloti della nuova generazione, sia sotto il profilo agonistico sia, soprattutto, sotto l'aspetto umano. C'è solo da augurarsi che il successo non lo rovini, perché Ivan ha tutte le carte in regola per divenire un beniamino dei tifosi. Anche se quello che è accaduto a Monza ha un po' offuscato il suo predominio nell'europeo di F. 3, c'è da scommettere sulle sue possibilità di carriera, grazie anche al recente ingresso nel «giro» dei piloti Marlboro. Sui suoi passi futuri avrà naturalmente un peso determinante il risultato nel campionato continentale della formula cadetta, che è un ottimo trampolino di lancio ma, come si è visto lo scorso anno con Pierluigi Martini, non sempre costituisce il passaporto per la F. 1, anche in caso di vittoria del titolo. Il ricambio nella massima formula è lento e sono molti di più i giovani leoni in cerca di una guida in F. 1 dei posti disponibili, anche perché talvolta non sono i migliori ma quelli con le spalle più coperte (vedi Hesnault) a riuscire ad entrare nel giro iridato. Proprio per questo sarebbe auspicabile l'avvento di una F. 3000 in grado di mettere in luce i veri talenti e di ridurre le ambizioni di chi ha solo il merito di avere una buona dote alle spalle. Sotto questo aspetto la F. 2 si è rivelata completamente inefficace, anche perché lo strapotere di certe vetture (vedi le Ralt-Honda quest'anno) «uccide» sul nascere il campionato e perché manca a questa formula il necessario interesse di stampa e pubblico, che invece aumenterebbe sensibilmente con la concomitanza della F. 3000 con i GP e con un adeguato appoggio televisivo. Se si giocherà la carta della F. 3000 c'è quindi da augurarsi che proprio attraverso questo campionato Ivan trovi la possibilità di arrivare in F. 1.

Nel regno delle cronoscalate

HO RILEVATO purtroppo che spesso durante le cronoscalate accadono incidenti più o meno gravi, come testimonia anche il titolo «Dominio Nesti con incidente», pubblicato sul n. 28 di AS, relativo all'eurosaila 13. Trofeo Città di Potenza. La colpa, secondo il mio punto di vista, è da attribuire alle misure di sicurezza inadeguate al tipo di competizioni. Infatti, transenne e balle di paglia non sono sufficienti a trattenere le auto e i rottami che a volte vengono catapultati in aria dopo l'urto. Chi ci va di mezzo in questo caso è il povero spettatore appollaiato sulla collinetta ai margini del tracciato. Non dico che le cronoscalate debbano essere vietate, ma bisogna necessariamente predisporre delle misure di sicu-

rezza adatte al tipo di competizioni in corso, affinché si riducano le conseguenze di detti incidenti.

Mario Iannarelli - Torino

VORREI FARE alcune considerazioni su un settore dell'automobilismo sportivo che spesso è ingiustamente trascurato: le corse in salita. Questo tipo di gare, oltre a presentare un parco macchine altamente competitivo, ha ancora il merito di mostrare il volto cordiale e umano dei protagonisti, cosa che in altri settori dello sport motoristico è ormai scomparsa. Così brevemente, posso rammentare la simpatia e la schiettezza tipicamente toscana del «re» Nesti, la gentilezza e la disponibilità dei vari Stenger, e Göring, la professionalità di Baribbi e Nataloni e potrei continuare a lungo con personaggi meno noti ma ugualmente meritevoli di ammirazione. Vorrei quindi chiedervi di dedicare in qualche occasione maggiore spazio alle gare in salita.

Sebastiano Rendina - Roma

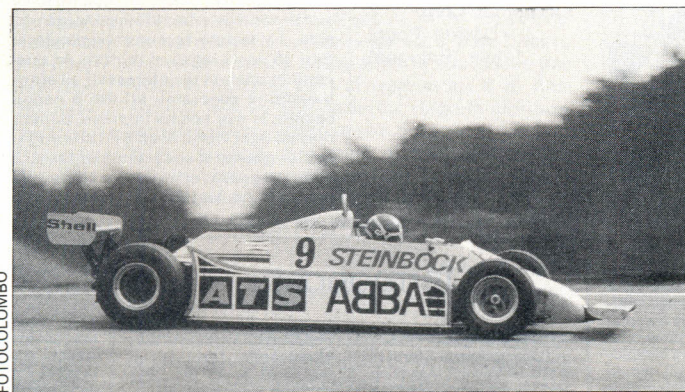
NONOSTANTE manchi alle cronoscalate la spettacolarità degli scontri diretti, le gare in salita stanno incontrando in Italia un successo di pubblico inferiore (nel settore velocità) solo alla F. 1. È un ambiente tutto particolare quello delle corse in salita, con un «re», Nesti, che mantiene lo scettro da tempo immemorabile e sembra non avere

alcuna intenzione di abdicare, vari cortigiani che ne accettano il dominio assoluto e molti cavalieri della domenica, che lanciano, talvolta senza avere un'adeguata preparazione, la sfida contro il tempo e gli insidiosi tornanti. Questo è l'ambiente delle gare in salita che, a dispetto di questa vigente monarchia assoluta, presenta il grosso pregio di essere incontaminato da divismi e lascia ancora spazio al lato umano delle corse. Il folto pubblico delle cronoscalate non è però composto, se non in minima parte, da veri appassionati. Si assiste quindi a queste gare con la spensieratezza e a volte l'incoscienza delle gite domenicali. C'è chi per osservare da vicino il passaggio dei concorrenti si sistema in punti assurdi, nella traiettoria di uscita delle vetture. L'inesperienza di alcuni piloti e talvolta degli organizzatori e delle forze dell'ordine fanno il resto. Accadono così gli incidenti che rischiano di mettere in gioco la sopravvivenza delle cronoscalate. Sono anni che predichiamo per una maggiore prudenza da parte degli spettatori, ma proprio trattandosi di un pubblico prettamente non specializzato questi appelli cadono nel vuoto. Non ci resta quindi che ripetere ancora una volta l'invito agli organizzatori di predisporre misure di sicurezza eccezionali, le uniche in grado di contenere l'incoscienza di certi tifosi.

LA FOTO Dov'è finito Borgudd?

VORREI VEDERE pubblicata nella rubrica «La foto» un'immagine di Slim Borgudd, ex pilota dell'ATS, e desidererei sapere perché non gareggia più in F.1 e cosa fa attualmente.

Claudio Gnoli - Milano



CONOSCIUTO soprattutto per il suo passato di batterista e manager del celebre complesso musicale svedese degli Abba, Slim Borgudd, è ritornato negli ultimi tempi alle corse, dopo una parentesi negativa seguita dal suo ritiro dalla F.1. Borgudd ha iniziato a correre in F. Ford nel 1970 e dopo numerose stagioni in questo campionato e con le vetture turismo, ha iniziato solo nel 1978 con la F.3 la scalata verso la F.1. È arrivato terzo nella serie cadetta continentale alle spalle di Prost e Bleekemolen e nel 1980 ha ottenuto il giro più veloce nel GP di Montecarlo di F.3. La sua carriera in F.1 è durata solo un anno, dal GP di San Marino dell'81 a quello della stagione seguente. Ha debuttato con l'ATS, disputando, con la squadra anglo-tedesca sette gare iridate e ottenendo anche un sesto posto nel GP d'Inghilterra. La stagione seguente è poi passato alla Tyrrel con cui ha corso i primi tre GP, fino a quando per problemi economici ha dovuto abbandonare la F.1. Pochi mesi dopo ha avuto problemi con la giustizia riguardanti un presunto traffico di droga e ultimamente è tornato a correre disputando alcune gare di F.3 in Svezia.

Nella foto: Slim Borgudd con l'ATS-Ford nel GP di Germania del 1981.

Chi è il colpevole?

SONO IL PILOTA della Ford Escort chiamato in causa nella lettera pubblicata sul n. 27 di Autosprint con il titolo «Precisioni su Brno». Vorrei sapere per quale motivo il team Lingman di Monaco tenta di addossare a me una responsabilità che assolutamente non ho. Tengo a precisare che la dinamica dell'incidente è totalmente diversa da quanto descritto dal team tedesco, in quanto, essendo la mia Ford in quel momento davanti all'Alfasud, era praticamente impossibile un mio sorpasso alla suddetta vettura. D'altronde basterebbe leggere i verbali dei commissari di percorso e chiamare in causa il pilota Cipriani, che era alla guida dell'Alfetta e che sicuramente ha visto meglio di tutti come si sono svolti i fatti.

Vittorio Ciardi - Firenze

PER RISOLVERE finalmente la questione abbiamo interpellato Cipriani che, fra i due litiganti, è proprio quello che ci ha rimesso di più, riducendo a mal partito la sua GTV. A suo avviso la colpa dell'incidente è di Ciardi che con la sua manovra l'ha costretto al fuoripista. Chiudiamo qui l'episodio, anche perché ci sembrano del tutto immotivati questi scambi di accuse. È evidente che non c'è stata nessuna volontarietà nell'accaduto e l'incidente è stato causato solamente da un'incomprensione in fase di sorpasso.

A proposito dei GP cittadini

VORREI esprimere il mio disappunto per quanto riguarda l'effettuazione dei GP di F. 1 sui circuiti cittadini. Secondo me è assurdo che macchine da 300 kmh siano costrette in alcuni punti a non superare velocità di 80 kmh. Senza poi contare i maggiori rischi a cui i piloti vanno incontro. Corriere fra i muri di cemento non deve essere molto bello. Circuiti come Montecarlo, Detroit e Dallas non sono adatti alla F. 1, ma ogni anno anziché diminuire questi tracciati aumentano come i funghi, a dispetto di tutte le richieste di migliorare la sicurezza. Vorrei quindi conoscere il vostro punto di vista.

Maurizio Rinaudo - Trapani

OGNI ANNO, al momento della disputa dei GP cittadini scoppiano le polemiche, sia a livello di piloti che di appassionati. Il tema è stato più volte dibattuto e la nostra opinione in proposito è nota: le piste cittadine possono essere viste favorevolmente sotto il profilo della spettacolarità e di un maggiore interesse del grande pubblico verso la F. 1. Tutto questo a patto però che non si metta in gioco la sicurezza dei piloti, come invece è accaduto più di una volta, ultima in ordine di tempo Dallas. A quanto sembra però nel circus iridato si preferisce ignorare la gravità della situazione fino all'ultimo, per poi arrivare a controproducenti e difficilmente attuabili proposte di scioperi quando la gara sta per scattare. In proposito c'è da dire che solo attraverso una maggiore presa di coscienza dei piloti a inizio campionato e un controllo costante durante la stagione dei lavori da compiere, si potrà evitare il ripetersi di scene poco edificanti come quelle di Detroit e Dallas in cui, a parte i problemi del fondo stradale, il tracciato era più simile al piazzale di un autodemolitore che alla pista di un GP.

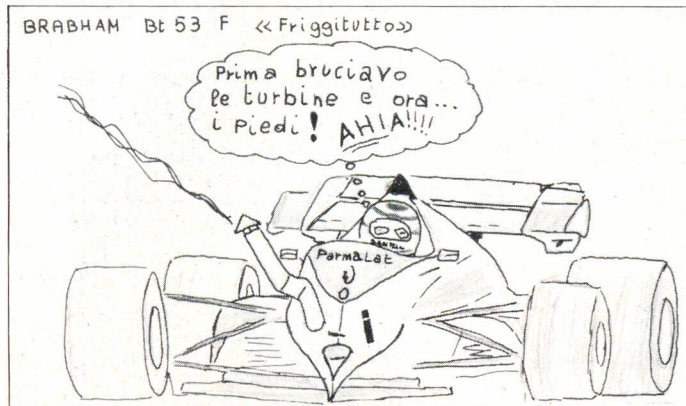
SELF SERVICE

I quesiti, le idee, i disegni,
le foto, i suggerimenti dei lettori

IL VOSTRO HUMOUR La Brabham «friggittutto»

VI MANDO questa vignetta sulla Brabham «friggittutto» sperando che sia degna della rubrica «Il vostro humour»

Lucio Lombardi - Sciolze (Torino)



OLTRE a strapparci un sorriso, la vignetta del lettore Lombardi potrebbe essere di buon augurio per Pierluigi Martini che l'anno scorso è stato a lungo fra i papabili per salire sulla F. 1 inglese. Sulla sua F.3 infatti Pierluigi portava la pubblicità «Friggittutto» e con questo nome era anche scherzosamente chiamato il campione romagnolo.

Senza limitazione di consumo



VI INVIO questa vignetta sperando che vi piaccia e venga pubblicata. La grafica non è perfetta ma la battuta mi sembra divertente e spero possa far sorridere anche l'ingegner Chiti.

Davide Poggi
Imola (Bologna)

Per ricordare Gilles

VI INVIAMO questo breve resoconto della cerimonia che il Ferrari Club Friuli Nord-Est ha indetto in collaborazione con il circolo culturale di Campolessi e il Comune di Gemona per ricordare Gilles Villeneuve. Abbiamo pensato di perpetuare nel tempo la memoria dell'indimenticabile campione canadese con una cerimonia e la realizzazione di un cippo sul monte Quarnan, sopra Gemona. Si è così voluto lasciare un segno per ricordare le gesta, il coraggio e la generosità del piccolo-grande campione canadese, la cui memoria è più viva che mai tra gli sportivi friulani. È stato scelto di proposito questo luogo perché, lontani dal frastuono della città, si è saliti più in alto, nel silenzio dei monti, per essere idealmente e spiritualmente più vicini a lui. Il manufatto, la cui architettura si armonizza e si sposa perfettamente con il paesaggio della montagna è stato inaugurato con una semplice ma toccante cerimonia alla presenza di alcuni tecnici e collaboratori della Ferrari (Borsari, Siligardi, Leonardi, Macchi e Zanasi), che hanno voluto concretamente partecipare alla realizzazione dell'opera, facendo dono di un artistico crocifisso in bronzo da loro stessi costruito. Una lapide in marmo, posta all'interno della cappellina, porta impresso il pensiero e i sentimenti dell'ingegner Ferrari che ha aderito all'iniziativa. Durante la cerimonia una messa è stata officiata davanti al numeroso gruppo di sportivi accorso nello spiazzo lassù, di fronte alla cappella. Dopo la benedizione del cippo ha parlato il presidente del Ferrari Club, tracciando con toccanti parole la figura e l'operato del pilota divenuto pupillo di Ferrari. Villeneuve ha lasciato un ricordo in tutti gli sportivi, e non, per quanto nella sua breve esistenza, intensamente vissuta, ha saputo fare premeggiando in tutti gli sport legati al motore. In quel periodo anche i disinteressati all'automobilismo sono stati attratti e hanno seguito le sue epiche imprese, ponendosi ad ogni vigilia di un GP l'interrogativo di quanto e cosa avrebbe fatto. È stato un grande campione e come i più grandi ci ha lasciati per entrare nella



leggenda. Al termine della cerimonia il sindaco di Gemona ha quindi pronunciato parole di plauso e ringraziamento per l'iniziativa, e di orgoglio per Gemona, custode di questa opera che ricorderà nel tempo Gilles.

Gianni Daffara - Majano (Udine)
Presidente del Ferrari Club
Friuli Nord-Est

Non fratello ma cugino

HO LETTO sul n. 29 di Autosprint la notizia riguardante la mia partecipazione alla cronoscalata Cesana-Sestriere e vorrei precisare che non sono il fratello di Al Pacino, come voi avete riportato, bensì il cugino dell'attore americano. Questo per un dovuto chiarimento sul mio grado di parentela.

Tom Pacino - Brescia

MARIO IANNARELLI - Torino — Effettivamente si tratta di un errore, anche se chiaramente veniale. Ti ringraziamo comunque per l'indicazione e per quanto ci hai scritto.

ALESSANDRO DEL TORO - Locarno (Svizzera) — Non possiamo fornire gli indirizzi privati dei piloti. Potrà scrivere a René Arnoux c/o Ferrari Automobili S.p.A., 41053 Maranello (Modena).

GIUSEPPE DARMAN - Puos (Belluno) — Possiamo fare del nostro meglio ma non risolveremo del tutto il problema, anche perché i ritardi non sono legati alla nostra volontà. Ti ringraziamo comunque per la segnalazione.

FRANCESCO ANGELOZZI - Chieti — Difficilmente potremo dedicare un poster alla GTO versione stradale, ma non escludiamo di farlo quando la vettura scenderà in pista.

STEFANO FEDERICI - Acilia (Roma) — Mansell, pur non avendo terminato l'ultimo giro, aveva già completato lo stesso numero di tornate (64) che ha compiuto Fabi, ma in un tempo sensibilmente inferiore (vedi l'ordine d'arrivo pubblicato su AS) per cui è stato giustamente classificato secondo.

CRISTIANO CIONI - Pisa - **GABRIELLA MUSUMECI** - Roma - **ALESSANDRO EVANGELISTA** - Roma - **STEFANIA BALLOTTA** - Savignano (Modena) — Ci dispiace, ma le vostre vignette non ci sembrano riuscite così bene da essere pubblicate. Tornate comunque a proporne delle altre. In quanto ai numeri arretrati di AS il loro costo è L. 3000 ciascuno, i fascicoli della «Storia della F. 1» sono invece 42 e costano 800 lire ciascuno (il primo però è esaurito). Per il pagamento seguite le modalità indicate a pag. 110.

LEONARDO RICCI - Firenze — Puoi richiedere i fumetti di Michel Vaillant (non sono però attualmente pubblicati nella versione italiana) a: Alessandro Distribuzioni, via Mascarella 81/D, 40126 Bologna. Ci spiace, ma per comprensibili motivi non possiamo pubblicare gli indirizzi privati dei piloti. Potrai comunque scrivere a Niki presso il suo team. I libri scritti da Lauda sono: «Io e la corsa», «Protokoll» e «Gli anni turbo». Prova a richiederli alla Libreria dell'Automobile, corso Venezia 43, 20121 Milano.

EUGENIO ARLIA - Roma — Sul n. 26 di AS a pag. 111 abbiamo pubblicato nella rubrica «Come diventare piloti» gli indirizzi di tutte le scuole di pilotaggio italiano, a cui potrai scrivere per avere dettagliate delucidazioni.

fermoposta

FRANCESCO ARRIGUCCI - Montevarchi (Arezzo) — Sul n. 30 di AS del 1983 abbiamo pubblicato un ampio resoconto dell'incidente di Williamson, ma sinceramente quelle immagini ci paiono troppo drammatiche per essere pubblicate.

STEFANO PODESTÀ - Chiavari (Genova) — Ci scusiamo per avere riportato erroneamente la frase riguardante il pagamento del biglietto (che in realtà non ha acquistato) e per il salto del «non» relativo all'ingresso alle PS dei rally. Queste imprecisioni non hanno comunque modificato il concetto base: a nostro avviso il tributo da pagare agli organizzatori, non può essere visto in termini completamente negativi, perché permette l'effettuazione di gare che altrimenti non si potrebbero disputare.

STELLA PAPA - Settimo Torinese (Torino) — Il tuo «articolo» non è male. Ci sono alcune imprecisioni ma nel complesso è abbastanza scorrevole e ben riuscito. Prova comunque a cimentarti su un altro tema che richieda più l'aiuto dell'inventiva ed eventualmente pubblicheremo la tua lettera nelle pagine riservate alla posta.

STEFANO ESPOSITO - Rescaldina (Milano) — Puoi scrivere a Lauda c/o McLaren International Ltd, Boundary Road, Woking, Surrey, Gran Bretagna.

BARBARA VIO - Bibione (Venezia) — Ti ringraziamo per quanto ci hai raccontato e torna a scriverci quando troverai qualche altro argomento interessante.

ROBERTA ROSARA - San Giacomo (Vicenza) — Anche se un po' in ritardo abbiamo girato a Patrick e René i tuoi auguri di buon compleanno.

MICHELE FIORE - Caprola (Viterbo) — Anche a noi ha fatto piacere quel disegno, che dimostra una volta di più come il ricordo dei grandi personaggi non svanisce con la loro morte ma si tramanda.

ALESSANDRO BANCHI - Venezia — A quanto ci risulta non è in commercio un casco come quello che desideri. Rivolgiti però ai migliori negozi di autoaccessori di Mestre, dovresti trovarne uno dello stesso tipo che eventualmente potrai provvedere a far verniciare, anche se è un'operazione sempre sconsigliabile.

ENZO PRADELLA - Anzano (Treviso) — Pensiamo che l'articolo pubblicato sul n. 27 di AS abbia chiarito tutti i suoi dubbi sul differenziale Torsen. L'applicazione è stata limitata finora alla Williams per vari motivi, primo fra tutti i problemi che, logicamente comporta l'adozione di questo rivoluzionario dispositivo.

IL DITO SULLA PIAGA

Appunti su Dallas

Il «caso» IRPA

GENTILE signore, sono molto infastidito dal contenuto dell'articolo scritto su di me dal vostro inviato Giancarlo Cevenini in occasione del Gran Premio di Dallas. Questo articolo è pura diffamazione ed io sto inoltrandolo al mio avvocato affinché intraprenda immediatamente un'azione legale contro il signor Cevenini ed Autosprint. Nel frattempo, desidero avvalermi del mio diritto di risposta informandovi che tutti i giornalisti presenti a Dallas avevano la completa libertà di lavorare ovunque e in particolare, naturalmente, nella sala stampa. Il bracciale Irpa forniva gli stessi diritti, e non più, dei bracciali Fisa, Arpa, e di ogni altra credenziale ufficiale rilasciata dagli organizzatori di Dallas. Fin da quando Dallas stava organizzando il suo primo Gran Premio mi era stato richiesto un aiuto per quanto riguardava la stampa internazionale, e in cambio di ciò mi è stata offerta ospitalità in hotel e viaggio pagato. Tutto il resto è pura invenzione e diffamazione, e a conferma di ciò vi invio il testo di una lettera che mi è stata scritta dai signori Walker, gli organizzatori del Gran Premio di Dallas.

«Io sono molto sorpreso e infastidito nel sentire false voci riguardanti il nostro rappresentante presso la stampa estera internazionale, il signor Bernard Cahier. Il signor Cahier è un nostro amico e, come presidente dell'Associazione internazionale della stampa automobilistica sportiva, era naturale per noi chiedergli di metterci a disposizione la sua esperienza a Dallas. In cambio del suo aiuto ci siamo fatti carico del suo viaggio e delle sue spese d'albergo, come era naturale. Per queste ragioni siamo sorpresi di sentire voci false e diffamatorie secondo le quali il signor Cahier viaggiava a Dallas a bordo di una Limousine dopo aver ricevuto un compenso di 30 mila dollari da parte nostra. Tutto questo, naturalmente, non è vero e vogliamo che su ciò non ci sia alcun dubbio. Come abbiamo già detto, il signor Cahier è venuto qui a Dallas come un esperto rappresentante della stampa internazionale e noi vogliamo porre immediatamente fine a tutte le storie messe in giro da persone interessate a danneggiare la sua reputazione. Io credo che questa lettera non richieda altre spiegazioni. In ogni caso apprendo con piacere che Franco Lini sta per essere eletto presidente dell'Irpa. Per vostra informazione, il signor Lini non è iscritto all'Irpa.

Bernard Cahier
Presidente dell'Irpa
Ginevra (Svizzera)

PUBBLICHIAMO integralmente la lettera del signor Cahier, compreso quanto di sgradevole vi può essere contenuto, precisando che quanto fu pubblicato da AS non costituiva una «esclusiva» bensì l'oggetto di un pubblico «sfogo» di Ecclestone, al quale Cahier farebbe bene a rivolgersi per chiarire certi dettagli. È certo, peraltro, che dal punto di vista operativo i giornalisti presenti a Dallas non hanno goduto di particolari agevolazioni e che il malumore di più d'uno ha incontrato negli accenti di Ecclestone la conferma a certe carenze. Per finire, consigliamo a Franco Lini di tornare a iscriversi all'Irpa nel caso voglia dar credito alle voci che lo dicono futuro presidente dell'associazione medesima.

I santi del Texas

I VERI trionfatori del GP di Dallas sono in effetti due santi: San Beonio, quello che notoriamente protegge gli ubriachi che fanno le curve alla Rosberg, e San Bernie. Nell'articolo di Cevenini (AS n.28) traspare una sconfinata ammirazione per il finlandese, ma che gli si voglia affibbiare l'appellativo di «ragioniere» mi sembra esagerato. Rosberg ha corso d'assalto, con grande maestria di guida, ma gli ultimi giri, quando forzava intraversando continuamente, sono stati folli. Sembra più esatto dire che ha vinto il pilota che, più di tutti, ha cercato di perdere. È probabile che qualche altro al posto di Frank Williams, terminata la corsa gli avrebbe prima allungato un calcio nel sedere e poi si sarebbe complimentato per la vittoria. Durante la fase di attacco era giustificato il margine di rischio che costantemente accompagnava ogni metro di corsa, ma perché rischiare di buttare al vento una corsa già vinta, per forzare inutilmente negli ultimi dieci giri? E non si venga a dire che «baffo» sapeva quello che faceva. La classe e l'esperienza di Lauda e Prost fanno testo. Certamente non sono dei pivelli, ma anche loro si sono giocati la corsa per una leggera toccata. Il giro successivo non era infatti possibile prevedere, nella stessa curva, che tipo di aderenza si sarebbe trovato e altri cento elementi contribuivano ad aumentare considerevolmente la dose di imprevedibilità. Se Rosberg avesse alzato un po' il piede negli ultimi giri, dopo il ritiro di Prost e l'assettamento di Arnoux, cosa ci avrebbe rimesso? Che cosa doveva dimostrare ancora? Dunque diciamo, scherzosamente, che Keke ha vinto grazie alla sua grinta, alla sua bravura ed a San Beonio che deve aver sfoderato tutta la sua classe per portarlo indenne fino al traguardo! E di San Bernie? Meglio non parlarne, dopo la giornata certamente più faticosa che il Santo abbia mai avuto. Ai piloti, colpevoli di aver accettato a priori (leggi parecchi mesi fa) questi circuiti, il suggerimento di allenarsi a correre fra le trincee del Carso, per un prossimo e prevedibile GP.

Nino Balestra
Bassano del Grappa (Vicenza)

UN VECCHIO detto insegna che «alla fine gli unici ad avere ragione sono i vincitori». Rosberg ha vinto senza commettere praticamente errori e nel suo articolo pubblicato sul numero scorso di AS si è anche concesso il lusso di dichiarare che ha guidato «superprudentemente», a dispetto del parere dell'amico e pilota Niño Balestra e di tutti i telespettatori. Lo stile di guida di Rosberg è fatto dai controsterzi e sbandate sempre al limite, anche in virtù del telaio non eccezionale della sua Williams, ma tutto questo non deve trarre in inganno. Rosberg ha un controllo della vettura sconosciuto alla maggior parte dei suoi colleghi, e quelli che sembrano a noi, comuni mortali, «numeri» sono per lui semplicemente un modo come un altro per portare a termine una curva. Del resto i fatti gli hanno dato ragione: dodici piloti sono stati eliminati a Dallas da incidenti e toccate varie, avvenuti in molti casi quando non erano impegnati al limite, Rosberg invece è arrivato al traguardo continuando con passo

sempre regolare fino al termine. In quanto a San Bernie, bisogna riconoscergli il merito di avere compiuto il miracolo, portando al termine un GP che in più di un'occasione sembrava destinato al fallimento e che invece si è rivelato uno degli spettacoli sportivi più avvincenti degli ultimi anni.

In difesa di Mansell

VI SCRIVO per far notare alcune cose sul GP di Dallas che probabilmente sono passate inosservate. Mi riferisco a quanto riportato dalla «Gazzetta dello Sport» su chi, secondo me, è stato il principale protagonista del gran premio, Nigel Mansell. Domenica 8 luglio il «quotidiano rosa» ha parlato di esuberanza proverbiale: «Quella esuberanza che gli ha fatto buttar via occasioni a ripetizione da quando è in F. 1». Questo mi ha fatto uscire veramente fuori dai gangheri e allora mi chiedo, l'autore dell'articolo, Pino Allievi, che non è certo un principiante, saprà che Mansell corre in F. 1 dal 1980 e non dal GP di Monaco del 1984? A Montecarlo è stato più comodo accusarlo di un errore di guida che parlare di un più probabile aquaplaning. A Detroit poi nessuno ha cercato di capire perché aveva commesso quell'errore: ho rivisto la partenza del GP almeno una quarantina di volte e posso affermare che Mansell prima di tutto non ha anticipato la partenza e inizialmente lo spazio per passare c'era, poi quando si è accorto che Piquet e Prost convergevano al centro ha mollato il piede ma è successo quel che sappiamo. Tornando al GP di Dallas ho letto, sempre sulla «Gazzetta», delle accuse di Rosberg a Mansell che mi hanno fatto rimanere a bocca aperta. Da parte mia non posso che essere d'accordo col giudizio di Poltronieri che ha definito la condotta di Mansell superba, quando ha formato il «treno» verso metà corsa. Ma poi Rosberg cosa vuole? Spera forse che quando lui arriva gli altri si spostino? Riguardo poi all'episodio commovente e degno di lode del tentativo di spingere la sua vettura sul traguardo la «Gazzetta» ha saputo commentare l'episodio solo come «un'inutile spinta, una folle pretesa».

Nicola Minticchi - Belluno

RIALLACCIANDOCI alla risposta data alla lettera precedente è facile completare la frase dicendo che, mentre i vincitori hanno sempre ragione i vinti hanno sempre torto. È il caso di Mansell, che in ben tre GP su quattro si è giocato le molte possibilità di vittoria, entrando così nell'occhio del ciclone, bollato per i suoi errori e i suoi comportamenti per certi versi giustificabili. Senza volere rivangare polemiche abbiamo offerto la possibilità a questo appassionato di esprimere il suo punto di vista, nettamente diverso da quello della «Gazzetta», lasciando poi a ciascuno le conclusioni. Intanto le conclusioni della Fisa (come spieghiamo in altra parte del giornale) sono state piuttosto dure: la Federazione ha giudicato Mansell colpevole di «sorpasso e guida pericolosa» e gli ha sospeso la super-licenza (con la condizionale, però) infliggendogli inoltre una multa di seimila dollari (circa 10 milioni di lire).

CHIERI CORSE/Punto di metà stagione

Incredibile Cravero

A inizio campionato nemmeno i più ottimisti lo avrebbero immaginato, eppure il pilota torinese è oggi terzo di gruppo A nell'Open. E al suo fianco spuntano altri giovani interessanti...

LA CHIERI CORSE ha puntato quest'anno tutte le sue carte sul programma varato in collaborazione con la General Motors Italia, che prevede la partecipazione di uno stuolo di Opel Manta GT/E gruppo A in tutti i campionati che si disputano sulla penisola: dall'Open, alla Coppa Italia, al Cir. Le maggiori soddisfazioni sono venute finora dalla Coppa Italia, in virtù di una partecipazione limitata a un solo equipaggio per zona. C'è stata la «sorpresa» Cravero nell'Open, ovvero delle imprese di un illustre sconosciuto fino allo scorso anno, pur avendo ottenuto ottimi risultati nei nazionali, e proposti quest'anno come nome nuovo da tenere d'occhio. In Coppa Italia le Manta della Chieri Corse guidano la classifica di gruppo A in tre zone su sei: Tarditi in prima, Sipsz in seconda, Milanese in quarta. Ci sono poi l'ottimo Savio, secondo in terza zona, Ciraci, sfortunato e poco incisivo in quinta e Zambuto, secondo in sesta zona per qualche problema di troppo. La palma dei migliori va dunque, per ora, ai magnifici tre che conducono la classifica di gruppo, con un occhio di riguardo per Mauro Sipsz e Stefano Milanese: due giovanissimi, due «ragazzini» che, con la forza dei vent'anni e l'abilità di chi ha un futuro davanti, hanno fatto cose incredibili, risultando perfino sesto e secondo in classifica assoluta.

MAURO SIPSZ non ha ancora compiuto venticinque anni, fa il venditore d'auto e corre dall'81. Quest'anno, dopo tre stagioni al volante di Kadett gruppo 1 prima e gruppo A poi, ha vinto il gruppo A tre volte: ad Albenga, Bergamo e nella natia Cremona. Il quarto successo gli è stato restituito a tavolino qualche settimana fa, dopo la discussa squalifica di Savona. Sipsz corre con una vecchia conoscenza dei rally, quella Isabella Bignardi che è positivamente tornata al volante a Limone Piemonte, naturalmente con una Manta GT/E. Stefano Milanese ha ventidue anni, un passato rallistico

breve ma subito incisivo, la voglia di dimostrare che può fare ancora di più. Con la Manta ci sta riuscendo, e ha ottenuto risultati, anche in proiezione assoluta, che suonano a volte come incredibili. Più di tanto non ha potuto fare invece nell'assoluto, pur non avendo mai fallito l'obiettivo di gruppo, l'alexandrino Mario Tarditi. Questo perché, in Piemonte, ci sono al via di ogni nazionale almeno quindici o venti gruppi B, stare davanti ai quali non è sempre facile.

FRANCO SAVIO è il prototipo del friulano: educato, gentile, con la testa dura (in senso buono...) e una carriera iniziata per l'entusiasmo derivante dal vedere i filmati dei «numeri» di Toivonen al volante della Talbot Lotus. Con l'unica macchina della pattuglia a non essere preparata da Conrero ma da Carenini, Savio è staccato di qualche lunghezza da un Moscato che, con il volante di una Opel Kadett fra le mani,

non teme nessuno. Savio, comunque, ha ancora tutto il tempo per rifarsi. Per Ciraci il discorso è diverso. Lui è il tipico «gentleman driver» e, se i risultati tardano a venire, non accusa grossi problemi: l'importante è mantenere fede alla bandiera Opel. «Totò» Zambuto ha finalmente trovato una continuità d'impegno che forse in passato gli era mancata. Adesso con la Manta sta cominciando a concretizzare quanto merita, e un briciolo di fortuna in più gli avrebbe certamente permesso di essere nettamente più in alto. Di tutti loro, Michele Basso, che li aveva scelti con cura durante lo scorso inverno (e i risultati gli stanno dando davvero ragione), dice cose bellissime.

«Sono, ovviamente, soddisfatto — ha più volte dichiarato — questo programma doveva essere la nostra punta di diamante, ed è quanto si sta verificando. Ho scelto bene, sono contento di poterlo dire ora, con il senno di poi. In particolare, per la loro età e la grinta dimostrata, mi hanno

colpito Sipsz e Milanese, ma anche gli altri non mi hanno deluso».

RESTANO poi Cravero e la Bignardi. Il primo ha compiuto l'exploit di farsi preferire a un nome come quello di Cassinis dopo un esordio, ottimo, con la meno aggiornata delle Manta al Quattro Regioni, ma soprattutto con la vittoria di Biella che l'ha addirittura lanciato tra i possibili candidati alla vittoria di gruppo A nell'Open. Lui non ci conta e non si è montato la testa. Continua a vivere alla giornata, prendendo quello che viene e facendo segnare tempi tutt'altro che malvagi nei confronti di gente come Rayneri e Bentivogli. Isabella Bignardi ha portato un po' di luce alla Chieri Corse in un Cir dove adesso, correndo con continuità, potrebbe tranquillamente vincere il titolo femminile. Davvero, non è poco, anche in ottica '85, in cui la ragazza è ancora attesa a dire la sua con il volante fra le mani... (s.r.)



CRAVERO SU MANTA GTE AL QUATTRO REGIONI (Attualfoto)

EURORALLY/Il protagonista italiano si confessa

Capone di buona speranza

Sa di avere contro un Toivonen fortissimo. Ciononostante, il pilota della Tre Gazzelle non dispera di fare suo quel titolo che insegue con decisione fin da inizio stagione

di Sergio Remondino

RIVALBA — La vita per lui è un qualcosa da vivere attimo per attimo, dalla quale attingere emozioni e sensazioni a piene mani, è una continua evoluzione. È determinato, e, a volte, incerto, ragionatore ma anche impulsivo. Un groviglio di sensazioni a volte in contraddizione, ma che sono legate dal filo comune della voglia di emergere, di evolversi, di migliorare non solo nel corso degli anni ma

addirittura nel breve spazio di una giornata. Tutto questo è Carlo Capone, un uomo che ha sofferto e lottato più di tanti altri per conquistare il suo posto al sole, che per lui non significa tanto diventare un campione quanto realizzare le proprie ambizioni. Lontano dalle corse, lontano dai rumori, nella sua casa della campagna piemontese, isolata dal resto del mondo, Carlo Capone si confessa. Parla di sé, delle corse, di quel titolo europeo che sta rincorrendo con la forza del centometrista e la parsimonia del maratoneta, e che potrebbe anche non vincere. «Non importa — afferma — o meglio, premesso che vincere è l'unica cosa che conta, al di là di tutto, io preferisco perdere contro un grande pilota piuttosto che essere primo contro qualche illustre sconosciuto».

Capone si è visto assegnare il compito di vincere l'europeo proprio in una delle poche stagioni, da qualche anno a questa parte, in cui questo campionato rientra nel taccuino di più d'un

solo pilota ufficiale. Le stagioni passate hanno spesso visto vittorie di nostri piloti contro uomini e mezzi inferiori. Quest'anno, ecco la difficoltà. E che difficoltà: si chiama Henri Toivonen, gareggia con un Porsche ufficiale, è reputato uno dei piloti da rally più veloci del mondo.

«Certo, e mi va bene così — si impunta Carlo. Senza Toivonen, senza un grande avversario contro il quale misurarmi, sarei morto per strada. A me non interessa la titolazione di una gara. Se un nazionale propone la presenza di Mikkola, Röhrh e gli altri, io lo preferisco a un mondiale dove non si combatte contro anima viva, perché solo con le difficoltà ci si migliora, si progredisce. E io voglio ancora migliorare, posso farlo. La pressione, le difficoltà, non mi spaventano, anzi servono per evolversi».

Di Capone si è spesso detto e scritto che è un «musone», uno dal carattere difficile, uno che non sa e non vuole dedicare almeno una parte del suo tempo

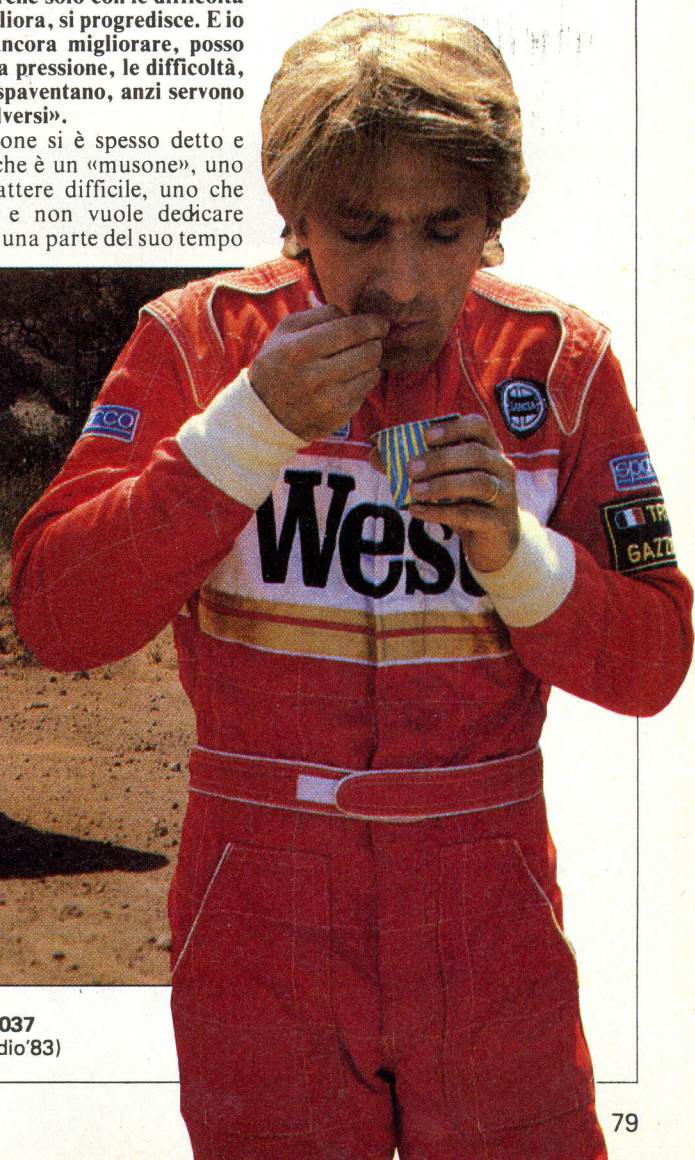
alle pubbliche relazioni.

«Vedi, ho iniziato la mia carriera dal nulla, andando a fare assistenza agli amici. Poi ho comprato una A112 Abarth e da lì sono andato avanti. Logico che, per anni, io sia stato spalmaticamente impegnato a sfruttare ogni grammo delle possibilità che mi venivano offerte. E per trovare vetture valide, la cosa più importante è tenere giù il piede, portare la vettura intera all'arrivo, vincere dei campionati. Inoltre bisogna considerare che se la gara è difficile richiede tanta concentrazione che per il resto non c'è più spazio. Comunque sono dell'opinione che questa mia

segue

Così l'Europeo

	p. 289
1. Toivonen	280
2. Capone	145
3. «Lucky»	106
4. Del Zoppo	102
5. Cerrato	100
6. Andruet	92
Vudafieri	92
8. Servia	92
Eklund	92
Ferjanez	92
McRae	92



Rally Costa Smeralda dello scorso aprile: ecco Carlo Capone al «lavoro», con la 037 con i colori dello sponsor West (FotoAlquati) e in un momento di relax (FotoStudio'83)

Capone di buona...

segue

tanto decantata introversione sia anche frutto di un'immagine distorta, affibbiatami per non so quale ragione. Il nostro è un mondo di etichette: io ho quella del "musone". Pazienza. Spero sempre di potere parlare con i risultati. Poi non è vero che io non curi le pubbliche relazioni: per i miei sponsor ho sempre fatto quanto occorre in tal senso».

La realtà dei tuoi anni «duri» si scontrava con le tue ambizioni. Come reagivi?

«Vedevo gente arrivata dopo di me salire su vetture da assoluto: provavo disappunto, dispiacere, ma non vi davo troppa importanza. Sapevo di avere ancora ottime carte da giocare. Non è importante fare tutto subito, ma fare le cose giuste, al posto e nel momento giusto. Mi pare che l'Italia abbia parecchi esempi di piloti bruciatisi per la fretta di emergere. Poi, allora, non mi sentivo in grado di sfruttare al cento per cento le possibilità di una vettura da assoluto. Mi mortificavo da solo, è vero, ma avevo

19 gare al termine

27-29 luglio	Vida	(Bg)	coeff. 1
3-5 agosto	Madeira	(P)	coeff. 4
16-19 agosto	Hunsrück	(D)	coeff. 3
20-23 agosto	Halkidikis	(Gr)	coeff. 4
30 ag.-2 sett.	Piancavallo	(I)	coeff. 1
31 ag.-2 sett.	Lucien Bianchi	(B)	coeff. 1
1-2 settembre	Hebros	(Bg)	coeff. 2
12-15 settembre	Manx Trophy	(Gb)	coeff. 2
14-16 settembre	Yu	(Yu)	coeff. 2
18-23 settembre	Principe de Asturias	(E)	coeff. 2
23-30 settembre	Tour de France	(F)	coeff. 4
26-30 settembre	Vino	(Ch)	coeff. 2
26-30 settembre	Cipro	(Cy)	coeff. 3
11-14 ottobre	Antibes	(F)	coeff. 3
26-28 ottobre	Catalogna	(E)	coeff. 3
31 ott.-4 nov.	Algarve	(P)	coeff. 2
2-4 novembre	Condroz	(B)	coeff. 1
8-11 novembre	San Marino	(Rsm)	coeff. 3
24-25 novembre	Var	(F)	coeff. 1

ancora tante cose da imparare. Adesso inizio a potere dire veramente la mia. È importante che io sia capace di fare al meglio il mio lavoro, oggi non avrebbe senso altrimenti».

— Parliamo di questo «benedetto» europeo rally.

«La mia stagione finora è stata abbastanza equilibrata. Ho vinto quando era difficile, ho perso

quando ormai avevo il successo in tasca. Sono nella media. Non si riesce mai ad andare al massimo sempre, però adesso sono pronto e capace di sfruttare al massimo il momento favorevole, l'opportunità insperata. Non ho nulla da recriminare: rifarei tutto in maniera uguale. E così farò nelle due prossime gare che ho sicure in calendario: Madeira e Halki-

dikis. Poi si vedrà».

— Come sono i tuoi rapporti con Toivonen?

«Come fra due colleghi di lavoro impiegati presso due ditte concorrenti. Sono contento di avere l'opportunità di correre contro lui: è un vero professionista, in tutti i sensi. Ci divertiamo a fare il nostro lavoro: vinca il migliore».

— Che rapporto c'è fra la Lancia Rally e la sua Porsche 911? «La 037 è vista come la vettura campione del mondo, ma la mia non può essere a livello di quelle impiegate nel mondiale, anche se gli uomini della Tre Gazzelle lavorano al meglio. La Porsche è molto migliorata rispetto a inizio stagione, quando avevo un margine notevole di vantaggio. Adesso siamo più vicini, e devo impegnarmi allo spasimo per stare davanti».

— La Lancia nel Mondiale sta andando maluccio, nell'Open d'Italia potrebbe «prenderle» dalla Ferrari, nei rally nazionali vince ma non spopola. Saranno solo congetture, ma tu, alla fine dell'anno, potresti essere l'unico a portare un alloro alla Casa di Chivasso.

«È vero, ma non ci ho mai pensato. Sono partito per vince-



GLEN GRANT

Il grande whisky di puro



Dalla A112 alla 037

CARLO CAPONE è nato a Chivasso (TO) il 12 aprile 1957. È sposato e ha una figlia di due anni e mezzo di nome Cristina. Ha iniziato a gareggiare nel 1977 con una A 112 Abarth gruppo 1, vincendo subito la classe al rally «Team '971» e ripetendosi in parecchie altre occasioni nel corso della stagione, ottenendo una vittoria anche al 100.000 Trabucchi, gara d'esordio nel Trofeo A 112. In questa formula promozionale Capone ha egregiamente figurato l'anno successivo, arrivando primo a pari merito con Tabaton, al quale la vittoria venne aggiudicata sul computo dei piazzamenti. Dal 1979 all'81 Capone ha guidato la Ritmo gruppo 2 della scuderia Grifone, cogliendo oltre a numerosi successi di gruppo anche un assoluto al Rally della Lanterna. Nell'82 ancora Ritmo, ma gruppo A e preparata dall'Abarth. Con i colori del Jolly Club Capone quell'anno si è aggiudicato il titolo di gruppo nel campionato dei rally internazionali.

Il debutto sulla Lancia rally risale all'83, con i colori Jolly Club-Totip e una serie di buone prestazioni, culminate con la vittoria assoluta di Biella.

Quest'anno Capone rincorre il titolo europeo con la Lancia Rally della 3 Gazzelle sponsorizzata dalla West, e ha vinto il Boucles de Spa, il Race e il Sabbie d'Oro in Bulgaria. Quest'anno ha anche disputato il rally mondiale dell'Acropoli, dove si è ritirato al termine della prima speciale per rottura di un uni-ball. □

re, ho accettato l'offerta di Fiorio perché per me era importante uscire dal guscio. Ora, succeda quel che deve succedere. Non riuscirete mai a farmi dire che io vincerò l'europeo. Una cosa però è certa: finché ci sarà una possibilità me la giocherò al duecento per cento».

— A cosa vuoi arrivare?
«Alla completa realizzazione in-

teriore. Sarebbe troppo facile dire che vorrei diventare campione del mondo. Se da qualche parte sta scritto che ce la farò, allora è sicuro che ce la farò. Ma la questione è soprattutto, come ho detto, quella della realizzazione, che non coincide per forza con certi luoghi comuni. La realizzazione interiore, l'appagamento completo di una vita di

pilota, per me sta nel raggiungere la perfezione, il meglio di me stesso. Ha senso solo la lotta al massimo, e magari oltre. Spero che non si spenga mai la mia carica interiore, la mia spinta al miglioramento. Poi è logico che tutto questo coincida con il mondiale, ma solo per fattori contingenti. Devo dire che, ultimamente, mi sento più tranquillo e

sicuro di me in prova speciale che nella vita di tutti i giorni. Vorrei correre tutte le domeniche».

Intanto, quando non gareggia, taglia l'erba del suo prato, gioca con sua moglie e con la sua deliziosa bambina, Cristina, dipinge quadri. Nelle sue tele ci sono laghi, montagne, cieli, spazi aperti. Anche lui si apre quando è tranquillo. E parla... □

Colore chiaro. Gusto pulito.



malto d'orzo.



INCHIESTA/Cosa non va nel Cir e nell'Open?

Raddoppio perdente

Il recente annullamento di alcune gare fa nuovamente puntare il dito sui due campionati. Ed è proprio in questa duplicità che si identificano le cause degli insuccessi finora registrati

L'IMPROVISO spostamento di data del Rally di Puglia e Lucania causato da carenza di iscritti ha riportato il dito sulla piaga: ovvero, ha richiamato una volta di più l'attenzione generale sulle incongruenze dei campionati italiani rally 1984. Gare di Coppa Italia costrette a rifiutare decine di iscrizioni, campionato Cir non omogeneo che alterna gare con pochissimi partecipanti ad altre con soddisfacenti piatti di partenza, campionato Open praticamente privo di candidati stranieri. In più, per il Cir c'è anche chi discute in merito alla validità di un regolamento che fa sì che coloro che sembrano i più probabili candidati al titolo

non possano mai sfidarsi direttamente, poiché la classifica assoluta non ha alcuna influenza sui punteggi, ricavati dai piazzamenti dei singoli gruppi.

SI È VERIFICATO quindi, quello che Cesare Fiorio aveva previsto a inizio stagione, quasi a conferma che per chi di rally se ne intende non era impossibile capire in anticipo cosa fosse necessario fare. In realtà, il Cir non è il campionato scadente che appare a chi prende in esame solo le fallimentari gare che si sono svolte al sud. Negli appuntamenti di Genova, Trieste e Limone il campionato ha avuto infatti, molti partecipanti e, essendo le gare in sé «giuste» per lunghezza e impegno tecnico

dei percorsi, non merita critiche negative. Il «guaio-Cir» sta a tavolino, o meglio dietro a quelle scrivanie dove si è avuta al compiacenza di iscrivere nel calendario gare legate a trasferte economicamente onerose, verso località dove ancora non esiste una solida base rallistica di piloti locali.

DI TUTTO QUESTO abbiamo parlato con alcuni «addetti ai lavori»: piloti, team-manager, organizzatori. La loro opinione, spesso anche discordante, può essere utile indirizzo per chi ha allo studio il risanamento in chiave 1985 dell'attuale legislazione rallistica nazionale.

Cesare Fiorio

Ex-pilota, oggi responsabile delle attività sportive Fiat Auto

«**PUÒ SEMBRARE** facile oggi affermare: io l'avevo detto. Però devo ripetere quanto dichiarai a inizio stagione, allorché invitai chi aveva voluto il campionato Open a non illudersi che questo avrebbe portato ai rally italiani uno straniero in più di quelli che già venivano, e a non illudersi

che noi avremmo portato loro stranieri, se non per interessi particolari della Casa, indipendenti dall'esistenza dell'Open. Prevedo che uno dei massimi traguardi sarebbe stato avere tre jugoslavi e due svizzeri: ora devo constatare di essere stato ottimista, perché non ho visto neppure quelli. Del resto, se il potenziale di piloti in Italia è di cento, non è aumentando il numero dei campionati che questo potenziale si moltiplica. È chiaro che invece si divide.

A QUESTO PUNTO, dopo avere avuto una tale conferma alle previsioni negative, auspicio che si ritorni a un unico campionato, come era prima. Del resto, noi stessi avevamo previsto di fare correre quest'anno due auto e le abbiamo suddivise una per ciascun campionato. Non è che raddoppiando i campionati abbiamo deciso di farne gareggiare quattro, e così è stato per gli altri. Meglio quindi un unico campionato, e un campionato nazionale promozionale, come

esisteva prima, tale da non invogliare una casa ad andare a disputarlo. Quest'anno, il fatto che anche il Cir fosse un campionato italiano, e quindi con un certo peso, ci ha «costretti» a disputarlo, con dispiacere dei piloti privati: non potevamo permetterci di lasciare spazio in un campionato del genere ad avversari di marca. Questa nostra presenza ha quindi tolto spazi ai privati, e falsato ulteriormente il panorama del campionato».

Adolfo Rava

Vice presidente della Sottocommissione Rally della Csaì e organizzatore del Rally di Sanremo.

«**INDUBBIAMENTE** occorre intervenire per cambiare qualcosa. Ora stiamo aspettando che avvengano le riunioni con i delegati di zona, che dovrebbero esaurirsi entro la fine del mese, per sondare le esigenze dei licenziati e vedere che cosa va riformato. C'è stata gente che ha lottato per avere la validità Cir e poi non si è mostrata all'altezza, mostrando di avere sopravvalutato le possibilità della propria gara. Io sostengo che gli Open debbano essere ridotti di numero, diventando al massimo sei, e che si potrebbe scegliere sei gare dell'attuale campionato Cir da unire ai suddetti Open per costruire un campionato globale, come era una volta, estrapolando gli Open con un coefficiente maggiore».

LA COPPA ITALIA, invece, va bene così. I «malati» dell'84 sono Open e Cir, e in quest'ultimo in particolare bisogna avere il coraggio di operare drastiche scelte geografiche. Abbiamo sempre cercato di portare i rally in tutte le regioni, ma se questo significa rovinare o svalutare, falsare un campionato, bisogna rivedere questa politica. Spero

che per il mese di settembre si abbiano già sufficienti indicazioni su quello che sarà il panorama rallistico dell'85, in modo da permettere a piloti e scuderie di varare i loro programmi futuri».

Massimo Maneo

Pilota della Ritmo 130 gruppo N della scuderia Bologna corse, attualmente secondo nella classifica di campionato.

«**MI STUPISCE** il fatto che il Cir abbia pochi iscritti, perché si tratta di un campionato composto da gare di lunghezza ottimale. Certo che il calendario è impegnativo, ma manca di gare prestigiose: intendo dire che per fare una gara come la Targa Florio, in Sicilia ci si va volentieri, mentre le cose cambiano se il rally non ha un nome altrettanto storico. Penso che se ci fosse stata una maggioranza di gare in Piemonte, Liguria e Lombardia, avremmo sempre avuto un alto numero di iscritti, così come penso sia stato un errore fare iniziare il campionato con le trasferte al sud più ostiche».

PER CIO che riguarda la formula del campionato, io sono fra quelli che l'anno apprezzata di più, perché correndo con un gruppo N ho avuto spazi al di sopra di qualsiasi aspettativa, e raccolto frutti nettamente superiori agli investimenti fatti. Certo che una formula del genere ha senso solo in quelle gare in cui ogni gruppo registra un alto numero di iscritti di buon livello competitivo, in cui ogni vittoria è quindi assai combattuta. Per contro, talvolta penso che sia assurdo che io faccia la mia gara sperando, nel contempo che Bossini porti via punti a Fabbri: che è sì il mio diretto avversario in classifica, ma non mi può sfidare direttamente. Comunque viene da pensare che la maggior parte dei piloti a inizio stagione non sia andata a leggere i regolamenti: diversamente il Cir avrebbe avuto una partecipazione massiccia, perché era lampante che è l'unico campionato che permette a chi dispone di un gruppo N (e quindi di un budget da gruppo N) di fare parlare di sé, magari vincendo il titolo anche se ci sono in lizza delle auto ufficiali da assoluto».

Fabrizio Tabaton

Pilota della Lancia 037 Olio/Hertz ufficiale Junior Team-Grifone, attualmente quinto nella classifica di campionato.

«**MALGRADO TUTTO**, se andiamo a contare i piloti che partecipano a tutte le gare con continuità, il Cir ha più partecipanti dell'Open. Però il Cir ha, rispetto all'Open, il lato negativo delle gare al sud, dove, se si eccettuano gli equipaggi che ci devono andare per prendere punti, non c'è nessuno perché manca la partecipazione dei locali. Per contro, il Rally della Lanterna, il Carso e Limone Piemonte hanno avuto un ottimo lotto di partenti: ognuna di queste gare ha raccolto infatti più partecipanti di quanto non abbiano fatto tre gare al sud messe insieme. Già questo deve bastare a fare riflettere».

Luigi Tabaton

Ex-pilota oggi responsabile scuderia Grifone, organizzatore del Rally della Lanterna.

«**COME RESPONSABILE** di scuderia devo constatare che noi siamo i più penalizzati dall'attuale regolamento che consente, a un pilota che non ha mai vinto di aggiudicarsi il campionato. È un regolamento che trovo ancora peggiore di quello

rentemente fino in fondo, salvo ritirarsi dal calendario l'anno dopo».

A QUESTO PROPOSITO, istituirei per le prossime stagioni una grossa penale, nell'ordine di dieci, venti milioni, per quegli organizzatori che, avendo una gara iscritta a calendario di un campionato, non la fanno disputare. A meno ovviamente, che non vi siano costretti da cause di forza maggiore. Propongo poi di riunire Cir e Open, lasciando vivo l'Open solo come challenge su non più di cinque gare (che sarebbero il Sanremo mondiale e quelle a coefficiente 3 e 4 europeo), con tre o quattro risultati utili. Con meno risultati utili da conteggiare, è più facile che aumenti il numero degli stranieri che partecipano. Il Cir vero e proprio dovrebbe invece essere articolato in 12 gare (comprese quelle valide anche per l'Open) con sette risultati utili da sommare: ad esempio tre di gare a coefficiente 5 e quattro di gare a coefficiente 3».

Emilio Radaelli

Responsabile dell'Audi Sport I-



Vudafieri, nella foto grande, e Tabaton, sopra (FotoStudio'83): potrebbero essere proprio loro a patire maggiormente l'annullamento di alcune gare rispettivamente nell'Open e nel Cir

che anni fa permetteva di sommare i punti di gruppo a quelli della classifica assoluta, e che fu allora molto criticato. Agli occhi del grosso pubblico, poi, il campionato in sé perde ogni misura, perché l'uomo della strada valuta, non riesce a capire come chi si classifica oltre il decimo posto sia davanti al primo in campionato. Tutto ciò viene a detrimento dei rally. Trovo poi assurdo che un organizzatore faccia il diavolo a quattro per avere la validità Cir, sottraendola ad altre gare, e poi rinunci a fare la gara per paura di andare «in rosso». Non si può pensare di fare una gara con i soldi delle iscrizioni, e comunque, se tanto si è fatto per averla, si deve continuare coe-

talien Team, vincitore con Cionotto del Rally del Gran Sasso.

«**HO SEMPRE** sostenuto che il Cir è un campionato intelligente, perché le gare hanno la giusta lunghezza per non distruggere né il fisico né il portafogli dei partecipanti. A quanto pare, gli italiani non l'hanno capito, o ragionano con una logica diversa dalla mia: trovo assurdo infatti che vi siano molte Lancia 037 e vetture simili nelle gare di Coppa Italia, dove una auto come la 037 è quasi sprecata come trovo assurdo che un privato vada a fare 550 chilometri di prove speciali in un Open, spendendo tutto il suo budget».

Roberta Gremignani

Cosa è successo nei due campionati

OPEN	
30/3-1/4	Targa Florio
26-29/4	Costa Smeralda
17-19/5	Quattro Regioni
7-9/6	Isola d'Elba
16-17/6	Ciocco (annullato)
28-30/6	Lana
26-28/7	Colline di Romagna (annullato)
31/8-1/9	Piancavallo
30/9-6/10	Sanremo
8-11/11	San Marino
CIR	
24-25/3	Molise
14-15/4	Lanterna
5-6/5	Gran Sasso
26-27/5	Carso
16-17/6	Ciocco (annullato)
7-8/7	Limone Piemonte
21-22/7	Puglia e Lucania (rinviata all'8-9/9)
8-9/9	Rododendri (annullato)
21-22/9	Liburna
13-14/10	Roccaruja
26-28/10	Messina
17-18/11	Val d'Aosta
*8-9/12	Sestriere (in sostituz. Rododendri)

* data da confermare



MONDIALE RALLY/IL 27 parte l'Argentina

Audi per forza

Blomqvist e Mikkola contro nessuno: in lotta intestina senza altri avversari che se stessi. Una intensa partecipazione locale in competizione quasi separata e la mano della sorte sono attesi a rimettere in campo un campionato ormai deciso

NON CI SONO dubbi: l'Argentina attende il «suo» rally mondiale più di quanto il campionato del mondo attenda l'Argentina. Se la gara di cui Buenos Aires vedrà il via venerdì 27 luglio si carica, infatti, di significati intensi per l'automobilismo sudamericano, altrettanto non si può dire, purtroppo, ai fini della corsa al titolo iridato. Un titolo ormai targato

Audi, così come non si può ignorare quanto targato Audi sia questo Rally di Argentina, ottava gara del mondiale marche e nona del mondiale piloti. Eppure, questa gara oltreoceano, la seconda e ultima di una trasferta tanto folle da porre oltre quarantamila chilometri fra la partenza e il ritorno al cuore dell'Europa, un certo fascino lo conserva. È il fascino

dell'imponderabile, dell'impossibile forse: dell'in-fondo-tutto-può-succedere. I dati parlano chiaro: il Rally di Argentina vedrà al via solo due Audi, di quel plotone di vetture «top» che siamo soliti trovare in tutte le altre gare del mondiale. La compagine dei piloti «mondiali» sarà rappresentata dai soli Blomqvist e Mikkola, a ulteriore conferma, se ancora ce ne fosse bisogno, che se da questa gara ci si attende qualcosa di indicativo in ottica mondiale, questo è proprio la decisione di chi sarà l'uomo a scrivere il proprio nome nell'albo d'oro del campionato.

AL DI LÀ di questa lotta che lotta non sarà, dato il chiaro intendimento Audi di premiare quest'anno Blomqvist dei «sacrifici» pro-Mikkola fatti l'anno passato, rimane solo il fatto che solo con tanta fantasia si può immaginare come le vetture tedesche possano mancare il successo. Assente la Peugeot, impegnata a prepararsi al meglio in vista del 1000 Laghi; rimaste a casa Toyota e Nissan, l'unico dubbio riguardava ancora la possibile partecipazione alla gara sudamericana delle Lancia, nel difficile ruolo di condannata ad abdicare al titolo ma senza ancora il conforto della matematica. Lancia-sì, Lancia-no, dopo la Nuova Zelanda le congetture, le previsioni, le certezze si sono consumate sulla bocca di tutti, in attesa di una comunicazione ufficiale da Torino. Questa è venuta, ed è stato «no». Un no pronunciato senza convinzione apparente, motivato dalla scelta in tal senso operata da Markku Alen, al quale era stato chiesto di scegliere, in rispetto al suo ruolo di pilota ancora in corsa per il titolo piloti. «Markku Alen ha scelto di impegnarsi nella preparazione del 1000 Laghi — ha annunciato Radio Lancia — quindi la trasferta argentina non vedrà presenti le nostre vetture». Secco, laconico, quasi un po' come dire «signori, il mondiale è finito. Ci rivediamo l'anno prossimo: ora lasciateci lavorare in pace sulla nuova 038».

AD AFFASCINARE la Lancia non è valso nemmeno il richiamo «turistico» della nuova sede del rally. Quest'anno non si gareggerà infatti sulle nevi di Bariloche e sui velocissimi sterati della Pampas: piste da bob le prime, budelli da oltre 190 chilometri l'ora i secondi. Quest'anno, tutto diverso. Sarà la città di Cordoba il cuore del rally, a nord-ovest di Buenos Aires. Gli oltre duemilaseicento chilometri del rally non traverteranno praticamente più la velocissima Pampas, ma si srotoleranno sulle alture che circondano la città, arrivo e partenza di ogni frazione a eccezione della prima che partirà dalla capitale. Anche la stagione sarà diversa: neve, ghiaccio e freddo lasceranno il posto a un clima quasi primaverile, a una temperatura più calda. Farà caldo anche in senso metaforico: proprio perché non saranno tanti i grandi nomi in grado di monopolizzare il rally, la partecipazione locale affronterà la gara ringalluzzita dalla possibilità di combattere almeno per una terza posizione.

MA SENZA l'imprevisto, dicevamo, molto difficilmente le 4x4 tedesche «riusciranno» a non dominare questo Rally di Argentina. Due sono, in fin dei conti, le vetture in gara, quindi nemmeno uno sfortunato episodio isolato sarà sufficiente a portare un Recalde, un Soto o un Silguero, la crema della partecipazione locale, sul gradino più alto del podio. Questo si deve essere pensato a Ingolstadt al momento della decisione che ha portato Hannu Mikkola a prendere anche l'aereo per l'Argentina, dopo che già aveva preso quello per la Nuova Zelanda, in una stagione agonistica da lui precedentemente organizzata come di-tutto-riposo. Questo lo sanno anche i piloti locali. E questo lo sa anche il destino: solo a lui ci si può aggrappare, ormai, perché il mondiale vada all'appuntamento di fine agosto, in Finlandia, con la porta ancora aperta.

Roberto Boccafogli

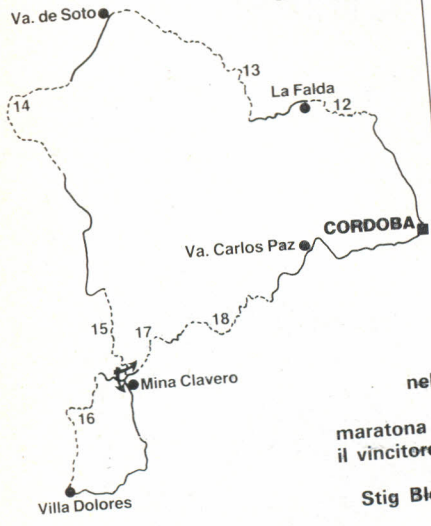
1. TAPPA



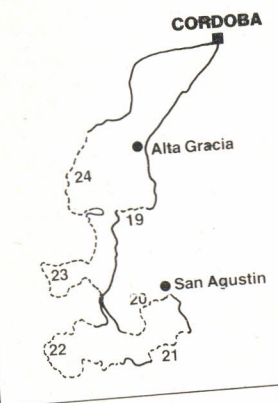
2. TAPPA



3. TAPPA



4. TAPPA



Quattro tappe in cinque giorni: il Rally di Argentina si svolgerà nella zona di Cordoba, a nord ovest della capitale Buenos Aires. Una maratona di oltre 2600 chilometri che vede il vincitore '83 Hannu Mikkola, nella pagina a fronte (Dppi) e il suo compagno Stig Blomqvist unici possibili protagonisti

L'albo d'oro dal '79 a oggi

1979	Guichet-Todt	(Peugeot 504)
1980	Röhr-Geistdörfer	(Fiat 131 Abarth)
1981	Freuquin-Todt	(Talbot Sunbeam Lotus)
1983	Mikkola-Hertz	(Audi Quattro)

Il rally ha avuto validità mondiale in tre edizioni: 1980-'81-'83

I «numeri»

Ore effettive di corsa: **46 e 27'**

Ore di riposo fra le tappe: **65 e 36'** (compresa la domenica di riposo)

Distanza complessiva: **2629,51 km**, di cui **981,90 su 24 ps**

Media distanze: **40,916 km** ogni ps

Gli organizzatori

ACA Buenos Aires, Av. del Libertador 1850, 1425 Buenos Aires, Argentina. Tel. (1) 836061-8020686. Telex 21896 ACABA RA

L'anno scorso finì così

1.	Mikkola-Hertz	(Audi Quattro)	in 10h18'54"
2.	Blomqvist-Cederberg	(Audi Quattro)	a 2'34"
3.	Mouton-Pons	(Audi Quattro)	a 6'41"
4.	Mehta-Mehta	(Audi Quattro)	a 21'08"
5.	Alen-Kivimaki	(Lancia Rally)	a 31'18"
6.	Wurz-Stohl	(Audi 80 Quattro)	a 1h50'43"

AUDI E LANCIA accettano di combattere anche in Argentina, valorizzando così ulteriormente il campionato mondiale che le vede in lotta sempre più dura. I tedeschi scendono sul percorso di sterrato velocissimo (alcune speciali vengono concluse e medie superiori a 190 chilometri l'ora) con ben cinque Quattro affidate a Mikkola, Blomqvist, la Mouton, Mehta e il locale Di Palma, quest'ultimo al volante della trazione integrale di Ingolstadt a un prezzo di circa 10.000 dollari. La squadra torinese risponde con il collaudatissimo Alen e con la coppia Vudafieri-Perissinot, ai quali viene affiancata una terza 037 per l'argentino Majorca. Il rally parte dopo molte indecisioni, relative alla necessità o meno di annullare alcune speciali su neve. Le prime prove sono comunque su sterrato, ed è Blomqvist a trovarsi immediatamente a suo agio con le medie velocissime imposte, prendendo il comando pur essendo in gara con le note prestate al suo navigatore, Cederberg, dal navigatore di Mikkola. Le Quattro fanno subito gara a sé, come dimostra la sequenza Mikkola-Mehta-Mouton alle spalle di Blomqvist che fa corsa di testa. Le due Lancia di Vudafieri e Alen sono rispettivamente quinta e sesta: il pilota finlandese è rallentato da problemi alla frizione. Inizia la seconda tappa ed ecco la neve. In casa Audi si segnala a Blomqvist di rallentare il passo per far passare Mikkola, in corsa per il mondiale piloti, Stig rispetta gli ordini, ma a causa di una segnalazione sbagliata, a sera ci si accorge che Mikkola è ancora secondo, alle spalle di un incolpevole Blomqvist che mostra di adeguarsi in pieno alle direttive Audi. La Mouton passa Mehta ed è terza. Le Lancia sono quinta e sesta, con Alen davanti a «Vuda», entrambi attardati da frequenti forature. Cade altra neve, e la terza e la quarta tappa vedono la «passeggiata» in testa di Mikkola, co-

perto alle spalle da Blomqvist. La Mouton e Mehta mantengono le rispettive posizioni, davanti alle Lancia che continuano con problemi di forature. Gli ultimi due brividi vengono nella quarta e ultima tappa: la Mouton rimane con la sola trazione posteriore sulla sua Quattro e rischia il ritiro, mentre Vudafieri incappa in una uscita di strada che distrugge letteralmente la 037, senza però che i piloti riportino conseguenze personali.

Gli altri arrivi «iridati» '84

MONTECARLO

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

SVEZIA (solo mondiale piloti)

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

PORTOGALLO

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

SAFARI

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

TOUR DE CORSE

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

ACROPOLI

1.	Blomqvist-Cederberg	(S-S)	Audi Quattro	in 10h 41'51"
2.	Mikkola-Hertz	(SF-S)	Audi Quattro	a 3'07"
3.	Alen-Kivimaki	(SF-SF)	Lancia Rally	a 14'10"

NUOVA ZELANDA

1.	Blomqvist-Cederberg	(S-S)	Audi Quattro	in 10h40'41"
2.	Alen-Kivimaki	(SF-SF)	Lancia Rally	a 4'47"
3.	Mikkola-Hertz	(SF-SF)	Audi Quattro	a 7'54"

Le classifiche

PILOTI (dopo 7 gare)

1.	Blomqvist	(Audi)	p. 83
2.	Alen	(Lancia)	75
3.	Mikkola	(Audi)	71
4.	Bettega	(Lancia)	34
5.	Biasion	(Lancia)	31
6.	Waldegaard	(Toyota)	28
7.	Röhr	(Audi)	26
8.	Salonen	(Nissan)	21
9.	Ragnotti	(Renault)	20
10.	Mouton	(Audi)	15
	Aaltonen	(Nissan)	15
12.	Eklund	(Audi)	12
	Mehta	(Nissan)	12

MARCHE (dopo 6 gare)

1.	Audi	p. 96
2.	Lancia	86
3.	Toyota	38
4.	Renault	36
5.	Nissan	32
6.	Volkswagen	21
7.	Opel	18
8.	Peugeot	12
9.	Subaru	11
10.	Alfa Romeo	9
11.	Ford	6
12.	Citroën	4

Gli orari

(in ore locali. Aggiungere 5 ore per tradurli in ore italiane)

Venerdì 27 luglio Partenza 1. tappa (Buenos Aires) ore 22.00

Sabato 28 luglio Arrivo 1. tappa (Cordoba) 14.32
Dist. totale: 1109,42 km di cui 173,16 su 4 ps

Lunedì 30 luglio Partenza 2. tappa (Cordoba) 6.00

Arrivo 2. tappa (Cordoba) 17.06
Dist. totale: 581,86 km di cui 319,63 su 7 ps

Martedì 31 luglio Partenza 3. tappa (Cordoba) 6.00

Arrivo 3. tappa (Cordoba) 16.46
Dist. totale: 525,97 km di cui 279,19 su 7 ps

Mercoledì 1 agosto Partenza 4. tappa (Cordoba) 6.00

Arrivo 4. tappa (Cordoba) 14.03
Dist. totale: 422,26 km, di cui 209,92 su 6 ps



I «top» al via

1.	Oribe-Dechechi	Subaru gr. A
2.	Clement-Olivera	Renault 12TS gr. A
4.	Bellini-Segura	Peugeot 504 gr. A
7.	West-Asadourian	Ford Escort gr. B
8.	Etchegoyen-Borrillo	Ford Escort gr. B
9.	Trelles-Ivetich	Ford Escort gr. B
13.	Tubal-Valerio	Datsun 160J gr. A
14.	Carballo-Carballo	Fiat 128 GLI gr. B
15.	Canals-Di Bartolo	Fiat 147 gr. B
31.	Janovich-Albornoz	Daihatsu Charade gr. A
32.	Blomqvist-Cederberg	Audi Quattro gr. B
33.	Mikkola-Hertz	Audi Quattro gr. B
35.	Atencio-Solmi	Subaru gr. A
45.	Silguero-X	Datsun gr. A
67.	Recalde-Del Buono	Audi Quattro gr. B
70.	Soto-Christie	Renault 18 GTX gr. A

RALLY 1. SERIE/Uno «Zoccolo» travagliato

Lucca per Lucchesi

LUCCA. Il 5. Rally dello Zoccolo non sarà facilmente dimenticato dai suoi organizzatori. Nato sotto buoni auspici, con un percorso bello e selettivo e un parco partenti veramente eccezionale (167 iscritti), la gara della scuderia Balestrero si è conclusa nel peggiore dei modi. Fin dalle prime prove, infatti, agli organizzatori si è presentata una serie quasi ininterrotta di problemi che hanno portato alla sospensione dei primi tre tratti cronometrati. Nella prima speciale la vettura di Pellegrini-Pardini è uscita di strada riportando un principio di incendio: le fiamme si sono estese al bosco circostante rendendo indispensabile l'intervento dei vigili del fuoco. La seconda speciale è stata quindi sospesa per permettere il riaggiungimento dei due tronconi in cui il rally si era diviso. Nella terza speciale, la vettura di Guarini-Giulianetti è uscita di strada investendo un gruppo di spettatori, ferendone cinque in modo abbastanza lieve e rendendo necessario l'intervento di una autoambulanza, che ha comportato la sospensione della prova. Ma i problemi non erano finiti qui. Nella quinta speciale ventisette concorrenti, interpretando erroneamente una indicazione del radar di gara, hanno sbagliato strada accorciando il percorso del tratto cronometrato di circa due chilometri. Per loro a fine gara è scattata automaticamente la squalifica. Tra gli squalificati figura anche Guido Pardini, ex-corridore di formula 2, che nella classifica finale era sesto assoluto. Purtroppo il peggio doveva ancora venire. Dopo le verifiche tecniche post-gara sono stati squalificati il primo classificato Sauro Bertolozzi, il 3. Decéd e il 10. Carella. Per Sauro Bertolozzi si è trattato di una vera e propria doccia fredda: il giovane lucchese aveva infatti dominato in lungo e in largo questo rally, vincendo ben undici prove speciali su dodici in programma. Per la prima volta alla guida di una Manta 400 Conrero (la stessa usata da Serbia in altre occasioni) fin dalle prime prove il pilota aveva chiuso il discorso per la vittoria finale. A ereditare il primo posto in classifica è stato quindi il secondo: Ermanno Lucchesi, su Porsche, che per tutta la gara aveva battagliato per il secondo posto con l'elbano Bini. Nel gruppo A si è aggiudicato la vittoria Milanesi con la Opel GTE della Chieri Corse, mentre il gruppo N è stato appannaggio di Turri, che con la sua Ritmo si è piazzato al 7. posto assoluto.

Luca Bartolini

1. SERIE

Lucca, 21-22 luglio 1984

5. Rally dello Zoccolo

Valido per la Coppa Italia 4. zona

LE CLASSIFICHE.

Assoluta: 1. Lucchesi-Lucchesi (Porsche Carrera) in 1.44'20"; 2. Bini-Nelli (Opel Ascona 400) 1.47'53"; 3. Alberti-Dalmini (Lancia 037) 1.47'59"; 4. Salvadori-Morgantini (Renault 5 turbo) 1.49'04"; 5. Milanesi-Bianchi (Opel Manta GTE) 1.49'15"; 6. Trombi-Andreucci (Opel Manta GTE) 1.49'19"; 7. Turri-Trombi (Fiat Ritmo 125) 1.51'08"; 8. Rosina-Paglia (Porsche Carrera) 1.51'33"; 9. Frugoli-Paroli (VW Golf GTI) 1.51'59"; 10. Gori-Giusti (Fiat Ritmo 125) 1.52'10".

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Nencioni-Olivieri (A 112 70 HP) in 2.04'13"; 2. De Ricco-Vanni (A 112 70 HP) 2.05'26"; 3. Vescovi-Valdisseri (A 112 70 HP) 2.06'42"; 4. Braccini-Bindi (A 112 70 HP) 2.09'50"; 5. Calzolari-Bianmarchi (Fiat 127 Sport) 2.11'11"; 6. Biggiano-Liesst (A 112 70 HP) 2.21'39".

Classe 1300: 1. Arroni-Vivaldi (Opel Corsa SR) in 2.04'03"; 2. Colombi-Galleni (Citroën Visa GT) 2.04'29"; 3. Argenti-Mangiorgi (Opel Corsa SR) 2.06'58".

Classe 1600: 1. Monti-Bonfanti (Ford Escort XR3) in 2.01'37"; 2. Ferretti-Toscano (Ford Escort XR3) 2.01'53"; 3. Fantel-Moggia (Alfasud TI) 2.02'46"; 4. Sanesi-Ducini (Ford Escort) 2.03'25".

Classe 2000: 1. Turri-Trombi (Fiat Ritmo 125) in 1.51'08"; 2. Gori-Giusti (Fiat Ritmo 125) 1.52'10"; 3. Dati-Giannacchini (Fiat Ritmo 130) 1.53'29"; 4. Lensi-Sarti (Fiat Ritmo 130) 1.54'03"; 5. Giorgini-Puccetti (Fiat Ritmo 125) 1.54'53"; 6. Carrara-Giannini (Fiat Ritmo 130) 1.56'14"; 7. Linari-Chiti (Fiat Ritmo 130) 2.00'06".

Classe oltre 2000: 1. Grassini-Baroncelli (Alfa GTV 6) in 1.53'14"; 2. Nicolai-Nerucci (Lancia Delta HF) 1.55'03"; 3. Benini-Sironi (Lancia Delta HF) 1.58'50".

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Bonelli-Ciervo (Fiat 127 Sport) in 2.03'45"; 2. Paoli-Meschi (A 112 70 HP) 2.03'56"; 3. Melillo-Auli Casucci (Fiat 127 Sport) 2.05'13"; 4. Baldassari-Baldassari (A 112 70 HP) 2.17'19".

Classe 1300: 1. Flori-Buffoni (Ford Escort) in 2.05'41"; 2. Sorini Dini-Paolini (Mini De Tomaso) 2.28'00".

Classe 1600: 1. Frugoli-Paroli (VW Golf GTI) in 1.51'59"; 2. Hunt-Dellasanta (Talbot TI) 1.52'54"; 3. Berti-Mannelli (Alfasud TI) 1.55'56"; 4. Riccardi-Bini (Talbot TI) 1.56'42"; 5. Alberighi-Collini (Talbot TI) 1.57'18"; 6. Scarpellini-Lacorte (Talbot TI) 1.57'39".

Classe 2000: 1. Milanesi-Bianchi (Opel Manta GTE) in 1.49'15"; 2. Trombi-Andreucci (Opel Manta GTE) 1.49'19"; 3. Pollastri-Salvestrini (Opel Kadett GTE) 1.53'18"; 4. Togni-Pizzarri (Alfa GTV) 2.01'09"; 5. Diani-Bardoni (Opel Kadett GTE) 2.21'16".



La Porsche Carrera del vincitore Lucchesi (Attualfoto)

GRUPPO 2

Classe 1000: 1. Lunardini-Danesi (Fiat 127) in 2.09'06".

Classe 1150: 1. Altamura-Salvatori (Fiat 127 Sport) in 2.03'53"; 2. Bertolacci-Paoli (A 112 70 HP) 2.13'33".

Classe 1300: 1. Lombardi-Lugli (Alfasud TI) in 2.01'54"; 2. Ricci-Morelli (Alfasud TI) 2.05'37"; 3. Pinza-Boscherini (Alfasud TI) 2.19'22".

Classe 1600: 1. Benetti-Mazzoni (VW Golf GTI) in 1.57'50"; 2. Celestini-Bianchi (Renault 5 Alpine) 1.58'52"; 3. Merati-Domenicali (Renault 5 Alpine) 2.08'37".

Classe 2000: 1. Brinati-Fanfani (Opel Ascona) in 1.52'27"; 2. Lenzi-Felici (Ford Escort RS) 1.52'46"; 3. Pisaneschi-Garaffi (Opel Kadett GTE) 1.54'37"; 4. Luvisi-Iacuzzi (Opel Ascona) 1.57'33"; 5. Mantica-Riccelli (Opel Kadett GTE) 2.00'20"; 6. Favilla-Sbrana (Opel Ascona) 2.01'26".

GRUPPO 4

Classe oltre 2000: 1. Rosina-Paglia (Porsche Carrera) in 1.51'33".

Così la 4. zona dopo lo Zoccolo: 1. Lucchesi p. 220; 2. Milanesi 187; 3. Berti 160; 4. Bini 155; 5. Carrara 119.

GRUPPO 3

Classe 2000: 1. Salvadori-Morgantini (Renault 5 turbo) in 1.49'04".

Classe oltre 2000: 1. Lucchesi-Lucchesi (Porsche Carrera) in 1.44'20"; 2. Bini-Nelli (Opel Ascona 400) 1.47'53"; 3. Alberti-Dalmini (Lancia 037) 1.47'59"; 4. Castelli-Baraccani (Opel Ascona 400) 1.55'25".

■ **SANREMO PER CINOTTO.** Vi sono buone possibilità che Michele Cinotto partecipi anche al Rally di Sanremo con l'Audi Quattro-Siv. Se la cosa dovesse concretizzarsi, l'Audi Sport Italien Team potrebbe schierare anche una seconda vettura da affidare a un altro pilota italiano.

Le Quattro provano il Sanremo

Dal 6 all'11 agosto l'Audi Sport sarà nell'entroterra ligure per una serie di test, su asfalto, in preparazione del Rally di Sanremo, con la nuova Quattro «corta». Alla gara italiana la casa tedesca intende partecipare con tre o quattro vetture: piloti certi sono Röhrli, Blomqvist e Mikkola, che potrebbero essere affiancati da Michèle Mouton.

■ **NIENTE CERRATO.** In casa Opel si è deciso definitivamente di rinunciare, per motivi economici, a iscriverne Cerrato-Cerri al Rally di Piancavallo, ritenendoli ormai tagliati fuori dalla lotta per il campionato. Parallelemente a questa decisione si è dato ordine alla Chieri Corse di schierare Isabella Bignardi-Wanda Geniatti nelle sei gare che rimangono a concludere la stagione Cir a spese della casa madre stessa. Viene quindi da chiedersi se non era il caso di fare un ulteriore sforzo e mandare Cerrato a Piancavallo, gara che lo aveva visto lo scorso anno vincitore a dispetto delle Lancia Rally.

■ **RENNSPORT.** Una Porsche 3.3 turbo del team Rennsport parteciperà al Rally di Madeira con l'equipaggio Santucci-Pireddu, grazie al sostegno degli sponsor Atitur, Mitacopiers e Somesa.

■ **LUCKY A MADEIRA.** Al Rally di Madeira potrebbe partecipare anche una Ferrari, con «Lucky»-Berro. Il leader del campionato italiano intende infatti accumulare punti di campionato europeo che gli permettano di concludere la stagione nelle prime cinque posizioni della classifica continentale (attualmente è terzo), così da essersi inserito nell'elenco dei piloti prioritari Fia «A».

Perché la squalifica

LUCCA — Sauro Bertolozzi è stato squalificato perché la fiche di omologazione riportava le misure di spessore di freni che non sono autoventilanti, mentre la macchina del lucchese aveva freni autoventilanti. Esiste invece un'altra fiche (in fotocopia), presentata da «Rudy», che riporta le misure esatte dei dischi. La macchina di Bertolozzi è quella di Serbia, verificata decine di volte. I dischi autoventilanti sono ammessi nella fiche, ma la misura riportata, per un errore di battitura, non consentirebbe mai il montaggio degli stessi, perché è quella dei dischi di serie. Si tratta quindi di un errore evidente sfuggito sia alla Fisa che alla stessa Opel. È già stato presentato naturalmente appello, e le speranze di una sua accettazione sono cospicue. (L. b.)

NEBRODI 1. SERIE/Una vittoria che vale la sesta zona

Bronson brinda in Coppa

CASTELL'UMBERTO — Dopo metà gara, Runfola aveva ormai il Rally dei Nebrodi in tasca, avendo fatto incetta delle prime sei prove speciali, la terza delle quali in parità con «Bronson», accumulando fino a quel momento un vantaggio di 29 secondi. Il pilota nella prova successiva ha tratto poi enorme vantaggio da una disavventura di «Bronson», che ha forato un pneumatico perdendo complessivamente ben quattro minuti. Runfola si è concesso, quindi, una pausa nella prova successiva, ma nell'abbordare una doppia curva a gomito in quarta marcia è incappato in una scodata: purtroppo ai margini della carreggiata c'era un palo della luce in legno, e nell'urto si è spaccata in due la flangia di un cerchione, facendo sfumare così la vittoria. A Sinagra, mentre si ritrovava leader il messinese Bosurgi su Porsche, ben presto sopravanzato dal concittadino Anastasi con l'Opel Ascona 400, il palermitano «Bronson», personalmente assistito da Penariol e Berrosi, si è lanciato all'inseguimen-

to con l'ottima Ferrari 308 GTB di Michelotto, spadroneggiando nelle rimanenti sette ps con una grinta inedita, confermata dall'elevato numero di cerchi danneggiati per l'eccessiva foga. Proprio nell'ultima speciale ha acciuffato l'ammirevole Anastasi, infliggendogli un distacco di 8 secondi. Terzo, si è classificato Bosurgi, penalizzato dalla mancanza del contagiri sulla sua Porsche. Un elogio va speso per Plano-Raineri (Porsche), Panebianco-Abate (Ascona 400), Zambuto-Pernice (Opel Manta GTE), encomiabili in gruppo A unitamente a Bombaci-Toscano con la Ritmo 130 gruppo N. In sessantasei hanno concluso la gara, a conferma della elevata selettività del tracciato tutto su asfalto. Fra i ritiri si segnala quello del veneto Simontacchi con la Ferrari 308, per la rottura di un ammortizzatore in seguito a foratura. «Bronson», che ha così vinto per la seconda volta il Nebrodi, ha già vinto in anticipo, come nell'83, la classifica della sesta zona, avendo raggiunto quota 305 punti.

Vincenzo Bajardi



BRONSON (FotoStudio 83)

1. SERIE

Castell'Umberto
21-22 luglio 1984

5. Rally dei Nebrodi
Gar valida per la Coppa Italia 6. zona coeff. 5

Le classifiche

Assoluta: 1. «Bronson»-Di Prima (Ferrari 308 GTB) in 1.42'18"; 2. Anastasi-De Pasquale (Opel Ascona 400) a 8"; 3. Bosurgi-Mondello (Porsche 911) 15"; 4. Plano-Raineri (Porsche) 4'29"; 5. Penebianco-Abate (Ascona 400) 5'05"; 6. Zambuto-Pernice (Manta GTE) 5'33"; 7. «Regan»-Avara (Porsche) 5'33"; 8. Bombaci-Toscano (Ritmo 130) 7'32"; 9. Savioli-Mauro (Kadett GT/E) 7'33"; 10. De Luca-Colombo (Porsche) 7'59".

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Giordano-Grillo (A 112) in 2.01'36"; 2. Terrana-Bianco (A 112) 1'31"; 3. De Salvo-Formica (A 112) 1'20"; 4. Pandolfino-Congemi (A 112) 1'47"; 5. Pandolfino-Alfa (Fiat 127) 32'12".

Classé 1300: 1. Donato-Carillo (Talbot Samba) in 1.53'52"; 2. D'Antiochia-D'Antiochia (Citroën Visa) 8'29"; 3. Bellomo-Denna (Opel Corsa) 9'43"; 4. Sortino-Sortino (Citroën Visa) 9'50"; 5. Graziano-Scirè (Opel Corsa) 14'19".

Classe 1600: 1. Caranna-Rottino (Fiat Ritmo) in 1.57'16"; 2. Fiamingo-Ballotta (Ford Escort) 1'36"; 3. Moreci-Palmeri (Ford Escort) 2'59"; 4. Salamone-De Matteo (Alfasud) 4'03"; 5. Minissale-Mangano (Alfasud) 5'53"; 6. Paratore-Sacca (Fiat Ritmo) 7'36"; 7. Fileti-Munafò (Alfasud) 12"; 8. Mitrugno-Esposito.

Classe 2000: 1. Bombaci-Toscano (Fiat Ritmo 130) in 1.59'50"; 2. Palmisano-Augello (Ritmo 130) a 3'15"; 3. Villari-Romeo (Ritmo 130) 7'50"; 4. Gitto-Cadilli (Ritmo 125) 9'36"; 5. Ruggiero-Barbagallo.

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Morabito-Russo (Fiat 127) in 2.03'35"; 2. Lisa-Lisa (Fiat 127) a

3'22"; 3. Scattareggia-Grasso (A 112) 3'57"; 4. Gangemi-Gangemi (A 112) 5'51"; 5. Rao-Moletti.

Classe 1300: 1. Giuffrida-Olivo (Opel Kadett SR) in 1.59'18"; 2. Triolo-Saitta (Alfasud) a 3'26"; 3. Giancona-Marino (Ford Escort) 8'43"; 4. Torregrossa-Di Sclafani (Alfasud Sprint) 10'52"; 5. Piccolo-Andronico (Alfasud) 16'29"; 6. Battaglia-Gringeri.

Classe 1600: 1. Tramontana-Chambeyron (VW Golf) in 1.50'28"; 2. Piccolo-Genovese (VW Golf) 12'26"; 3. Lo Monaco-Russo (VW Golf) 17'11"; 4. Barberi-Gemelli (VW Golf).

Classe 2000: 1. Zambuto-Pernice (Opel Manta) in 1.47'51"; 2. Savioli-Mauro (Opel Kadett GTE) a 2"; 3. Di Bartolo-Pitroni (Fiat Ritmo) 9'33"; 4. Maniaci-Muscarà.

Classe 2500: 1. Capra-Arnone (Renault 18 TD) in 2.06'24.

GRUPPO 2
Classe 1150: 1. Costantino-Virgona (Fiat Panda) in 2.16'27"; 2. Nibali-Manera (Ford Fiesta) a 7"; 3. Bonaccorso-Savoca (Fiat 127) 7'42"; 4. Bruno-Farina.

Classe 1600: 1. Valli-Aprile (Alfasud) in 1.54'13"; 2. Furnari-Salamone (Fiat 128) a 28"; 3. Bertuccio-Modica (Fiat 127 7'37"); 4. Rizzo-Clausi (Alfasud Sprint).

GRUPPO A
Classe 3000: 1. Bosurgi-Mondello (Porsche) in 1.42'33"; 2. Plano-Raineri (Porsche) a 4'14"; 3. «Regan»-Ava (Porsche).

GRUPPO B
Classe 2000: 1. «Sorry»-«Sorry Due» (Citroën Visa) in 1.55'34"; 2. Smedile-La Cava (Beta Montecarlo) a 5'25"; 3. Trovatiello-Scopellitti (Ford Escort) 6'55"; 4. Gennuso-Di Lorenzo (Visa Chrono).

Classe 3000: 1. «Bronson»-Di Prima (Ferrari 308 GTB) in 1.42'18"; 2. Anastasi-De Pasquale (Ascona 400) a 8"; 3. Panebianco-Abate (Ascona 400) 5'05"; 4. De Luca-Colombo (Porsche) 7'59"; 5. «Secret»-Migliore.

Al Rally 1000 Laghi con Finnair e Hisatour

ANCHE PER la 34. edizione del Rally dei Mille Laghi, ottava prova del campionato mondiale marche e nona del mondiale piloti, in programma dal 24 al 26 agosto, gli appassionati italiani avranno la possibilità di usufruire di un viaggio organizzato, con partenza dall'Italia il 21 e rientro il 27 agosto, per seguire la gara. Organizzatori della iniziativa saranno anche quest'anno Hisatour e Finnair Racing Club, che offrono un programma tutto-compreso: dal viaggio Italia-Finlandia e ritorno alla permanenza sul luogo in hotel, al noleggio di una autovettura. La formula che già si rivelò indovinata gli anni scorsi è stata quest'anno ulteriormente migliorata, grazie anche al sempre crescente interessamento del Finnair Racing Club, nelle persone

del nuovo direttore Antero Lahtinen, del promotore generale Riccardo Bernard e del direttore tecnico del Finnair Racing team, Enzo Cerrone. Potrete leggere a parte ogni particolare inerente a prezzi, programma e scadenza del termine utile per le iscrizioni, il quale è previsto per lunedì 30 luglio. Affrettatevi.

INFORMAZIONI e iscrizioni sul viaggio devono essere indirizzate a:
Hisatour, piazza Cavour 10, 00193 Roma. Tel. 06/656.80.03-654.15.46

PER ULTERIORI informazioni e per iscrizioni alla gara rivolgersi a:
Finnair Racing Club, via Sardegna 29, 00187 Roma. Att. signor Riccardo Bernard.

QUOTA DI PARTECIPAZIONE:

	MILANO	ROMA
2 persone per auto	L. 1.205.000	1.265.000
3 persone per auto	L. 1.140.000	1.200.000
4 persone per auto	L. 1.099.000	1.160.000



UN TIPICO SALTO DEL 1000 LAGHI (FotoCockpit)

■ **CHI PER SPOLLON?** Paolo Spollon è intenzionato a interrompere il suo programma ralistico al fianco di Gabriele Noberasco sulla Ritmo-West, per motivi di salute (il riacutizzarsi di un dolore alla schiena causato da un incidente avuto la passata stagione). I responsabili della Tre Gazzelle sono quindi alla ricerca di un nuovo copilota per Noberasco (disposto ad affiancarlo già dall'Halkidiki). Sono stati contattati anche Mario Amati ed Ergy Bartolich, ma pare che i possibili candidati siano Daniele Cianci e Tiziana Borghi, che verrebbe prestata alle Tre Gazzelle dal Jolly Club e che ha già una certa esperienza in gare di campionato europeo.

Concorso rally «Ford cerca un campione» Monte di speranza

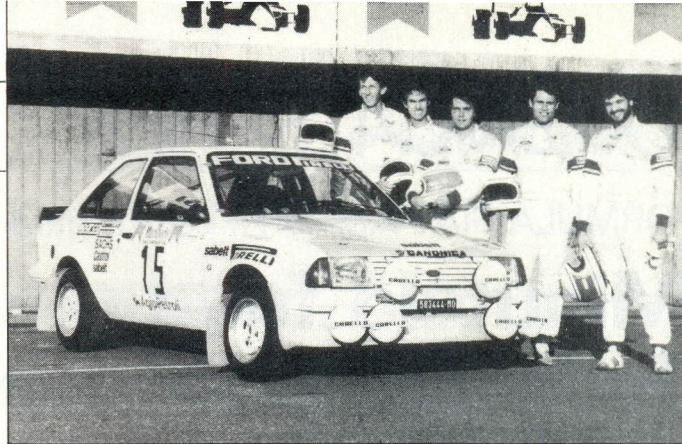
VALLELUNGA — «Non pretendiamo che diventiate dei campioni solo dopo un corso — ha detto ai cinque selezionati dalla Ford Italiana per il concorso "Ford cerca un campione", il presidente della Casa americana, Alain Delean — per questo avrete tutto il tempo nel corso dei rally di preparazione e di selezione per Montecarlo. Posso assicurarvi però che per il migliore di voi può esistere un futuro Ford». La promessa che il migliore dei ragazzi selezionati nel concorso lanciato dalla Ford in tutti i paesi europei possa un domani accedere al professionismo dei rally è molto chiara, come traspare anche dall'augurio che Delean ha espresso. «È indispensabile che si lavori sodo — ha affermato — affinché il migliore dei giovani Ford che faranno il "Monte" sia un equipaggio selezionato dalla Ford Italiana».

La Ford, dopo essere stata l'antesignana dei trofei di marca con la più volte rimpianta ed economica Formula Ford, ha spostato il mirino sui rally. Dei seimila giovani che hanno partecipato al concorso «Ford cerca il campione», i cinque selezionati, Giorgio Bozzi, Gabriele Folco Zambelli, Alberto Gaggioli, Cesare Peroni e Giorgio Visenti hanno iniziato la loro preparazione all'iniziativa.

SELEZIONATI a Monza il 12 maggio scorso, i cinque giovani hanno partecipato in questi giorni a un corso speciale organizzato dalla Scuola rally Csai-Marlboro in collaborazione con la Ford Italiana sotto l'esperta guida di tre istruttori: Raf-

faele Pinto, Mauro Pregliasco e Mario Mannucci, per tanti anni inseparabile copilota di Sandro Munari. Per questo corso accelerato di rally la Scuola Csai-Marlboro ha allestito all'interno dell'Autodromo di Vallelunga circa due chilometri di mezzo di sterrato, che è stato affrontato dai cinque aspiranti campioni dopo avere preso prima confidenza con le vetture, delle Ford Escort XR3i da 105 cavalli con pneumatici Pirelli P7 155x14, sull'asfalto di Vallelunga. La Pirelli, che vanta una tradizione di collaborazione con la Ford nei rally, ha assicurato il suo appoggio anche per la fase seguente del programma «Ford cerca un campione», che, lo ripetiamo, si prefigge lo scopo di portare un giovane pilota italiano al Rally di Montecarlo 1985 con una Ford Escort direttamente assistita dalla Casa. Dopo la scuola di Vallelunga i cinque ragazzi parteciperanno a una serie di rally: comprendente Piancavallo, Coppa Liburna, Villa d'Este e Monza, al termine dei quali verrà scelto il rappresentante italiano per Montecarlo. Il «Ford cerca un campione» è un programma europeo che coinvolge 15 paesi, e al quale hanno aderito decine di migliaia di aspiranti rallisti. A dimostrazione della particolare passione degli italiani per le corse, il numero più alto di iscrizioni si è verificato proprio in Italia, che con 6000 partecipanti ha preceduto in questa particolare classifica Gran Bretagna e Portogallo, rispettivamente con 4500 e 1500.

Gaetano Dima



I cinque finalisti del concorso. Da sinistra: Giorgio Bozzi, Cesare Peroni, Gabriele Folco Zambelli, Alberto Gaggioli e Giorgio Visenti

RALLY RAID/Baja Aragon contro i grandi Sorpresa Raymondis

SARAGOZZA — Si pensava che non ci sarebbe stato spazio altro che per Lartigue, su Lada Niva, e Metge, al volante della sua Citroën Visa 4x4. E invece, contrariamente anche alla più avventurosa previsione, il rally-raid Baja Aragon, svoltosi nella zona di Los Monegros, nei pressi della città spagnola di Saragozza il 14-15 luglio, ha visto vincitore l'equipaggio francese Raymondis-Pastorello, su Range Rover, la stessa con cui Lartigue si impose nel Rally Atlas di due anni fa. Dopo 250 chilometri dal partenza, circa a metà della prima frazione di gara che misurava, così come la seconda, 500 chilometri, a condurre con oltre tre minuti di distacco su Metge. La gara è arrivata a un lago artificiale, e subito sono iniziati i problemi: prima è stato Lartigue a compromettere l'uso di una sospensione che lo ha poi costretto al ritiro, complice anche qualche problema al motore. Sembrava cosa fatta per Metge-Zaniroli ma nel corso della seconda frazione alcuni

problemi elettrici di intensità crescente hanno fatto perdere molti minuti all'equipaggio, poi secondo al traguardo. Increduli, Raymondis e Pastorello si sono quindi trovati al comando della gara, che hanno concluso guidando al traguardo il plotone di 47 vetture che hanno finito delle 177 partite.

Raimond Blancafart

RALLY RAID

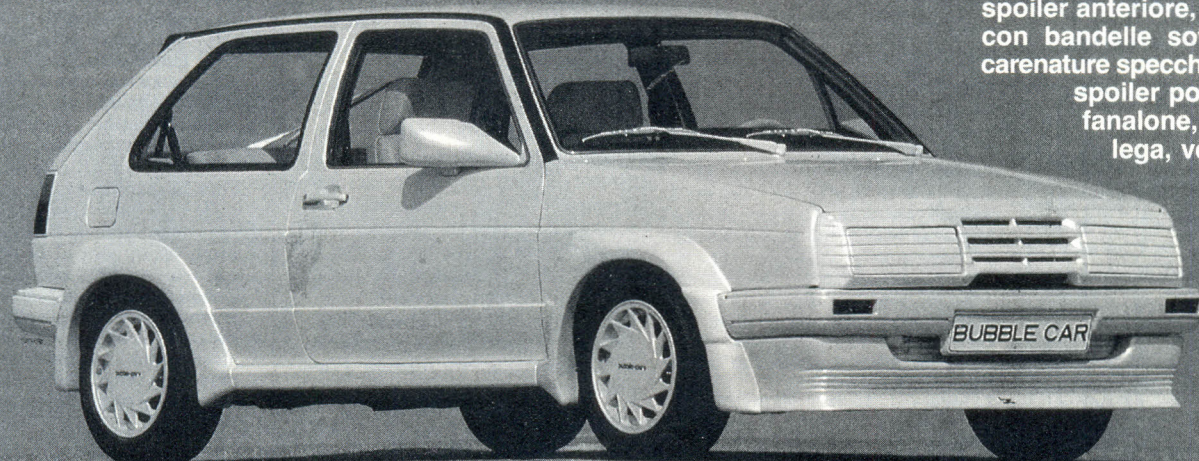
Saragozza (Spagna), 14-15 luglio 1984

1. Baja Aragon

Classifica finale: 1. Raymondis-Pastorello (Range Rover) in 16.03'41"; 2. Metge-Zaniroli (Citroën Visa 4x4) a 1.01'43"; 3. Juvanteny-Juvanteny (Nissan Patrol diesel) a 1.11'45"; 4. Michel-Brillard (Mercedes 280 G) a 1.19'15"; 5. Prieto-Vazquez (Nissan Patrol diesel) a 1.28'14"; 6. Michel-Prudhomme (Proto turbodiesel) a 1.41'33"; 7. Decamps-Sari (Mercedes 280 G) a 1.43'44"; 8. Sarrazin-Avril (Aro-Chevrolet) a 1.46'17"; 9. Cotel-Florin (Renault Buggy V6) a 1.56'35"; 10. Lacasa-Balana (Nissan Patrol) a 2.07'34".

bubble-car è...

20094 Corsico (MI) - Via Pacinotti, 44 - Tel. (02) 44.02.854/5 - Telex 324330 BUBBLE I



Kit di trasformazione per
VW NUOVA GOLF
comprendente: maschera
con fari a scomparsa,
spoiler anteriore, codolini
con bandelle sottoporta,
carenature specchi esterni,
spoiler posteriore,
fanalone, ruote in
lega, volante in
pelle.



Sopra: Cappello, brillante 2. in F.Abarth, precede Marcheselli. Sotto, i primi due della R5: Salvadori e Zambaiti (Attualfoto)

COPPA ITALIA RENAULT 5

Prego, si accomodi

A due curve dal traguardo Zambaiti, in testa, ha volutamente lasciato passare il compagno di squadra Salvadori. Soltanto quarto Conti

MISANO — Tornata per la seconda volta nell'anno in riva all'Adriatico, la Coppa Renault 5 inizia la seconda fase registrando uno stop alla serie (tre) di vittorie consecutive del leader Conti, apparso in questa occasione in difficoltà. La finale è vissuta sulla fuga iniziale di Brand (vincitore tranquillo della sua batteria in mattinata) seguito da un irriducibile Ercolani, Zambaiti, (vincitore dell'altra batteria) e Salvadori, quindi Gardelli, Passeri e Naddeo.

La gara procedeva senza grandi emozioni fino al decimo giro quando Ercolani, fattosi già molto sotto a Brand, era costretto al ritiro per la rottura del cambio. Ma il leader in fuga non aveva molto tempo per rallegrarsene poiché un identico guaio poneva termine alla sua corsa solamente un giro dopo. Intanto Conti, approfittando anche di un aiuto (leggi spinte) del suo caposquadra Milani, si portava in quarta posizione dietro a Passeri, sempre ai vertici quest'anno, mentre

con i ritiri di Brand ed Ercolani, la testa della corsa passava saldamente nelle mani di Zambaiti, che però, a due curve dal termine, la cedeva volontariamente al suo compagno di squadra Salvadori per un accordo pre-gara. **Roberto Argenti**

COPPA ITALIA R5

Misano, 21 luglio 1984

Le classifiche

1. batteria: 1. Brand 12 giri in 20'24"13 alla media di 123.880 km/h; 2. Ercolani 20'27"75; 3. Salvadori 20'28"73; 4. Naddeo 20'33"47; 5. Gardelli 20'46"47; 6. Milani 20'49"30; 7. Menon 20'49"72; 8. Dini 20'52"22; 9. Xella 20'53"05; 10. Pirro 20'54"67; 11. Gibbin; 12. Caracciolo; 13. Paravisi; 14. Milla; 15. «Poker»; 16. Del Fante.

□ Giro più veloce Brand in 1'41"38 alla media di 123.880 km/h.

2. batteria: 1. Zambaiti 12 giri in 20'29"50 alla media di 122.560 km/h; 2. Conti 20'35"07; 3. Passeri 20'35"42; 4. Tosolini 20'42"89; 5. Battaglia 20'48"16; 6. Giuliani 20'48"87; 7. Giorgi 20'52"01; 8. Acco 21'02"09; 9. Andreani 21'32"58; 10. Roselli 21'03"88; 11. Bianchini; 12. Sforza; 13. Taruffi; 14. Sadona; 15. Burini; 16. Vitale; 17. Banfi.

□ Giro più veloce: Zambaiti in 1'41"70 alla media di 123.470 km/h.

Finale: 1. Salvadori 18 giri in 30'37"90 alla media di 124.070 km/h; 2. Zambaiti 30'38"53; 3. Passeri 30'46"57; 4. Conti 30'47"53; 5. Milani 30'50"27; 6. Battaglia 30'56"62; 7. Gardelli 31'04"89; 8. Tosolini 31'16"89; 9. Pirro 31'17"12; 10. Dini 31'17"36; 11. Giuliani; 12. Acco; 13. Andreani; 14. Xella; 15. Roselli; 16. Milla; 17. Gibbin; 18. Paravisi; 19. Taruffi; 20. Sforza; 21. Sadona; 22. Bianchini; 23. Giorgi; 24. Menon; 25. Caracciolo; 26. Naddeo.

□ Giro più veloce: Zambaiti in 1'41"09 alla media di 124.210 km/h.

Classifica generale dopo la settima gara:

1. Conti punti 79; 2. Brand 62; 3. Passeri 60; 4. Salvadori 45; 5. Tosolini 44; 6. Gardelli 43; 7. Acco 41; 8. Di Risio 34; 9. Pedalà 32; 10. Ercolani 30.



■ **TORNA ANTONELLA.** Rientro alle gare per Antonella Mandelli, con la Lancia-Totip, all'isola di Madeira. La Mandelli, la cui partecipazione a questa gara è stata in forse fino all'ultimo, sarà assistita da Jolly Club e Tre Gazzelle, dato che la scuderia torinese dello Junior Team è già sull'isola in forze per assistere Capone-Cresto. Se la Mandelli dovesse ben figurare, e necessitare quindi di ulteriori punti per vincere (per la quarta volta) il titolo europeo femminile, la rivedremo anche all'Halkidiki.

MG METRO CHALLENGE

Scarabelli batte Fangio

Il nipote dell'ex campione argentino è stato protagonista a Misano vincendo la batteria e giungendo secondo in finale. Pace al 3. posto

MISANO - Dopo gli ultimi due successi di Gunnella, in molti si attendevano dal ternano un nuovo attacco al leader della classifica Giampaolo Pace, ed invece dal cappello a cilindro dell'MG Metro Challenge '84 è uscito il nome di Maurelio Scarabelli che finalmente ha regalato all'Autoracing ed alla concessionaria Ferrari di Modena una grossa soddisfazione aggiudicandosi questa sesta prova. Scarabelli, dopo aver seguito Pace come un'ombra per i primi 9 giri, ha approfittato di un suo errore alla «esse» per vincere e riportarsi così nelle posizioni alte della classifica. A rendere ancora più felici i titolari dell'Autoracing è giunto anche il magnifico secondo posto conquistato da Juan Manuel Fangio. Il nipote dell'ex campione del mondo si è messo in bella evidenza vincendo la sua batteria e nella finale, dopo un'incertezza che lo aveva visto scivolare in sesta posizione, è risalito molto bene. qualche recriminazione alla fine l'ha avuta Pace. Il viterbese, nonostante l'errore, ha colto un terzo posto che gli ha fatto ulteriormente incrementare il vantaggio su Gunnella e Benedini ritiratisi rispettivamente per la rottura del cambio e per un'uscita di strada. Degli altri, bene ancora Gradoli un po' in ombra Grassetto, Presenzini e Moselli; finalmente al traguardo Castagna, Boffa, Baldi, «Donald Duck», Borroni, Filippone e Di Filippo. Nella finale una toccata multipla ha messo fuori causa in un sol colpo Ambrosini, Nappi, Ricci, Giovannetti e Russo.

Maurizio Masini

MG METRO CHALLENGE

Misano, 21 luglio 1984

Le classifiche

1. batteria: 1. Fangio in 9'52"94 alla media di 127,060 kmh; 2. Gradoli 9'54"88; 3. Grassetto 9'55"49; 4. Nappi 9'55"51; 5. Presenzini 9'56"78; 6. Giovannetti 9'57"24; 7. Benedini 9'58"84; 8. Russig 10'02"46; 9. Raimondi Renzo 10'04"50; 10. «Donald Duck» 10'05"42; 11. Borroni 10'09"36; 12. Di Filippo 10'13"03; 13. Moselli 11'08"45.

□ Giro più veloce: Nappi in 1'36"86 alla media di 129,640 kmh.

2. batteria: 1. Scarabelli in 9'51"35 alla media di 127,400 kmh; 2. Pace 9'51"80; 3. Gunnella 9'59"07; 4. Ambrosini 9'59"98; 5. Raimondi Roberto 10'00"36; 6. Ricci 10'00"47; 7. Cantera 10'02"19; 8. Boffa 10'03"21; 9. Castagna 10'08"14; 10. Baldi

10'15"63; 11. Minen 10'17"04; 12. «Palvo» 10'36"91; 13. De Cesare 10'42"49.

□ Giro più veloce: Pace in 1'36"65 alla media di 129,920 kmh.

Finale: 1. Scarabelli in 19'31"65 alla media di 128,610 kmh; 2. Fangio 19'32"94; 3. Pace 19'38"99; 4. Gradoli 19'38"12; 5. Grassetto 19'38"67; 6. Presenzini 19'49"72; 7. Castagna 20'03"91; 8. Boffa 20'05"33; 9. «Donald Duck» 20'06"95; 10. Moselli 20'14"44; 11. Baldi 20'14"77; 12. Borroni 20'18"46; 13. Filippone 20'27"46; 14. Di Filippo 20'55"45; 15. Pace S. 21'14"36; 16. Raimondi Renzo a 1 giro; 17. Minen a 1 giro; 19. Raimondi Roberto a 3 giri; 20. Gunnella a 4 giri.

□ Giro più veloce: Scarabelli in 1'36"27 alla media di 130,430 kmh.

Classifica di campionato: 1. Pace p. 93; 2.



Prima vittoria per Maurelio Scarabelli che ha approfittato di un errore del leader Giampaolo Pace alla «esse» (FotoMasini)

Gunnella, 56; 3. Benedini, 53; 4. Scarabelli, 40; 5. Gradoli, 35; 6. Presenzini, 34; 7. Grassetto, 27; 8; Moselli, 23; 9. Boldrini, 18; 10. Ambrosini, 15.

Slalom a Prezenzano Guidotti senza rivali

PREZENZANO - Giunta alla seconda edizione, la gara di slalom che si è tenuta nella cittadina del casertano ha visto circa cinquanta piloti alla partenza. Su tutti ha prevalso Marco Guidotti che, alla guida di una Beta Montecarlo, è riuscito a spiccare il miglior tempo nella prima manche (2'41"61); nella seconda, pur ottenendo un tempo ancora migliore (2'40"31), è stato penalizzato di 10" per aver abbattuto un birillo. Alle sue spalle, col tempo di 2'47"87 ottenuto nella seconda manche, si è piazzato Filippo Di Lillo su Kadett Gte. Nel gruppo N buone le prestazioni di Aiezza, Tuffino e Antonio Sellitto; nel gruppo speciale si sono messi in luce i fratelli Turco e il solito Vinaccia, mentre nei prototipi si è imposto Pericle Minghini.

Bruno Duval

SLALOM

Prezenzano, 22 luglio 1984

Gara valida per la Coppa Csai (3a zona)

Le classifiche

Absoluta: 1. Guidotti (Beta Montecarlo pen.) 161.61; 2. Di Lillo (Kadett Gte) 167.87; 3. Turco R. (Fiat 500) 170.47; 4. Minghini (Fiat 500/1000) 171.14; 5. De Rosa (Fiat X 1/9) 172.44; 6. Vinaccia (A112) 172.83; 7. Turco M. (Fiat 126) 175.20; 8. Marruccella (A112) 176.34; 9. Sellitto A. (Beta Montecarlo) 176.38; 10. Leone (Fiat 500) 177.75.

GRUPPI N/1/3

Classe 1150: 1. Aiezza pen. 185.96; 2. Nappi 193.88; 3. Maresa 209.60; tutti su A112.
Classe 1500: 1. Tuffino pen. 186.69; 2. Natale

M. 189,11; 3. De Lucia D. 193,85; 4. Bosco 265,05; tutti su Simca rallye 2.
Classe oltre 1600: 1. Sellitto A. (Beta Montecarlo) pen. 176,38; 2. Berni (Golf Gti) 193,03; 3. Ciardulli (Fiat X 1/9) 197,01; 4. Natale L. (Ritmo 105) 201,30.

GRUPPO SPECIALE

Classe 700: 1. Turco R. (Fiat 500) pen. 170,47; 2. Liguri (Fiat 500) 177,75; 3. De Gregorio (Fiat 126) 180,29; 4. Doti V. (Fiat 126) 199,22.

Classe 1000: 1. Turco M. (Fiat 126) pen. 175,20; 2. Covino (Fiat 126) 184,66; 3. Forni (Fiat 500) 187,11; 4. Doti A. (Fiat 126) 188,66; 5. Marzo (A112) 190,00.

Classe 1150: 1. Vinaccia (A112) pen. 172,83; 2. Marruccella (A112) 176,34; 3. Sellitto M. (Fiat 128) 178,64; 4. Santini (A112) 191,65; 5. Ciampa (A112) 194,83.

Classe 1300: 1. Migliaccio (Simca Rallye 2) pen. 172,77; 2. Della Mura (Alfasud) 186,04; 3. Catapano (Fiat 128) 196,68; 4. Marchesini (Alfasud) 212,09.

Classe 2000: 1. Guidotti (Beta Montecarlo) pen. 161,61; 2. Di Lillo (Kadett GTE) 167,87; 3. Iovino (Fiat 131) 181,62; 4. Pagliuca (Fiat X 1/9) 187,46.

Classe 3000: 1. Caporali (Beta Montecarlo) pen. 181,53; 2. Belfiore (Beta Montecarlo) 189,40; 3. De Luca (Beta coupé) 200,90; 4. Amoroso (Beta Montecarlo) 202,77.

Prototipi: 1. Minghini (Fiat 500/1000) pen. 171,14; 2. De Rosa (Fiat X 1/9) 172,44; 3. Laurenza (Simca Rallye 2) 180,50; 4. Elia (Fiat 500) 182,13; 5. Arciero (Fiat 124) 194,29; 6. D'Urso (Fiat 500) 197,99.

■ **LA RIUNIONE** dei licenziati Csai della Campania si svolgerà venerdì 27 luglio alle ore 18 presso la sede provinciale del Coni a Santa Maria degli Angeli (Napoli). Oltre al delegato Csai Domenico Lo Bello, sarà presente anche il fiduciario CGG ing. Gennaro Pezzella.

STOCK CAR

Scarpellini alla Pista Azzurra

BOLOGNA - Domenica alla Pista Azzurra di Bologna è stata disputata la seconda prova del campionato nazionale di stock car. La giornata è iniziata con esibizioni di kart delle categorie 125 C2, Junior e 100 Avenir, che hanno disputato tre manche di dieci giri ciascuna. Quindi sono scese in pista le stock 1600 per le quali quella di domenica è stata la prima prova di campionato, in quanto la settimana precedente, in base al nuovo regolamento che prevede che ad ogni gara rimanga ferma una categoria, non avevano preso il via. Le due manche di venti giri ciascuna, che hanno fatto registrare vari ritiri, sono state vinte rispettivamente da Leporati, che sembra fermamente intenzionato a strappare il titolo a Donatini, e da Belli. Per ultimi sono partiti le 1000, l'unica categoria che ancora disputa gare di stock secondo il modello inglese. Dopo aver ripetuto la prima manche in quanto la vettura di Sparti si era ribaltata su un fianco impedendo il passaggio delle altre macchine, nelle successive due prove si è imposto Scarpellini. Queste le classifiche della seconda giornata di campionato. Classe 1600: 1. Leporati; 2. Belli; 3. Cristiano. Classe 1000: 1. Scarpellini; 2. Naldi; 3. Anderlini.

A Misano si è deciso il campionato continentale

Thackwell re tranquillo

Il neozelandese si è aggiudicato il titolo dominando la gara italiana. Il suo compagno Roberto Moreno è stato sfortunato protagonista. Quinto Daccò

di Luigi Massari

MISANO - Con tre corse ancora in calendario Mike Thackwell, biondo, neozelandese, pilota ruspante, si è perentoriamente messo in tasca sulla riviera romagnola il titolo di campione europeo di F.2: perentoriamente ma con tranquillità avendo adempiuto bene e onestamente al proprio dovere. Sul podio, con il massimo disappunto dei fotografi, non ha nemmeno voluto spruzzare il tradizionale spumante, anzi non ha neppure stappato il magnum offertogli: «L'ho conservato per i meccanici» — spiegherà dopo — «il titolo è loro, della Honda, della Ralt e della Michelin, da parte mia ho semplicemente girato un volante, manovrato una leva, schiacciato dei pedali». Lo strano, è che lo dice senza la minima ombra di sufficienza o di presunzione: crede veramente di aver portato a termine un compito molto facile. Del resto, salvi i meriti da lui accumulati, anche sul piano umano, nella sua carriera la superiorità dei

mezzi a sua disposizione non è mai stata messa in dubbio durante la stagione: il doppio passo falso di Hockenheim è stato prontamente smentito dal team di Tauranac, i cui due piloti hanno avuto l'insolenza di piazzarsi entrambi in prima fila nella prova addirittura col medesimo, identico tempo.

MA ANCORA UNA VOLTA a non salire sul podio è stato Moreno, segno di un trattamento non certo identico a quello riservato al suo compagno, visto che il guasto è di quelli che rientrano pienamente sotto la responsabilità tecnica della squadra. La rottura di un semiassale al primo scatto al via è una doccia gelida per un pilota, tanto più se parte dalla pole position: Moreno ha incassato il colpo da professionista, è ripartito impegnandosi allo spasimo, probabilmente per scaricare in pista tutta la rabbia che aveva dentro. Un sentimento questo conosciuto a Misano anche da Pirro, Nannini e Fertè; i tre in

diversi momenti si sono succeduti al secondo posto ma sono stati traditi dal motore. Le nuove gomme B 808 della Bridgestone, provate in precedenza proprio a Misano, si sono rivelate molto buone tanto che i compagni di squadra di Pirro, Petit e Tassin sono arrivati terzo e quarto. Nannini, partito come le altre Minardi, con due S200 a sinistra e due S201, più tenere a destra, era certo di finire almeno terzo se il suo Bmw non lo avesse appiedato anzitempo.

IL POSTO D'ONORE è così andato a Streiff, autore di una bella gara, tenuto conto del mezzo non perfettamente a punto di cui disponeva in questa occasione che lo ha costretto, per avere la aderenza necessaria, a partire con una quinta più corta dello scorso anno a causa dell'incidenza dell'alettone. Molto bene sono andati anche Leoni che però ha sfruttato eccessivamente le gomme all'inizio, Del Castello purtroppo at-

tardato da una collisione con Tassin mentre era quarto, e Daccò, unico italiano a finire nei punti, quinto, una posizione che rispecchia degnamente la sua corsa. L'unico altro nostro connazionale in corsa era Livio che con la seconda Ags, senza freni in carbonio e con la vecchia sospensione anteriore è riuscito a finire pur senza frizione e seconda marcia dopo soltanto una quindicina di giri. □

■ **PROBLEMI** per molti piloti alle verifiche tecniche durante le prove di qualificazione: in mattinata Theys, Del Castello, Nannini, Moreno e Danner erano trovati con le minigonne troppo basse. Alle vetture di Theys Fertè e Chauvet erano riscontrate fiancate troppo morbide: i concorrenti stranieri protestavano per la procedura di controllo ma i due piloti più penalizzati dalla cancellazione dei tempi ottenuti in condizioni di irregolarità erano Fertè e Danner: il francese aveva infatti addirittura realizzato il terzo tempo della mattinata. Nel pomeriggio erano pescati agli stessi controlli Livio Moreno e Danner.

Partenza al cardiopalma a Misano. Moreno rompe un semiassale. Ne approfittano Thackwell, al centro, Leoni, a sinistra, Pirro, seminascosto a destra e Fertè con la Martini per giocare la carta vincente (Attualfoto)



EURO F. 2



MISANO

Ottava gara del campionato europeo di F.2 - Misano, 21 luglio 1984

Così (in 16) al via e (in 11) al traguardo

Roberto Moreno (Ralt Honda) 1'08"72	Mike Thackwell (Ralt Honda) 1'08"72
Michel Ferté (Martini Bmw) 1'09"14	Emanuele Pirro (March Bmw) 1'09"21
Alessandro Nannini (Minardi Bmw) 1'09"30	Lamberto Leoni (Minardi Bmw) 1'09"77
Christian Danner (March Bmw) 1'09"80	Philippe Streiff (Ags Bmw) 1'09"99
Pierre Petit (March Bmw) 1'10"16	Guido Daccò (March Bmw) 1'10"22
Pierre Chauvet (March Bmw) 1'10"24	Thierry Tassin (March Bmw) 1'10"44
Roberto Del Castello (Minardi Bmw) 1'10"45	Didier Theys (Martini Bmw) 1'10"82
Stefano Livio (Ags Bmw) 1'10"92	Thomas Kaiser (March Bmw) 1'10"94

1. **Mike Thackwell**
(Ralt Honda) 58 giri in 1.08'15"71
media 177,820 kmh
 2. **Streiff** a 1 giro
(Ags Bmw)
 3. **Petit** a 1 giro
(March Bmw)
 4. **Tassin** a 1 giro
(March Bmw)
 5. **Daccò** a 1 giro
(March Bmw)
 6. **Danner** a 1 giro
(March Bmw)
 7. **Del Castello** a 1 giro
(Minardi Bmw)
 8. **Kaiser** a 1 giro
(March Bmw)
 9. **Chauvet** a 1 giro
(March Bmw)
 10. **Leoni** a 2 giri
(Minardi Bmw)
 11. **Livio** a 3 giri (Ags Bmw)
- Arrivato ma non classificato: **Moreno** (Ralt Honda) a 12 giri
 ■ Giro più veloce: **Moreno** (Ralt Honda) 1'08"50 media 183,319 km/h.

In alto a sinistra l'indisturbato dominatore dell'europeo Mike Thackwell, che ha Misano si è laureato campione. Nell'altra foto un gruppo comandato da Leoni, Nannini, Streiff, seminascosto, Petit e Danner. Sotto l'eroe della gara: lo sfortunatissimo Roberto Moreno (Attualfoto)



LE INTERVISTE

Tackwell modesto: «Vincere era un dovere»

MISANO - Sei vittorie su otto gare non lasciano dubbi sul dominio esercitato da Mike Thackwell nell'ultima edizione del campionato Europeo di F. 2: «Proprio a questa categoria — dice ancora tutto sudato al termine della corsa il ventitreenne neozelandese — voglio dedicare la mia vittoria in campionato: per me del resto questo successo non è particolarmente importante, giusto un nome in un albo d'oro. Nelle condizioni in cui ho corso quest'anno vincere era un dovere ed io non ho fatto altro che assolverlo. Non posso dire se oggi avrei vinto anche con Moreno in corsa, so comunque di non essere mai andato al limite, facendo qualche giro veloce soltanto per non perdere la concentrazione. Domenica saremo a Enna, mi piacerebbe vincere anche là, perché è un autodromo particolare, diverso dai soliti». Anche ad altri piacerebbe vincere in Sicilia, per esempio a Streiff che è rimasto deluso dal secondo posto in Romagna: «Abbiamo avuto tanti problemi in prova coi freni, ma soprattutto con la motricità — dichiara il pilota dell'AGS appena sceso dal podio — per cercare di tenere il ritmo di Ferté in corsa ho rovinato le gomme fin dai primi giri e poi ho dovuto lasciarlo andare: fortunatamente per me ha dovuto ritirarsi».

QUELLO che sembra più felice sul podio è Petit: «In gara ho finalmente ritrovato una macchina efficiente — dice l'ex-campione di Francia di F. 3 — abbiamo deciso di disinserire per la corsa il limitatore di giri e tutto ha funzionato ottimamente». Il miglior classificato degli italiani è Daccò quinto: «Con il Mader sono finalmente arrivato a piazzarmi nei punti, ma sono particolarmente soddisfatto per essermi sempre mantenuto per tutta la gara nelle prime posizioni».

FINO a metà corsa anche Del Castello era ottimamente piazzato: «Ero quarto — dice l'abruzzese — poi mi sono toccato con Tassin al "Tramonto", sono finito nelle reti, si è spento il motore ma fortunatamente ce l'ho fatta a rimetterlo in moto. Poi un'altra sbandata alla "Brutapela" mi ha ulteriormente ritardato, ma sono contento, c'è gusto a correre fra i primi!».

(l.m.)

Così l'Euro F.2 dopo l'8. gara

PILOTI	SILVERSTONE (1-4)	HOCKENHEIM (8-4)	THRUXTON (23-4)	VALLELUNGA (13-5)	MUGELLO (19-5)	PAU (11-6)	HOCKENHEIM (24-6)	MISANO (21-7)	PERGUSA (29-7)	DONINGTON (27-8)	B. HATCH (23-9)	TOTALE
1. Thackwell	9	6	9	9	9	9	—	9	—	—	—	60
2. Moreno	6	9	—	6	—	4	—	—	—	—	—	25
3. M. Ferté	4	4	—	3	6	—	4	—	—	—	—	21
4. Danner	—	1	6	4	4	3	—	1	—	—	—	19
5. Streiff	—	2	4	—	—	6	—	6	—	—	—	18
6. Tassin	3	—	2	—	2	—	6	3	—	—	—	16
7. Fabre	2	—	—	2	—	—	—	9	—	—	—	13
8. Pirro	1	3	3	—	3	—	—	—	—	—	—	10
9. Petit	—	—	—	—	—	1	2	4	—	—	—	7
10. Nannini	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	3
Theys	—	—	1	1	1	—	—	—	—	—	—	3
12. A. Ferté	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	2
Daccò	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	2
13. Del Castello	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1

N.B.: La gara in programma al Paul Ricard l'8 luglio è stata annullata.



LA CRONACA

La furia di Moreno

MISANO — Lo scatto di Moreno all'accendersi della luce verde svanisce in pochi istanti ma tutti riescono ad evitare la Ralt che a passo d'uomo rientra ai box a marcia indietro; il semiasse sinistro ha ceduto ed i meccanici si affannano a cambiarlo. Ferté, immediatamente alle spalle di Moreno sulla griglia, è il più penalizzato dalla disavventura del brasiliano ed al primo giro è sesto, dietro a Thackwell, Pirro, Leoni e Streiff, e davanti a Danner, Daccò, Petit, Del Castello, Tassin, Chauvet, Livio, Theys e Kaiser. Il motore di Pirro emette suoni poco rassicuranti ed infatti il romano rientra ai box al settimo giro: i meccanici si affannano sull'impianto elettrico, la March riparte, rientra ai box e riparte di nuovo finché non si scopre che ad aver ceduto era una molla delle valvole ed è il ritiro. Alla quarta tornata Ferté passa Streiff, alla quinta Leoni, alla nona Nannini ed è secondo: Streiff imita il connazionale e supera le due Minardi all'ottavo ed al decimo giro, quando finisce la corsa di Nannini che si ritira con una valvola rotta.

ALL'INIZIO della dodicesima tornata l'ordine è: Thackwell a 14"; Ferté, Streiff, Leoni, Del Castello, Danner, Daccò, Petit, Tassin, Chauvet, Theys, Kaiser, Livio e Pirro. Mentre il romano si ferma, Moreno inizia la sua corsa, platonica ma velocissima girando regolarmente in un secondo meno di Thackwell, Leoni è sorpassato da Del Castello, durante il dodicesimo giro, da Daccò, al quindicesimo, da Tassin e Petit, al sedicesimo, da Danner al ventesimo; le sue gomme anteriori

sono finite, la Minardi cambia i quattro pneumatici e riparte. Al ventiduesimo giro, il vantaggio di Thackwell su Ferté è di 20"9: la Martini ha leggermente distanziato l'Ags di Streiff dietro alla quale c'è Del Castello, poi uno scatenato Petit, Daccò, Tassin, Danner, Theys, Chauvet, Kaiser e Livio, il primo ad essere doppiato in pista. Al ventiseiesimo giro Tassin e Danner sono alle spalle di Del Castello, e Petit è preceduto anche da Daccò per essersi intraversato in fondo al rettilineo: due tornate più tardi Tassin infila Del Castello alla «Cesenatico» ma le due macchine si toccano, il belga non perde tempo invece la Minardi finisce nelle reti, il motore si spegne, Del Castello riesce a riprendere ma ormai il suo bel quarto posto è svanito come svanisce, al trentesimo giro, il secondo di Ferté, motore grippato.

DANNER è terzo ma il suo cambio perde la quarta a venti giri dal termine: due tornate più tardi lo passano Petit e Tassin: di interessante non restano che i doppiati di Thackwell su Daccò, sesto, al quarantaduesimo giro, su Tassin due tornate dopo, su Petit ancora due giri più tardi ed infine su Streiff a tre giri dalla bandiera a scacchi. Theys è l'ultimo a ritirarsi, al cinquantesimo, col motore grippato come il suo compagno di squadra e Moreno conclude la corsa senza essere classificato ma con la consolazione quanto mai amara, del giro più veloce con un tempo migliore di due decimi di quello, sempre suo, da pole position. (l. m.)

LE PROVE

Il pareggio Ralt Honda

MISANO - Erano sedici i piloti a scendere in pista per le prove ufficiali dell'ottava gara di campionato europeo di F. 2: l'assenza più strana era quella di Pascal Fabre, fresco vincitore di Hockenheim: il francese, presente in autodromo, spiegava di aver consegnato la cifra pattuita ma che questa non era ancora giunta al team BS che pertanto rinunciava a farlo correre. Assente era anche Beppe Gabbiani che il giorno prima aveva provato il muletto del team Onix in vista di un probabile rientro in F. 2 a Pergusa domenica prossima. Il più veloce della mattinata era Moreno con Pirro secondo: l'italiano, risolti alcuni problemi elettrici manifestatisi nei primi giri con gomme da qualifica precedeva Nannini, pure con gomme S204 da tempo, corrispondenti alle 210 fornite dalla Bridgestone a Pirro.

SOLTANTO il quarto tempo per Thackwell afflitto da difficoltà di arrivo del carburante al motore, tanto che ad un certo punto gli veniva scaldato anche il muletto, rimasto però inutilizzato. Sorprendente quinto era Daccò contentissimo del Bmw-Mader che a Misano sostituiva il Bmw-Heidegger sempre usato in precedenza dal pilota lombardo. Leoni, con la terza Minardi precedeva Ferté che rompeva l'albero a cammes e il suo motore in una gran fumata. Nel pomeriggio le due Ralt si imponevano con l'identico tempo in prima fila: Thackwell girava molto più a lungo di Moreno montando anche delle S201 tenere delle S200 del brasiliano ma non riusciva a scalzare il compagno dalla pole. Ferté invece risaliva in terza posizione a fianco di Pirro e davanti a Nannini e Leoni, affiancati in terza fila. Danner e Streiff erano gli ultimi a scendere sotto l'1'10": il tedesco in mattinata aveva avuto difficoltà a rientrare nei limiti con l'altezza delle minigonne mentre il francese conosceva noie ai freni e di motricità che cercava di migliorare con la sostituzione del differenziale. In quinta fila erano Petit e Daccò, retrocesso per la rottura della seconda e terza marcia nella seconda sessione. Del Castello era infine tredicesimo con una macchina inspiegabilmente scivolosa e Livio, con la seconda Ags con sospensioni anteriori ancora a bilanciare e dischi freni non in carbonio, penultimo per non aver saputo sfruttare al meglio le gomme da tempo. (l. m.)

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

Contagiri.

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

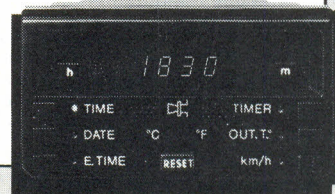
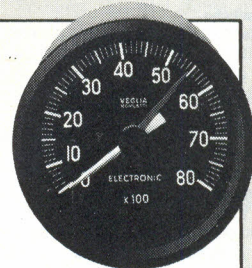
Econometro.

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

Crono-Computer.

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

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



L'esatto e la sua scienza.

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

SALITA/Ascoli Colle S. Marco

Calella senza record

ASCOLI PICENO — Il pugliese Claudio Calella ha vinto la 23. edizione della cronoscalata al colle San Marco con il tempo di 4'43"90 alla media di 129.341 kmh. Questo tempo è lontano dal record che appartiene a Mauro Nesti con 4'38"68, nonostante che il percorso sia stato accorciato per motivi di ordine pubblico di circa 400 metri rispetto a quello delle precedenti edizioni. Chi è rimasto deluso dal risultato di questa gara è Domenico Scola, che, dopo aver fatto segnare il miglior tempo in prova (4'45"94), in gara non è riuscito a migliorarsi e quindi ad andare oltre il secondo posto; questo a causa della rottura di una molla valvole dopo poche centinaia di metri dalla partenza. Al terzo e quarto posto della classifica generale troviamo due abruzzesi, rispettivamente Bielaschi, che all'arrivo si è lamentato di aver montato dei rapporti sbagliati e Cipriani che è alla sua quarta gara con la Osella. Al via anche due Lancia 037, una guidata da Nataloni e l'altra da Perugini che alternano le corse in salita a quelle in pista. Perfetta sotto tutti i punti di vista la macchina organizzativa.

Silvio Rosati

VELOCITÀ IN SALITA

Ascoli Piceno, 22 luglio 1984

Coppa Paolino Teodori

23. Ascoli Piceno - Colle San Marco
Gara valida per il campionato italiano assoluto della montagna e per la Coppa CSAI 2. zona.

Le classifiche

Assoluta: 1. Calella (Lola BMW) 4'43"90; 2. Scola (Osella PA9) 4'45"94; 3. Bielaschi (Osella Bmw) 4'52"72; 4. Cipriani (Osella) 4'54"64; 5. Bottoni (Osella) 5'10"54; 6. Compagnoni (AMS) 5'12"57; 7. Bernasconi (AMS) 5'12"62; 8. Nataloni (Lancia 037) 5'15"10; 9. Scola (Osella) 5'19"65; 10. Pezzolla (Dallara) 5'25"88.

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Cavalli (A112) 6'31"39; 2. Durpetti (Fiat 127) 6'39"72; 3. Del Moro (A112) 6'40"41; 4. Festuccia (Fiat 127) 6'40"87; 5. Lo Prete (A112) 6'40"99; 6. Torbi (Fiat 127 S.) 6'41"68; 7. Di Stefano (A112) 6'43"18; 8. Armuzzi (A112) 6'43"77; 9. Tomassetti (A112) 6'44"02; 10. Cisnerri 6'44"13.

Classe 1300: 1. Pomozzi (Talbot Samba) 6'23"41; 2. Pace (Talbot Samba) 6'36"09; 3. Leoni (Talbot Samba) 6'49"75.

Classe 1600: 1. Sistelli (Peugeot) 6'16"81; 2. Brenti (Ford Escort) 6'17"14; 3. Eloim (Ritmo 105) 6'18"63; 4. Capriati (Alfasud) 6'20"33; 5. Diletti (Alfasud) 6'23"17; 6. Lucidi (Ford Escort) 6'23"36; 7. Paloschi (Talbot) 6'24"26; 8. Maddaloni (Escort) 6'31"82.

Classe 2000: 1. Gordon (Ritmo 130) 6'06"53; 2. Laganà (Ritmo 130) 6'09"00; 3. Papacchi (Golf GTi) 6'20"42; 4. Carlini (Ritmo 130) 6'30"47.

Classe 2500: 1. Festuccia (Alfa Romeo GTV6) 6'07"04; 2. Lazzari (Alfa Romeo GT) 6'15"93; 3. Mariani (Alfa Romeo GTV6) 6'51"41.

GRUPPO 3

Classe 1600: 1. Semeraro (Fiat X 1/9) 7'26"91.

Classe 1300: 1. Virgili (Fiat X 1/9) 6'48"87;

2. Palmieri (Fiat X 1/9) 6'54"42; 3. Cavalcanti (Fiat X 1/9) 6'59"94; 4. Malavelli (Fiat X 1/9) 7'96"06; 5. Semeraro (Fiat X 1/9) 7'26"91.

GRUPPO A

Classe 1000: 1. Noviello (Fiat 127) 6'38"50; 2. Pagano (Panda 45) 6'43"05; 3. Pancotti (Fiat 127) 6'47"96; 4. Visci (Mini Innocenti) 7'01"10; 5. Pochini (Fiat 127) 7'05"54; 6. Vannicola (Renault) 7'58"01.

Classe 1150: 1. Carpinali (Fiat 127) 6'18"73; 2. De Filippo (Fiat 127 S.) 6'22"65; 3. Romoli (Fiat 127 S.) 6'25"66; 4. Cesaroli (A112) 6'30"87; 5. Serafini (Fiat 127) 6'37"43; 6. «Yankee» (A112) 6'56"15.

Classe 1300: 1. Cornacchia (Alfasud) 6'49"31; 2. Romani (Opel Corsa) 7'04"3; 3. Albanucci (Skoda) 7'10"01.

Classe 1400: 1. Tomarelli (R5 Alpine) 6'24"63; 2. Eccel (R5 Alpine) 6'25"66; 3. Cerritelli (Alfasud) 6'33"62; 4. Simoncini (R5 Alpine) 6'56"98.

Classe 1600: 1. Gonfiotti (Sunbeam) 6'12"33; 2. Galosi (Talbot 1600) 6'15"40.

Classe 2500: 1. Jacoangeli (Alfa Romeo GTV) 5'42"38.

GRUPPO 2

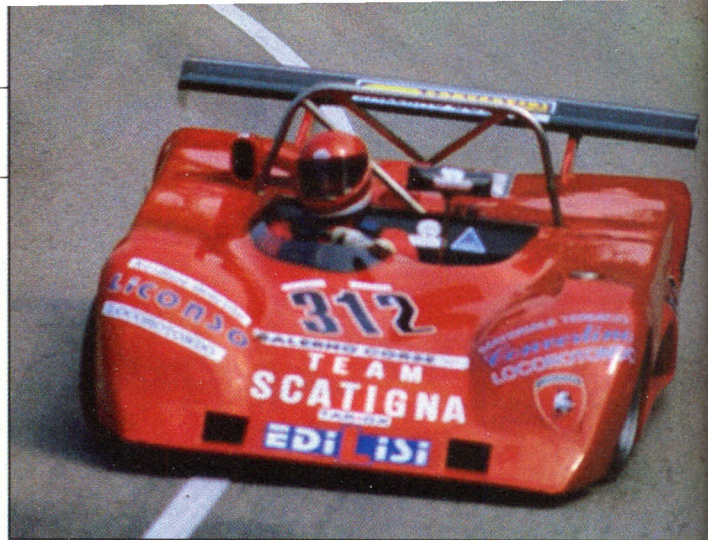
Classe 700: 1. Carrieri (Fiat 126) 7'07"90; 2. Rosati (Fiat 126) 8'51"58.

Classe 1000: 1. Tarozzi (Talbot) 6'51"65.

Classe 1150: 1. Temperini (Ritmo 60) 6'13"58; 2. Fiaggi (Fiat 128) 6'15"71; 3. Pellegrini (Fiat 128) 6'27"18; 4. Ubaldi (Fiat 127) 6'39"71.

Classe 1300: 1. Ceccarelli (Alfasud) 5'57"12; 2. Micozzi (Simca) 6'01"42; 3. Capponi (Fiat Ab. 1300) 6'10"79; 4. Munzi (Fiat 128) 6'14"88; 5. Mittiga (Fiat 128) 6'35"77; 6. Barbatì (Alfasud) 6'42"29; 7. Jacobella (Alfasud) 6'44"38; 8. Marino (Fiat 128) 7'08"04.

Classe 1400: 1. Santandrea (Alfasud)



La Lola di Calella sui tornanti del Colle S. Marco (Attualfoto)

5'42"56; 2. Scalse (Ritmo 65) 6'15"77.

Classe 1600: 1. Sasso (Ritmo 75) 5'57"77; 2. Ciccalè (Alfasud) 6'00"5; 3. Carrieri (Ritmo 75) 6'32"16.

Classe 2000: 1. Braconi (BMW 320) 5'48"71; 2. Gentile (Ascona 2000) 5'51"87; 3. Oliver (Opel Kadett GTE) 6'37"88; 4. Di Nicola (Opel Kadett) 6'49"36.

GRUPPO B

Classe 1600: 1. Decima (Fiat X 1/9) 7'10"35 f.t.m.

Classe 3000: 1. Nataloni (Lancia 037) 5'15"10; 2. Perugini (Lancia 037) 5'39"91.

Classe oltre 3000: 1. Di Renzo (Porsche 930) 5'43"55.

Classe 2000: 1. Tommasi (R5 Turbo) 5'29"02; 2. Salvatori (R5 Turbo) 5'40"56; 3. Baronci (R5 Turbo) 6'08"99; 4. Manco (Beta Montecarlo) 6'21"56.

GRUPPO 4

Classe 1300: 1. Sanzanato (Fiat X 1/9) 6'09"42; 2. Santucione 6'26"62.

Classe 1600: 1. Loffredo (Fiat X 1/9) 5'59"65; 2. Mantellini (Alfa Romeo Spider) 6'13"59.

GRUPPO 5

Classe 700: 1. Cavafate 6'22"69; 2. Di

Bartolomei 6'34"30; 3. Staccasassi 6'34"31; 4. Campanile 6'40"67; 5. Belli 6'40"83; 6. Dall'Unto 6'44"22; 7. Francese 7'17"31. Tutti su Fiat 126.

Classe 1000: 1. Speranza (A112) 6'31"34; 2. Vilito (A112 Ab.) 6'48"17; 3. Cessa 8'06"84.

Classe 2000: 1. Di Giuseppe (Beta Montecarlo) 5'38"76; 2. Di Francesco (Fiat 131) 5'57"01; 3. Giannandrea (Beta Montecarlo) 6'5"12.

GRUPPO 6

Classe 1000: 1. Pezzolla (Dallara) 5'25"88; 2. «Sassa Roll-Bar» (Lola 590) 5'36"21; 3. Giosia (AMS) 5'56"51.

Classe 1300: 1. Bottoni (Osella) 5'10"54; 2. Compagnoni (AMS) 5'12"57; 3. Bernasconi (AMS) 12"72.

Classe 2000: 1. Calella (Lola BMW) 4'43"90; 2. D. Scola (Osella (PA 9) 4'45"94; 3. Bielaschi (Osella BMW) 4'52"72; 4. Cipriani (Osella) 4'54"64.

SPORT NAZIONALE: 1. C. Scola (Osella) 5'19"65.

EURO SALITA

Nesti dietro le monoposto

SCHAUNSLAND - Il percorso che porta da Freiburg al centro montano di Schauinsland, in Germania, ha ospitato domenica scorsa la sesta gara del campionato europeo della montagna. Le svolte velocissime della manifestazione hanno avuto come dominatrici ancora una volta le monoposto, che, come si sa, sono escluse dalla classifica di campionato. A imporsi è stato lo svizzero Walter Pedrazza, al volante della Prc con motore March. Lo specialista di velocità in salita ha preceduto sul traguardo Amweg, su Martini-Bmw, e il campione in carica Mauro Nesti, distaccato con la sua Osella PA10-Bmw di poco più di quattro secondi dal vincitore. Il campionato europeo della montagna non riposerà ora nemmeno per una settimana. La prossima gara di calendario è prevista infatti per domenica prossima, con la «classica» italiana Svolte di Popoli.

EUROSALITA

Freiburg, 22 luglio 1984

Freiburg-Schauinsland

Valida per il campionato europeo della montagna

La classifica: 1. Walter Pedrazza (PRC-March) in 7'34"73; 2. Amweg (Martini-Bmw) 7'36"06; 3. Nesti (Osella PA10-BMW) 7'38"91; 4. Stürtz (March-Bmw) 7'41"22; 5. Deutsch (March-Bmw) 8'04"90; 6. Wettstein (Argo F. 3) 8'11"78; 7. Spiegelhalter (Osella PA10-Bmw) 8'19"19; 8. Gap (Ralt F. 1) 8'20"10; 9. Jauslin (Lola-Bmw) 8'22"78; 10. Koppel (Sauber-Ford) 8'24"37.

■ **GROHS** — Harald Grohs su Bmw 635 Csi ha vinto a Diepholz la nona prova del campionato tedesco gruppo A precedendo la Ford Mustang di Trint e l'Alfa Romeo Gtv di Oberndorfer.

CAMPIONATO TEDESCO SPORT

Mass (Porsche) profeta in patria

DIEPHOLZ - Jochen Mass su Posche 956 del team Joest ha vinto la 3. prova del campionato tedesco sport a Diepholz davanti a altre due Porsche 956: quella del vincitore dell'anno scorso Franz Konrad e quella del principe Leopold von Bayern. Soltanto dodici vetture hanno preso il via di questa corsa disputata su 64 giri del circuito lungo 2,6 km. Klaus Niedzwiedz sulla Zakspeed Ford C1/8 ha subito preso il comando davanti a Mass, partito dalla pole position, che è stato superato al 5. giro anche da Konrad. Ma al 20. giro l'ex pilota di F.1 ha iniziato il suo grande attacco, passando prima Konrad poi, cinque giri più tardi, anche Niedzwiedz. Franz Konrad poi ha perso tempo per una sosta ai box per farsi pulire il parabrezza sporco di olio e Niedzwiedz ha ceduto per problemi di alimentazione il suo terzo posto a von Bayern. (t. m. i.)

CAMPIONATO TEDESCO SPORT

Diepholz, 22 luglio 1984

La classifica: 1. Jochen Mass (Joest-Porsche 956) 64 giri in 56'19"20 alla media di 174,503 kmh; 2. Konrad (Fitzpatrick-Porsche 956) 57'14"44; 3. Von Bayern (Brun-Porsche 956) a 1 giro; 4. Niedzwiedz (Zakspeed Ford C 1/8) a 2 giri; 5. «Winters» (Joest-Porsche 956) a 3 giri; 6. Kroesemeijer (Porsche CK5) a 4 giri; 7. Becker (Lola T800-Bmw) a 5 giri; 8. Grohs (URD-Bmw) a 6 giri; 9. Wagenstetter (Toj C390-Ford) a 6 giri; 10. Gall (Bmw M1) a 9 giri.

□ Giro più veloce: Konrad in 51"15 alla media di 182,991 km.
Classifica di campionato: 1. Boutsen 35 punti; 2. Bellof 32; 3. Mass 24; 4. Winkelhock 23; 5. Von Bayern 22; 6. Konrad 17.

SALITA/Verzegnig-Chianzutan in due batterie Baribbi dopo il duello

VERZEGNIS. Tutto è andato bene alla Verzegnig-Sella Chianzutan, gara valida per la Coppa Csa della montagna, disputata su due batterie di sei chilometri l'una. La gara carnica ha sofferto dell'assenza di Mauro Nesti, impegnato in una prova del campionato europeo. La lotta per l'assoluto è stata tuttavia interessante: il duello Baribbi-Aguzzoni è andato ad appannaggio del primo, che però non ha migliorato il record fatto segnare da Nesti due edizioni fa. La ritrovata formula delle due manches non ha fatto che sancire per due volte la supremazia del bresciano su Aguzzoni, trionfatore della scorsa edizione. Il primo ha sofferto di guai al leveraggio del cambio, il secondo si è girato in una curva durante la prima batteria e ha lamentato la quarta e la quinta marcia troppo lunghe. La gara è stata vinta da Baribbi alla media di 124, 205 kmh nonostante una leggera pioggia durante la seconda manche.

Giampaolo Corrao

VELOCITÀ IN SALITA

Verzegnig, 22 luglio 1984

Verzegnig-Sella Chianzutan

Le classifiche

Absoluta: 1. Ezio Baribbi (Osella PA 10) in 5'50"71; 2. Aguzzoni (Osella PA 9) 5'52"85; 3. Caliceti (Osella PA 9) 5'53"58; 4. Pacino (Osella BMW) 6'17"48; 5. «domingo» (Osella Ram PA 9) 6'23"91; 6. Biasioli (Chevron B23) 6'37"01; 7. Bettin (Lola 292) 6'45"34; 8. Frasson (AMS) 6'46"81; 9. Degano (Dallara) 6'48"49; 10. Panzeri (Dallara X 1/9) 6'51"96.

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Giuseppe Freddo (A 112) in 8'38"63; 2. De Sabbata (A 112) 8'44"79; 3. Savio (A 112) 8'45"39; 4. Vicario (A 112) 8'46"61; 5. De Fabbris (A 112) 8'48"17; 6. Chiarato (Fiat 127) 8'48"61; 7. Marchiol (Fiat 127) 8'48"92; 8. Ursella (A 112) 8'49"02; 9. Sorbi (A 112) 8'50"08; 10. Ambrosi.

Classe 1300: 1. «Lorenzo» (Talbot Sunbeam) in 8'17"19; 2. Dal Mass (Talbot Samba) 8'21"72; 3. Marcon (Talbot Sunbeam) 8'23"08; 4. Marcon E. (Talbot Sunbeam)

8'31"46; 5. Mazan (Talbot Sunbeam) 8'40"15; 6. Gasparotto (Opel Corsa) 8'59"01; 7. Gambale (Talbot Sunbeam) 9'32"93.

Classe 1600: 1. Alberto Camozzi (Ford Escort XR3) in 8'19"52; 2. Girardello (Fiat Ritmo 105) 8'35"44; 3. Crosilla (Alfasud) 8'48"62; 4. Bertossi (Talbot Sunbeam) 8'49"62; 5. Polato (Fiat Ritmo 105) 8'51"86; 8. Olivieri (Alfasud) 9'03"73.

Classe 2000: 1. «Susy» (Ritmo Abarth 130) in 8'00"70; 2. Mulas (Ritmo Abarth 130) 8'07"73; 3. Spezzotti (Ritmo Abarth 130) 8'15"55; 4. Guerrera (Ritmo Abarth 125) 8'24"43; 5. Tacchini (Ritmo Abarth 125) 8'24"50; 6. Scalabrini (Ritmo Abarth 130) 8'24"53; 7. Daminato (Fiat Abarth) 8'24"55; 8. Buzzi (Ritmo Abarth 125) 9'05"08.

Classe 2500: 1. Giuseppe Quartenan (Alfa Romeo GTV) in 8'44"83.

GRUPPO 3

Classe 1300: 1. Carlo Cossio (Fiat X 1/9) in 8'49"05; 2. Pholin (8'57"71); 3. Accorsi 9'01"57; 4. Rosa 9'03"85; 5. Martinelli 9'09"30; 6. Fait 9'10"30; 7. Gerbino 9'18"58.

Classe 1600: 1. Edoardo Bellamoli (Fiat X 1/9) in 8'39"04.

Classe oltre 2000: 1. Graziano Pantaleoni (Pantera De Tomaso) in 7'51"43.

GRUPPO A

Classe 1000: 1. Claudio Zotti (Fiat Panda 45) in 9'35"56; 2. Cavarzerani (Fiat Panda 45) 9'47"97; 3. Di Fant (Fiat Panda 45) 9'56"64.

Classe 1150: 1. Felice Menestrine (Fiat 127) in 8'19"12; 2. De Poli (Fiat 127) 8'33"98; 3. Aurengi (A 112) 8'39"54; 4. Turrin (A 112) 8'39"59; 5. Chittaro (Fiat 127) 8'44"51; 6. Benatti (A 112) 8'45"31; 7. Colledani (A 112) 9'01"73; 8. Colledani (A 112) 9'02"41; 9. Bombieri (Fiat 127) 9'13"12; 10. De Boni.

Classe 1300: 1. Maurizio Coretti (Alfasud) in 8'53"08; 2. Pizzini (Mini De Tomaso) 8'58"29; 3. Dzlffino (Mini De Tomaso).

Classe 1400: 1. Tiziano Martinelli (R 5 Alpine) in 8'02"69; 2. Girdi (R 5 Alpine) 8'20"36; 3. Antonazzi (R 5 Alpine) 8'32"42.

Classe 1600: 1. Gino Vattolo (Golf) in 7'44"66; 2. Fretti 7'52"38; 3. «Maximilian» (Golf GTI) 7'53"11; 4. Farina (Fiat Ritmo) 7'54"52; 5. Beltrami (Golf) 8'07"31; 6. Bozzi (Talbot Sunbeam) 8'16"87; 7. Accorsi (Talbot Sunbeam) 8'17"84; 8. Volpe (Ford Escort) 8'24"02; 9. Capra (Audi 80) 8'30"65; 10. Di Fant (Fiat Ritmo) 8'31"53; 11. Garzia (Talbot Sunbeam) 8'38"54; 12. Andriolo.

Classe 2000: 1. Daniele Negrente (Ritmo 130) in 7'26"87; 2. Marchiol (Ritmo 130) 7'32"45; 3. Da Schio (Scirocco) 7'41"18; 4. Dalla Coletta (Opel Ascona) 7'45"96; 5.

Molinaro (Opel Ascona 7'47"66; 6. Venuti (Opel Kadett GTE) 7'49"96; 7. Merzi (Fiat 131 Racing) 8'20"77.

Classe 2500: 1. Giuseppe Ceccon (Alfetta) in 8'16"82.

GRUPPO 2

Classe 700: 1. Ernesto Rossato (Fiat Panda 30) in 10'54"19.

Classe 1000: 1. Pezzo Giuseppe (Fiat 127) in 9'07"88; 2. Lippardini (Datsun) 9'08"43; 3. Mastroianni (Fiat 127) 9'19"84.

Classe 1150: 1. Lucio Astolli (Fiat Ritmo) in 8'03"06; 2. Tomaši (Fiat 127) 8'07"37; 3. Coan (Fiat 128) 8'16"49; 4. Pavan (Fiat 128) 8'28"46; 5. Bellero (Fiat 128) 8'35"62; 6. Nichele (Fiat 127) 8'45"0; 7. Michelucci (A 112) 8'52"27; 8. Spindler (Fiat 127) 9'00"36.

Classe 1300: 1. Rino De Luca (Simca R. 2) in 7'52"84; 2. Rigo (Alfasud) 8'00"61; 3. Armellini (Alfasud) 8'03"29; 4. Pozzebon (Alfasud) 8'21"78; 5. Rossetti (Simca Talbot) 8'34"71; 6. Chiaruttini (Simca R. 2) 8'41"86; 7. Anzalone (Simca R. 2) 9'01"40; 8. Bin (Alfasud) 8'38"77; 9. Giuliano (Simca R. 2).

Classe 1400: 1. Vincenzo Barbùscia (Ritmo 65) in 7'47"95; 2. Di Fant (Ritmo 65) 7'52"07; 3. Golia (R 5 Alpine) 7'56"27.

Classe 1600: 1. Giuliano Cornelio (Scirocco) in 7'20"96; 2. Pera (Scirocco) 7'23"84; 3. Neffini (Ritmo 75) 7'42"52; 4. Mervic (Ritmo 75) 7'42"67; 5. Kodermac (Ritmo 75) 7'57"75; 6. Maranelli (Ritmo 75) 8'05"22; 7. Casagrande (Talbot TI) 8'18"77.

Classe 2000: 1. Giuseppe Zarpellon (BMW 320) in 7'14"20; 2. Ruoso (Ford Escort) 7'15"78; 3. Freidag (Opel Ascona) 7'35"82; 4. Pulz (Opel Ascona) 7'43"10.

Classe oltre 2500: 1. Romano Bellina (Ford Capri) in 8'23"47.

GRUPPO B

Classe 1300: 1. Benny Frass (Fiat X 1/9) in 9'25"81.

Classe 1600: 1. Alberto Accorsi (Fiat X 1/9) in 10'11"55.

Classe 3000: 1. Giorgio Polo (Porsche 911 SC) in 7'19"15.

Classe oltre 3000: 1. Paolo Cantelli (Porsche) in 6'56"39.

GRUPPO 4

Classe 1300: 1. Guido Sanetti (Fiat X 1/9) in 8'09"08; 2. Filippozzi (Fiat X 1/9) 8'19"97; 3. Gozzi (Fiat X 1/9) 8'44"98.

Classe 1600: 1. Giuseppe Dagata (Alfa Romeo Duetto) in 8'10"07.

Classe 2000: 1. Marino Tosetto (Fiat 131 Abarth) in 8'54"57.

Classe oltre 3000: 1. Giancarlo Ronchi (De Tomaso Pantera) in 7'17"28.

GRUPPO 5

Classe 700: 1. Aldo Bernardi (Fiat 126) in 8'47"49; 2. Romagnoli (Fiat 126) 8'43"90.

Classe 1000: 1. Gabriele Fasoli (A 112 Abarth) in 8'06"54; 2. Dan (Fiat 127) 8'57"13.

Classe 1300: 1. Paolo Friso (Dallara) in 7'26"89; 2. Zanchetta (A 112) 9'36"38.

Classe 1400: 1. Luigi Tosolini (Austin Morris) in 8'09"07.

Classe 1600: 1. Demitrio Panzeri (Dallara X 1/9) in 6'51"96.

Classe 2000: 1. «Kabibo» (Lancia Beta Montecarlo) in 6'57"15; 2. Santinello (Opel Ascona) 7'39"24; 3. Trippia (Lancia Beta Montecarlo) 7'45"40.

Classe 3000: Alberto Albanti (Porsche) in 7'27"85.

GRUPPO 6

Classe 1000: 1. Maurizio Degano (Dallara MTD) in 6'48"49.

Classe 1300: 1. Alberto Bettin (Lola 292) in 6'45"34; 2. Frasson (AMS) 6'46"81; 4. Rossetto (Lola 294) 6'45"5; 4. Mazzucato (AMS) 7'47"60.

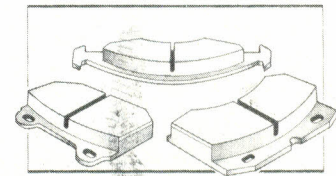
Classe 1600: 1. «Domingo» (Osella PA 10) in 6'26"91; 2. Biasiol (Chevron B 23) 6'37"01.

Classe 2000: 1. Ezio Baribbi (Osella PA 9) in 5'50"71; 2. Aguzzoni (Osella PA 9) 5'52"85; 3. Caliceti (Osella PA 9) 5'55"58; 4. Pacino (Osella BMW) 6'17"48.

■ **RICORDANDO SOLA.** Ezio Baribbi, vincitore della salita Verzegnig-Sella Chianzutan, ha voluto dedicare la vittoria a Mario Sola, presidente della Scuderia Città di Schio, recentemente scomparso.

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.

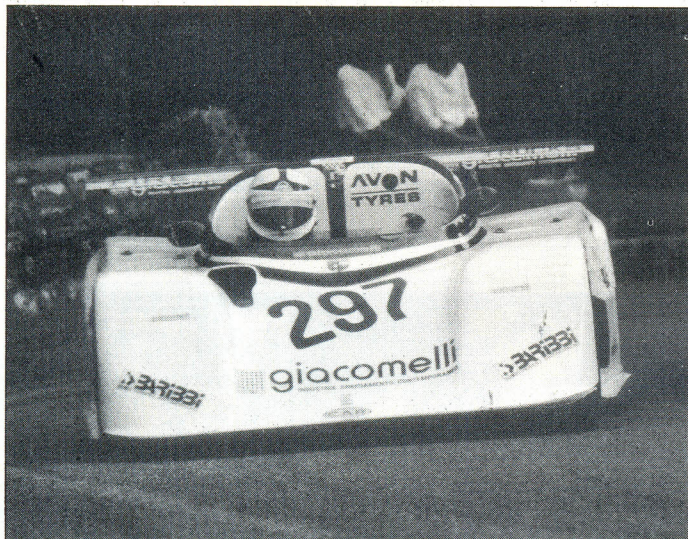
Per la migliore preparazione della vettura SPARCO è anche:

- 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 212572 SPARCO I

APERTI AD AGOSTO



Il bresciano Ezio Baribbi in una immagine d'archivio (Attualfoto)

SALITA/Giarre-Milo sfugge a Grimaldi e...

Benny pareggia

GIARRE — Il trapanese Benny Rosolia ha pareggiato il conto stagionale delle sfide con Grimaldi (1-1) vincendo brillantemente la sesta edizione della cronoscalata Giarre-Milo disputata davanti ad oltre trentacinquemila spettatori con una partecipazione record di piloti: 208 in prova e qualcuno meno in gara. Unanime il riconoscimento agli organizzatori e al direttore di gara Ciccio La Delfa che in perfetto sirlètonismo hanno fatto scorrere la manifestazione nella massima regolarità. Grimaldi ha probabilmente perso la gara all'ultimo tornante quando in uscita ha avuto difficoltà ad ingranare la seconda marcia. È sfumata così per il portacolori della Scuderia Etna la cinquina in questa competizione. Rosolia ha vinto stabilendo il nuovo record del tracciato (3'26"09). Il precedente apparteneva a Grimaldi con 3'28"68. Il vincitore aureo di una gara perfetta ha lamentato solo il lento cedimento dell'autobloccante che nell'ultimo chilometro gli ha dato qualche problema con la tenuta. Buon terzo il palermitano Ceraolo che si era messo in luce nelle prove ufficiali di sabato quando aveva stabilito con 3'32"86 il miglior tempo. Sfortunata la gara di «M. Arriva» che causa la rottura del contagiri è stato costretto a guidare ad orecchio.

Edo Murabito

VELOCITÀ IN SALITA

Giarre, 22 luglio 1984

Giarre - Milo

Valida per il Trofeo Nazionale della montagna

Le classifiche

Absoluta: 1. Benny Rosolia (Osella PA/10) 3'26"09, media kmh 109.123; 2. Grimaldi (Osella PA/9) 3'26"68; 3. Ceraolo (Osella PA/9) 3'30"53; 4. «M. Arriva» (Osella) 3'33"09; 5. G. Virgilio (Osella PA/10) 3'40"55; 6. S. Virgilio (Osella) 3'42"24; 7. Consoli (Osella PA/9) 3'42"49; 8. «Oiram» (Lola) 3'50"59; 9. Spinnato (Osella) 4'00"18; 10. Virzi (Porsche) 4'04"69.

GRUPPO N

Classe 700: 1. Mario La Rocca (Fiat Panda)

6'27"00 media kmh 58.112.

Classe 1000: 1. Alfio Sorbello (Fiat Panda) 5'47"38, media kmh 64.739.

Classe 1150: 1. Settimo Ienna (A112) 4'44"45 media kmh 79.062; 2. Zappalà (Fiat 127) 4'46"92; 3. Iaquina (A112 Ab.) 4'50"25; 4. Lipari (A112 Ab.) 4'51"66; 5. Errigo (A112 Ab.) 4'53"83; 6. Scattareggia (A112 Ab.) 4'55"83; 7. Bella (A112 Ab.) 4'59"65; 8. Prinziavalli (Fiat 127 S.) 5'00"11; 9. Motta (A112) 5'03"09; 10. Ferera (A112 Ab.) 5'04"05; 11. Ininap (A112 Ab.) 5'14"42; 12. Caruso (A112 Ab.) 5'25"43; 13. Finocchiaro (A112 Ab.) 5'24"37.

Classe 1300: 1. Roberto Villa (Talbot Samba) 4'49"3, media kmh 77.702.

Classe 1400: 1. Pasquale Musumeci (Alfasud) 4'45"44, media kmh 78.788; 2. Cali (Alfasud) 4'54"11.

Classe 1600: 1. Serafino La Delfa (Ford Escort) 4'30"94, media kmh 83.004; 2. Gulli (Fiat Ritmo 105) 4'41"38; 3. Abate (Ford Escort) 4'43"00; 4. Alba (Fiat Ritmo 1057) 4'49"46; 5. Cucinotta (Alfasud) 4'57"54.

Classe 2000: 1. Giorgio Mertoli 4'29"27, media kmh 83.519; 2. Cappello 4'33"06; 3. Ferrazzano 4'36"25; 4. «Halifax» 4'37"34; 5. Massimino 4'38"52; 6. Maimone 4'44"91; 7. Procida 4'46"01; 8. Aloï 4'53"37. Tutti su Ritmo 130.

Classe 2500: 1. Domenico Torrisi (A.R. GTV) 4'33"24, media kmh 82.306.

GRUPPO 3

Classe 1300: 1. Giuseppe Scaringi 4'59"05, media kmh 75.202; 2. Licandro 5'02"60; 3. Galata 5'04"78; 4. Barcellona 5'07"04; 5. Lo Bello 5'07"49. Tutti su Fiat X 1/9.

Classe 1600: 1. Giuseppe Pistorio 4'46"79, media kmh 78.417; 2. Cassarà 4'47"12; 3. Conte 4'5"42. Tutti su Fiat X 1/9.

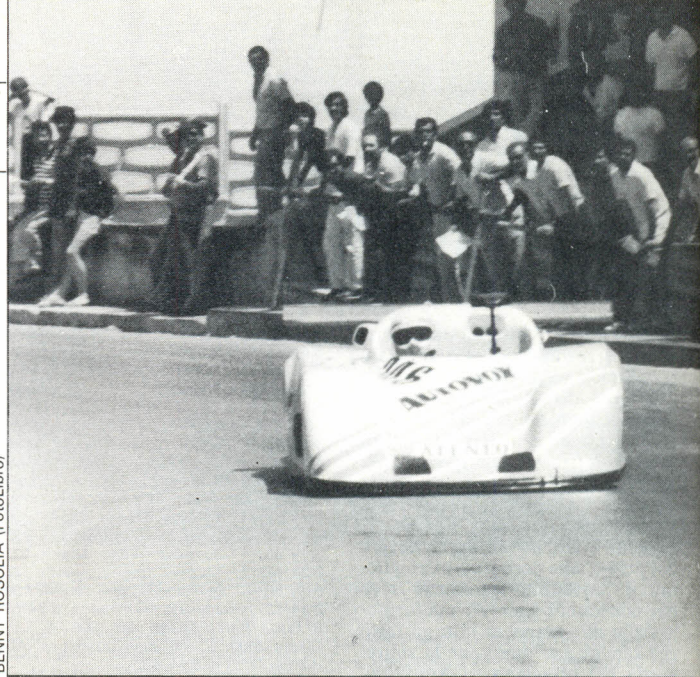
Classe 2000: 1. Antonio Marra (Lancia Montecarlo) 4'42"12, media kmh 79.715; 2. Indelicato (Fiat 124 S) 4'42"83; 3. Madafferi (Lancia Montecarlo) 4'53"38; 4. Ceravolo (R5 Turbo) 5'00"92.

GRUPPO A

Classe 1000: 1. Alfredo Russo 5'05"50, media kmh 73.614; 2. Bruccheri 5'07"37; 3. Sabla 5'08"52; 4. Scaglia 5'08"75; 5. Vitale 5'13"21; 6. Russo 5'14"90. Tutti su Fiat 127.

Classe 1150: 1. Zampardi (A112) 4'38"71, media kmh 80.690; 2. Anzalone (A112) 4'42"05; 3. Guarino (A112) 4'42"98; 4. Rotella (Fiat 127 S) 4'45"77; 5. Formica (A112) 4'46"81; 6. Marchese (A112) 4'46"76; 7. Ferraiolo (A112) 4'50"07; 8. Aiello (A112) 4'50"53; 9. Chiarella (A112) 5'01"29; 10. D'Amato (A112) 5'21"97.

Classe 1300: 1. Francesco Barreca (Fiat 128) 4'46"75 media kmh 78.428; 2. Barilla (Fiat 128) 4'52"58; 3. Restuccia (Mini De Tomaso)



BENNY ROSOLIA (Foto:Libro)

5'05"11; 4. Nucera (Alfasud) 5'11"35; 5. Maffri (Mini De Tomaso) 5'22"17.

Classe 1400: 1. Santo Ferlito (Alfasud) 4'30"04, media kmh 83.281; 2. Messina (Alfasud) 4'30"83; 3. Dolce (R5 Alpine) 4'41"87.

Classe 1600: 1. Antonino Puglisi (Golf GTI) 4'27"18, media kmh 84.172; 2. Mancini (Talbot) 4'29"65; 3. «Popof» (Talbot) 4'38"87.

Classe 2000: 1. Nicola Pino (Opel Kadett GTE) 4'22"98, media kmh 85.517; 2. Beccaria (Ritmo 130) 4'35"64; 3. Caltabiano (A.R. GTV) 4'39"18; 4. Russo (Fiat 131) 4'44"84.

GRUPPO 2

Classe 700: 1. Bruno Crucitti 4'46"06, media kmh 78.617; 2. Manna 4'46"82; 3. Crupi 4'51"15; 4. Riso 4'54"38; 5. Crea 4'54"46; 6. Serpa 4'57"78; 7. Ciancio 4'58"37; 8. Rubino 5'21"74. Tutti su Fiat 126.

Classe 1000: 1. Rosario Todaro (Fiat Panda) 4'41"22, media kmh 79.970; 2. Guastella (Fiat 127) 4'52"32; 3. Salvia (Fiat 127) 4'56"60; 4. Pargalia (Fiat 127) 5'01"24; 5. Grandinetti (Fiat 127) 5'03"29; 6. Russo (Fiat 127) 5'32"78.

Classe 1150: 1. Cosimo Caristi (Fiat Ritmo) 4'26"39, media kmh 84.422; 2. Sollano (Fiat 128) 4'28"77; 3. Busà (A112) 4'38"05; 4. Sottile (Fiat 128) 4'41"72; 5. Cappello (Fiat 128) 4'46"87; 6. Accardi (Fiat 128) 4'38"26; 7. Costa (A112) 5'01"28; 8. D'Amato (A112) 5'15"37.

Classe 1300: 1. Antonino Loddo (Fiat 128) 4'26"97, media kmh 84.239; 2. Rizzo (Simca R2) 4'29"99; 3. Meterora (Simca R2) 4'33"17; 4. Maiorini (Simca R2) 4'44"72; 5. Giunta (Fiat 128) 4'34"44; 6. Scuderi (Simca R2) 4'38"57; 7. Julli (Simca R2) 4'38"97; 8. Calanna (Simca R2) 4'40"57; 9. Solert (Simca R2) 4'41"92; 10. Scolaro (Simca R2) 4'45"41; 11. Modica (Fiat 1287) 4'49"02; 12. Pappalardo (Alfasud) 4'49"24.

Classe 1400: 1. Alessandro Filadelfo (R5 Alpine) 4'41"04, media kmh 80.021; 2. Canino (Renault) 4'48"29; 3. Russo (Fiat Ritmo) 6'11"17.

Classe 1600: 1. Ugo Gerbino (Fiat Ritmo) 4'20"98, media kmh 86.172.

Classe 2000: 1. Mario Gianni (Ford Escort) 4'22"81, media kmh 85.572; 2. Ruggero (AR GTV) 4'41"49; 3. Foti (A.R. GTV) 4'40"07.

GRUPPO B

Classe 1600: 1. Vincenzo Sottile 4'37"09, media kmh 81.162; 2. Scaccianocce 4'43"15; 3. Sorrentino 4'46"58. Tutti su X 1/9.

Classe 2000: 1. Giuseppe Di Benedetto (R5 Turbo) 4'24"27 media kmh 85.099; 2. Paone (Lancia Montecarlo) 4'35"81.

Classe 3000: 1. Ferdinando Faro (Porsche 911) 4'34"02, media kmh 82.071.

Classe oltre 3000: 1. Giuseppe Comito (Porsche Turbo) 4'21"44, media kmh 86.021.

GRUPPO 4

Classe 1300: 1. Sebastiano Cannamela 4'22"80, media kmh 85.575; 2. Melluzzo 4'22"96; 3. Miceli 4'31"08; 4. La Maestra 4'56"45; Tutti su X 1/9.

Classe 1600: 1. Alfredo Grasso (AR Duetto) 4'48"98, media kmh 77.823; 2. Sgroi (AR Duetto) 5'07"15; 3. Di Cristofaro (Fiat X 1/9) 5'08"79.

Classe 2000: 1. Antonio Condina (Lancia Montecarlo) 4'17"79; media kmh 87.238; 2. Maggiore (AR Spider) 4'28"01; 3. Gianna (Lancia Montecarlo) 4'30"06.

Classe oltre 3000: 1. Antonino Guagliardo (Porsche Turbo) 4'15"56, media kmh 87.657.

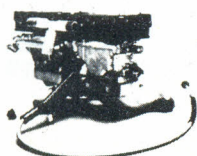
GRUPPO 5

Classe 1300: 1. Centamore 4'33"13; 2. Mandanici 4'33"53; 3. Cucchiara 4'40"64; 4. Gatto 4'59"43. Tutti su Simca R2.

Classe 1000: 1. Francesco Tranchida (A112) 4'31"67; 2. Rocuzzo (A112) 4'43"88; 3.

NOVITÀ KIT aspirazione

per FIAT RITMO 105 e RITMO ABARTH 125



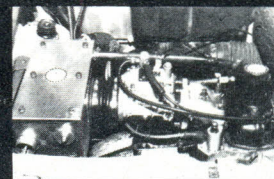
con 2 carburatori WEBER 40 dcnf

CAMILLO ALQUATI

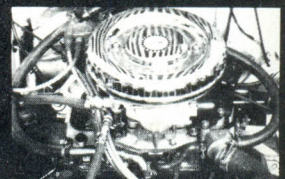
Via Dante, 91 - 26100 CREMONA
tel. 0372/20450-410398



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



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



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

FUORISTRADA/Dopo Pontinvrea

Tutti in ferie

SAVONA — Il campionato italiano di fuoristrada ha chiuso con la prova di Pontinvrea, nell'entroterra savonese, la sua prima tornata per una breve pausa estiva che comunque permette già un bilancio valutativo. Giornata molto attesa dal campione assoluto Silvano Biale, che si è trovato in quest'occasione a calcare il terreno di casa con tutte le preferenze a suo favore. Ma per il funambolico pilota ligure la terra di casa non è stata redditizia, e alcune varianti e concorrenti che si trovavano lungo il percorso hanno reso tutta in salita la sua corsa. Nonostante la sua tenacia e il suo indomabile temperamento lo abbiano portato a riemergere nella fase finale, l'occasione non è sfuggita al vercellese Bertuzzi che, molto più regolare, ha realizzato la migliore prestazione assoluta della giornata davanti al padrone di casa. Bertuzzi, che già aveva vinto la precedente prova a Maggiore dove Biale non era andato a punti, ha incrementato ancora il vantaggio a suo favore. Bertola, dopo avere siglato con un buon inizio la giornata, balzava al comando della classifica e prometteva il risultato ormai scontato con un'uscita di strada della sua Jeep CJ5 2500. La via era aperta al suo antagonista della Ford Mutt Luigi Meddi, che si aggiudicava la classe. Anche tra le Diesel il pronostico è stato sconvolto, con la debacle dell'attuale capoclassifica dell'assoluta boicottato dal differenziale del suo Mercedes 300, mentre la vittoria è andata a Ulivi con la Jeep. Conferme nella classe meno potente con Mazzola su Daihatsu che ha preceduto Ferrini e nelle Diesel inferiori con ritorno di Vimercati su Uaz che ha vinto alla grande. Anche nella più potente a benzina un'altra conferma da parte di Bondesan, che è sempre tallonato da Sartore.

(e. g.)

FUORISTRADA

Pontinvrea

6. prova di Campionato Italiano
Trofeo Muratti Time

Le classifiche

Classe A1: 1. Ruoretta (Suzuki) 46'01"5; 2.

Ladisa (Suzuki) 46'21"; 3. Giuffrida (Suzuki) 47'15"1.

Classe A: 1. Mazzola (Daihatsu) 36'50"2; 2. Ferrini (Delta Mini Cruiser) 33'55"8; 3. Vergano (Daihatsu) 35'22"3; 4. Andreetto (Lada Niva) 36'27"7; 5. Carini E. (Daihatsu) 38'46"4; 6. Rossi (Auto Union) 39'21"5; 7. Carini L. (Daihatsu) 41'20"9.

Classe B: 1. Meddi Luigi (Ford Mutt) 34'14"5; 2. Bertola (Jeep CJ5) 34'44"; 3. Rovida (Jeep J5) 34'55"5; 4. Forti (Ford Mutt) 34'58"2; 5. Bozzano (Jeep CJ5) 38'49"; 6. Guani (Ford Mutt) 44'59"5.

Classe C1: 1. Bondesan (Jeep CJ5) 32'02"2; 2. Sartore (Jeep Renegade) 34'28"3; 3. Pedemonte (Jeep CJ5) 33'56"5; 4. Ciampolini (Jeep CJ5) 42'20"2.

Classe D: 1. Vimercati (UAZ) 37'31"3; 2. Noli (Auto Union) 48'27"4; 3. Capitani (Jeep Turbo D) 55'00"7.

Classe E: 1. Ulivi (Jeep) 33'14"6; 2. Rossi V. (Jeep T. 1600) 34'01"8.

Veicoli speciali: 1. Bertuzzi (Jeep-Alfa) 30'52"1; 2. Baiale (Jeep-Alfa) 31'33"5; 3. Riva (Jeep R.) 34'39"6; 4. Biondi (Jeep-Alfa) 35'50"; 5. Baradino (Jeep-Alfa) 37'28"5; 6. Sinatà (Range Rover) 43'40"5.

Classe 4 X 2: 1. Pescini (Dune Buggy) 1.20'13".

■ **EURO-AITKEN.** Louise Aitken, la scozzese che ha stupito al Rally Costa Smeralda per i tempi ottenuti nelle prove in cui non ha dovuto lottare contro le avarie meccaniche, si è classificata quinta assoluta allo Skoda Rally, il 15 luglio scorso, vinto dall'Audi di Cinotto, aggiudicandosi quindici punti per l'europeo femminile.

■ **VOGLIA MAGNANI.** Dopo aver visto un «vecio» dei rally come Altoè vincere il «Marca Trevigiana» e un altro ex come Trauffer classificarsi terzo, a Renzo Magnani è venuta una gran voglia di riprendere in mano il volante. Nell'ambiente si mormora che amici sponsor stiano preparandogli una sorpresa (cioè una vettura a disposizione) per il Rally di Monza. Certo che non potrà essere la sua affezionata Stratos.

■ **FESTA LA RONDE.** Con la regia di Renzo Magnani, lo sponsor «La Ronde» ha dato una festa al castello di Santa Vittoria d'Alba, per salutare prima della pausa estiva piloti, giornalisti e tecnici. Oltre ai piloti erano presenti ospiti noti come fra i quali Virgilio Cornero.

KARTING

EUROPEO IN FRANCIA

Modena bis

CARPENTRAS — Stefano Modena, vincendo la 2. prova del campionato europeo sulla pista di Carpentras, in Francia ha bissato il titolo europeo della classe 100 Intercontinentale A, già vinto l'anno scorso sulla pista di La Val. Sin dalle qualificazioni l'italiano ha dominato, continuando poi nelle batterie dove si è sempre imposto. Unico avversario temibile è stato Sospiri che, presentatosi come il favorito dopo la vittoria nella prima prova di Fano, ha avuto problemi di gomme proprio a metà della finale, quando occupava la seconda posizione e poteva ancora sperare nella vittoria finale. Secondo posto per il francese Saint Guirons, mentre alle sue spalle il francese Gounon la spuntava in volata sull'italiano Valera autore di una splendida rimonta dopo una partenza poco felice. Quinto l'olandese Eglen davanti allo svizzero Gaulser e l'italiano Sospiri, che nonostante il settimo posto in questa seconda prova di campionato europeo si è aggiudicato il titolo di vicecampione. (g.p.)

KARTING

22 luglio 1984

2. Prova campionato europeo 100 Intercontinentale A

Circuito di Carpentras (Francia)

Classifica finale: 1. Stefano Modena (Dap-Dap); 2. Guirons (Kall-PCR); 3. Gounon (Birel-PCR); 4. Valera (Tecno-Parilla); 5. Eglen (Tecno-Parilla); 6. Glauser (Apples-Reco); 7. Sospiri (Dap-Dap); 8. Munkholm (Dino-Dino); 9. Thiel (Kall-PCR); 10. Garelli (Birel-Parilla); 11. Gloggnier (Kall-PCR); 12. Henriksen (Tecno-BM); 13. Righiera (Birel-PCR); 14. Frenzen (Dino-Dino); 15. Chiesa (Apples-Reco); 16. Bouchut (Birel-Dap); 17. Sola (Apples-Rotax); 18. Valenti (Dap-Dap); 19. Borghetti (Dap-Dap); 20. Albertson (Birel-PCR); 21. Schall (Alfa-Parilla); 22. Strauss (Apples-Reco); 23. Goudel (Apples-Reco); 24. Tamburini (Kall-PCR); 25. Sorensen (Sonder-Parilla); 26. Grigoletto (Kall-PCR); 27. Cottaz (Birel-Parilla); 28. Wigren (Birel-PCR); 29. Van Es (Kall-PCR); 30. Erikson (Sonder-PCR); 31. Hellberg (Birel-Parilla); 32. Hecklj (JDH-Petri); 33. Rjdell (Dino-Dap).

Nicosia (A112) 4'44"65; 4. Amantia (Fiat Ritmo) 4'59"09.

Classe 700: 1. Antonino Ponticello 4'27"43; 2. Di Re 4'32"90; 3. «Jimmy» 4'33"25; 4. Di Stefano 4'35"30; 5. Cardillo 4'36"88; 6. Tropea 4'38"17; 7. Grillo 4'45"72. 8. Maggiore 4'46"87. Tutti su Fiat 126.

Classe 3000: 1. Giuseppe Virzi (Porsche) 4'04"69, media kmh 91.909.

Classe 2500: 1. Luigi Barrano (Porsche) 4'42"87, media kmh 79.504.

Classe 1600: 1. Nunzio Marletta (Ford Escort) 4'36"83, media kmh 81.238.

Classe 1400: 1. Giovanni Irato 4'29"17, media kmh 83.550; 2. Mannino 4'32"21. Entrambi su Fiat 128.

GRUPPO 6

Classe 2000: 1. Benny Rosolia (Osella PA10) 3'26"09, media kmh 109.123; 2. Grimaldi (Osella PA9) 3'37"68; 3. Ceraolo (Osella PA9) 3'30"53. 4. «M. Arriva» (Osella PA8) 3'33"09; 5. Virgilio (Osella PA10) 3'40"55. 6. Consoli (Osella PA9) 3'42"49; 7. Oiram (Lola) 3'50"59; 8. Gloria (Osella PA8) 4'07"53.

Classe 1600: 1. Salvatore Virgilio (Osella) 3'42"24, media kmh 101.193; 2. Pino (Osella PA10) 4'29"28.

Classe 1300: 1. Francesco Spinnato (Osella) 4'00"18, media kmh 93.635; 2. Milone (Osella PA7) 4'05"67; 3. Pagano (Chevron) 4'46"32.

Classe 1000: 1. Pietro Lo Certo (AMS) 4'16"74 media kmh 87.595.

■ **KARTING** — Il Comitato Cittadino Amandolese informa che, per cause di forza maggiore, la gara karting programmata per il 12 agosto sul circuito del Lago Amandola non verrà disputata.

PERSONALIZZAZIONI
ED ACCESSORI AERODINAMICI
PER AUTO



LESTER

VIA NOVARA, 151 - TEL. (0321) 74.738
28069 TRECATE (NO)

LANCIA DELTA

LANCIA PRISMA



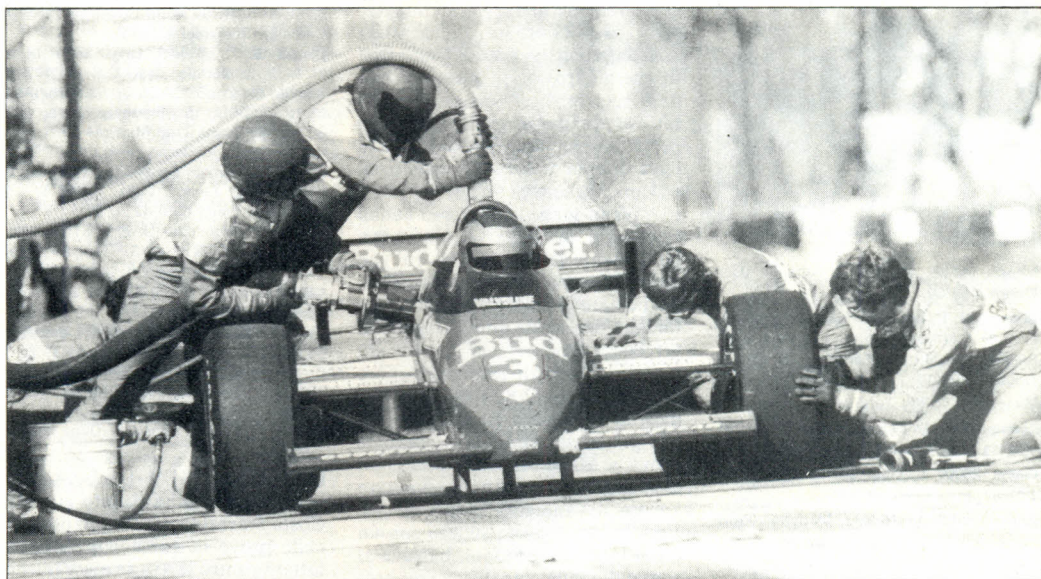
CART/Trionfo di Andretti nella 500 miglia di Brooklyn

«Piedone» colpisce ancora

Al termine di una gara costellata di paurosi incidenti e corsa tutta in rimonta, ha battuto Tom Sneva per appena 22 centesimi di secondo. Al terzo posto Ricky Mears

BROOKLYN — Con una rimonta entusiasmante e un finale da brivido, Mario Andretti ha vinto a Brooklyn, nel Michigan, l'ottava prova del campionato Cart, guidando al traguardo la sua Lola Cosworth con un vantaggio di pochi centesimi di secondo su Tom Sneva. Partito in pole position, «Piedone» ha trionfato in una 500 Miglia costellata di incidenti e di colpi di scena che lo ha visto emergere nel finale di corsa dopo che noie alle candele della sua Lola lo avevano costretto a cedere la prima posizione nelle fasi iniziali. Con questa vittoria (la seconda dopo quella di New York) Andretti ha guadagnato la bella somma di 65 mila dollari.

LA CRONACA. Al via, Mario Andretti balza subito in testa inseguito da Sneva, Rahal e Cogan che sostituisce Teo Fabi sulla March Forsyth. Dopo appena 5 giri, però, la Lola di Andretti inizia a lamentare dei problemi cedendo la prima posizione a Cogan in lotta serrata con Rahal. A.J. Foyt, partito in coda allo schieramento, sta rimontando posizioni su posizioni, mentre la March di Ed Pimm viene avvolta dalle fiamme durante una sosta ai box. Nessun danno al pilota. Mario Andretti deve fermarsi ai box per cambiare le candele difettose e la classifica a questo punto vede al comando Al Unser davanti a Sneva, Cogan, Unser junior, Mears, Carter. La gomma anteriore sinistra della March di Ganassi sta andando a pezzi e poco prima che venga esposta la luce gialla, Rahal sorpassa Sneva. Phil Krueger conclude la sua corsa contro il muro distruggendo completamente la macchina. Occorrono 5 minuti per estrarre dai rottami il pilota, che viene quindi trasportato in ospedale dove gli vengono riscontrate solo forti contusioni. Tocca quindi a Stan Fox compiere una spettacolare sbandata provocando l'accesione della ennesima luce gialla che raggruppa tutti i concorrenti. Parecchi piloti ne approfittano per fare rifornimento e Foyt prende il comando. Al Unser senior abbandona per rottura del radiatore dell'acqua. Dopo che Michael Andretti si è dovuto fermare ai box con un pneumatico esploso, Rahal riesce a superare Foyt e Mears ritorna in quarta posizione, per essere però ben presto scalciato da Johncock. È da poco superata la metà corsa quando Al Unser junior e Chip Ganassi si toccano in piena velocità: entrambe le macchine vanno a sbattere con inaudita violenza contro il guardrail. I primi rapporti medici parlano di frattura della gamba destra per Unser e di



seria contusione alla testa per Ganassi, che viene trasportato in elicottero alla clinica universitaria del Michigan. In testa è ancora Rahal inseguito nell'ordine da Sneva, Johncock, Carter, Guerrero, Mario Andretti, Mears, Cogan, Foyt e Michael Andretti. A 40 giri dalla fine le posizioni in classifica sono ancora tutte in discussione: gli ultimi rifornimenti, i ritiri e gli incidenti sempre in agguato lasciano il fiato sospeso. Guerrero, terzo, fa un testacoda e rientra ai box per cambiare le gomme, Foyt si ferma col motore rotto e la stessa sorte tocca a Michael Andretti. Ma non è finita. Gary Bettenhausen, al volante della macchina di Fittipaldi, si mette di traverso e viene colpito in pieno dalla March del leader della corsa, Bobby Rahal. Entrambe le vetture vanno a sbattere contro il muro ma i piloti sono illesi. Nella confusione e nel fumo provocato dall'incidente si scontrano anche Holmes e Cogan che concludono la corsa contro il muro. Luce gialla e classifica rivoluzionata con Andretti in testa davanti a Mears, Guerrero, Carter, Sneva e Johncock. Sneva si scatena all'inseguimento e conquista la seconda posizione.

Lino Manocchia

CAMPIONATO CART

22 luglio 1984

500 Miglia di Brooklyn

La classifica: 1. Mario Andretti (Lola T800) alla media di 240,30 kmh; 2. Tom Sneva (March) a 0'22; 3. Rick Mears (March); 4. Gordon Johncock (March); 5. Roberto Guerrero (March).

Medie incredibili in prova Mario a quasi 340 kmh!

BROOKLYN — Quinta pole position di Mario Andretti su otto gare (alla media record di 339,712 kmh) sull'ovale di Brooklyn nel Michigan, uno dei più veloci del campionato Cart. Soltanto Tom Sneva, il re degli ovali, è riuscito a reggere il confronto con «Piedone» girando alla media di 339,652 kmh. Rick Mears, Kevin Cogan e Howdy Holmes sono invece risultati nettamente più lenti. Johnny Rutherford con la March preparata da A.J. Foyt ha ottenuto la decima piazza, mentre il «patron» è stato incluso dagli organizzatori in coda allo schieramento, anche perché il texano riesce ad attirare la folla delle grandi occasioni.

LE MEDIE registrate in questo ovale hanno impressionato un po' tutti e gli stessi piloti hanno espresso la loro preoccupazione. «Con una media simile, c'era poco da star vicino a Mario — afferma Rick —. Due anni fa, proprio qui, riuscii a superare il muro delle 200 miglia, ma oggi siamo all'inverosimile. Comunque la gara è lunga e sicuramente nessuno potrà tenere questo ritmo». Mario Andretti sorridente aggiunge: «È vero, stiamo andando a velocità che fanno riflettere, ma è soltanto questione di qualifica. In gara certa-

mente nessuno riuscirà a reggere a questo ritmo».

KEVIN COGAN, che nelle prove libere aveva ottenuto il quarto miglior tempo, ha piazzato la March di Teo Fabi in quinta posizione a fianco di Howdy Holmes, compagno di scuderia di Tom Sneva. Danny Sullivan, pur a bordo di una Lola simile a quella di Andretti, non è andato oltre il 17. scalino della griglia. (l. man.)

I PRIMI 20 DELLE PROVE

1. Mario Andretti (Lola T800-Dfx) 339,712 kmh; 2. Sneva (March 84C Dfx) 339,652 kmh; 3. Rahal (March 84C Dfx) 335,891 kmh; 4. Mears (March 84C Dfx) 334,931 kmh; 5. Cogan (March 84C Dfx) 333,648 kmh; 6. Holmes (March 84C Dfx) 332,702 kmh; 7. Johncock (March 84C Dfx) 331,017 kmh; 8. Carter (March 84C Dfx) 328,567 kmh; 9. Guerrero (March 84C Dfx) 328,464 kmh; 10. Rutherford (March 84C Dfx) 327,629 kmh; 11. Michael Andretti (March 84C Dfx) 326,354 kmh; 12. Brayton (March 84C Dfx) 324,563 kmh; 13. Holbert (March 84C Dfx) 326,192 kmh; 14. Al Unser Jr. (March 84C Dfx) 324,974; 15. Al Unser (March 84C Dfx) 324,563 kmh; 16. Ganassi (March 84C Dfx) 323,900 kmh; 17. Sullivan (Lola T800-Dfx) 323,80 kmh; 18. Garza (March 84C Dfx) 322,819 kmh; 19. Brabham (March 84C Dfx) 322,202 kmh; 20. Daly (March 84C Dfx) 322,091 kmh.

FORMULA 1 / Raffinata la nuova Minardi-Alfa Romeo

La McLaren di Romagna

La monoposto disegnata dall'ing. Caliri ricorda nella aerodinamica posteriore la monoposto di Lauda e Prost. Il team ora ricerca uno sponsor per debuttare nella prossima stagione

FAENZA. Alle 11,50 di mercoledì 18 luglio è nata ufficialmente la quarta vettura di F.1 italiana dopo Ferrari, Euro-Alfa e Osella. Un «parto» perfettamente riuscito perché la Minardi-Alfa Romeo, nonostante i tempi accelerati per realizzarla, è già definita nei minimi particolari e non ha quell'aria di «provvisorio» di tante vetture nuove. L'ingegnere Giacomo Caliri e lo staff tecnico della factory di Faenza erano visibilmente soddisfatti per il lavoro svolto ma raggiante era Giancarlo Minardi, per il quale la F.1

Daniele Buzzonetti

segue



La McLaren di Romagna

segue

rappresenta ovviamente il sogno di 12 anni di attività nelle corse, cinque dei quali trascorsi come costruttore.

«Abbiamo iniziato con le scuole elementari — ha detto Minardi alludendo al periodo in cui il suo team gestiva vetture realizzate da altri — prefiggendoci una meta che è stata finalmente raggiunta, pur a prezzo di sacrifici. Ora mi auguro che tra tanti precedenti illustri, in Italia, ci sia posto anche per un team romagnolo che ha cercato di lavorare con serietà. Certo avremo bisogno di aiuto sperando di avere maggiore fortuna in questo settore rispetto alle nostre esperienze con la F.2. Questa macchina in pratica l'abbiamo regalata ai nostri sponsor attuali che sono soprattutto degli amici, ora non bastano più gli amici, bisogna fare degli investimenti con impegni pubblicitari veri e propri. La nostra parte l'abbiamo fatta, ora attendo».

UNA «PARTE» fatta davvero bene e per la quale Minardi ha cambiato volto alla propria factory. La «festa» per la nuova

F.1 si è infatti tenuta in un nuovo e modernissimo capannone che in breve diventerà la nuova e più funzionale sede della Minardi, una Casa che ormai è un vanto per la stessa città di Faenza. «Sì — ha ripreso Minardi — devo ringraziare davvero tanti amici. Sono stato festeggiato da tutte le autorità locali, con il sindaco in testa e la stessa terra su cui è stato realizzato questo capannone mi è stata data a particolari condizioni con voto unanime del consiglio comunale e questo non è da poco. Faenza è la città della ceramica e su queste basi mi è stata offerta una opportunità interessante. Mi hanno promesso un aiuto futuro, magari creando un pool pubblici-

tario in modo da fare girare nel mondo il nome di Faenza».

— A parte quello finanziario, qual è ora il maggior problema? «Il fatto di ottenere in fretta dei motori per provare e sviluppare la vettura, in modo da essere pronti per l'85».

— E l'ingegnere Chiti è qui come amico o come rappresentante dell'Alfa Romeo?

«A me non interessa questo: non sono mai stato polemico e credo di avere degli amici nell'automobilismo. L'importante è che sia presente, per rendersi magari conto di quale è stato il nostro lavoro e la nostra fatica. Fino a qui ci siamo arrivati, speriamo di ricevere l'appoggio sperato».



L'ing. Caliri «spiega» la nuova Minardi F.1

Occhio di riguardo per l'aerodinamica

Una sospensione posteriore poco tradizionale

FAENZA. Siciliano di Catania, l'ingegnere Giacomo Caliri si è ambientato benissimo tra la gente di Romagna, dove ha trovato «affinità elettive» particolari con la sua terra natale. Alla Minardi ha carta bianca e nella nuova F.1 ha potuto esprimere alcune idee chiare e precise in fatto di tecnica. La vettura ha una linea piacevole, molto pulita e si presenta con una dislocazione degli organi accessori estremamente razio-

nale. Ovvio, che Caliri si sia ispirato anche alle F.1 più avanzate attualmente e altrettanto logico che non fosse trascurata la lezione della McLaren che ha fatto scuola soprattutto per quanto riguarda l'aerodinamica posteriore. All'altezza del motore la carrozzeria si restringe sensibilmente fino all'altezza dell'alettone con ampi scivoli che si incurvano verso l'alto. Ma com'è nei dettagli la Minardi M 184/01? Ce lo siamo fatto spiegare dallo stesso ingegner Caliri.

«Abbiamo voluto soprattutto una vettura curata nell'aerodinamica ma non è una macchina «nata dal vento»: dovrà solo andare d'accordo con il vento e lo stabiliremo nelle prove in galleria a fine settembre. La parte posteriore ha una funzione deportante secondo il principio McLaren ma è modificata con l'inserimento di una «tasca» sui due lati della carrozzeria all'altezza delle ruote posteriori nella zona di maggiore pressione, per la collocazione dei radiatori dell'olio. Di completamente nuovo rispetto ad altre F.1, la scocca realizzata secondo la tecnica che abbiamo adottato da due anni: una parte interna di carbonio e kevlar con una pelle esterna di alluminio. Siamo confortati dal valore di questo tipo di tecnica dal fatto che da qualche tempo la Minardi ha stretto un rapporto di collaborazione con una grande industria automobilistica italiana per la costruzione della parte strutturale di una vettura di serie».

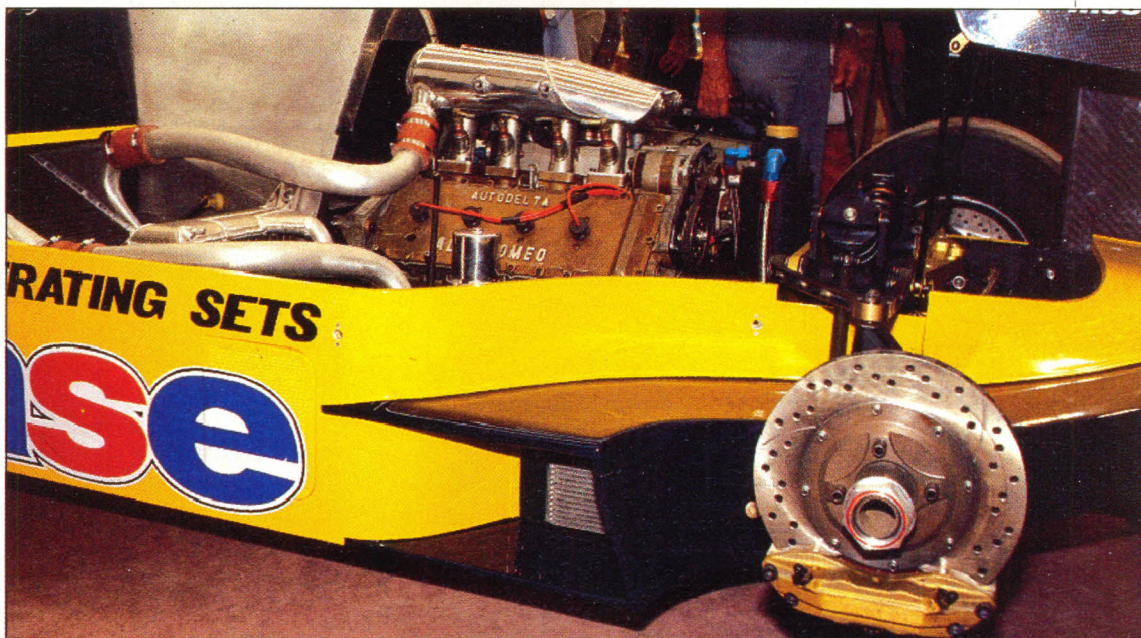
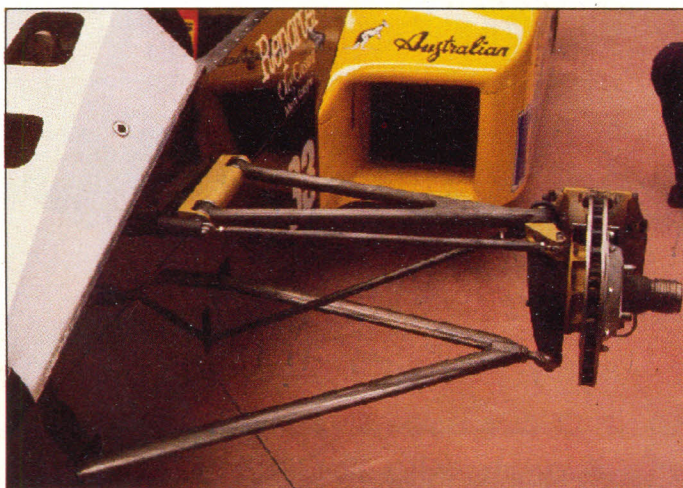
QUALE MOTORE? Si tratta



della realizzazione di un pianale di un'auto di serie ma l'ingegner Caliri non ha potuto ovviamente dirci di più. Ben diverso il discorso per quanto riguarda la «sua» F. 1. «La macchina è nata per qualsiasi tipo di motore — ha ripreso l'ingegnere — e questo nel caso di impossibilità dell'Alfa nel concederci il V8. Ma anche un motore a 4 cilindri sarebbe adattabile. Nonostante le dimensioni non voluminose, lo spazio all'interno della carrozzeria non manca. Il serbatoio della benzina è stato piazzato piuttosto in basso ed è anche molto largo per il fatto che la fase più critica della gara è costituita dai primi giri, quando si viaggia con il pieno di benzina. Tra le altre caratteristiche, gli scambiatori aria-aria che sono in posizione avanzata nelle due pance laterali rispetto a quella classica. Questo perché la posizione migliore per il raffreddamento è quella verticale e così sono disposti infatti i radiatori dell'acqua».

LE SOSPENSIONI sono di tipo ormai classico, con triangoli sovrapposti sia davanti che dietro ma nel primo caso è stato inserito anche un tirante («pull-rod») mentre posteriormente troviamo un puntone («push-rod»). La posizione del gruppo mola-ammortizzatore posteriore è invece una caratteristica della Minardi: è montato orizzontalmente sopra il cambio (tipo la Porsche 956) e questo per evitare che il calore procuri dei guai e anche perché i nuovi Koni, montati nella posizione ormai classica (e cioè ai lati della scatola del cambio) risultano difficili da tarare. Il cambio è un «misto», come tutti quelli della F. 1 attuali: la scatola è tipo Alfa Romeo ma fusa dalla Minardi con differenti accorgimenti mentre alcuni ingranaggi sono Hewland e altri sono stati realizzati in forma artigianale. Per i motori turbo infatti la Hewland non ha ancora costruito un cambio apposito e alcuni particolari (tipo la coppia conica) risultano fragili. Il differenziale non è del tutto tradizionale: la Minardi ne ha sperimentato un tipo che sta a metà strada tra lo ZF e il Salisbury. I pneumatici sono Pirelli e in questo caso la factory faentina è tornata a una collaborazione che si è interrotta un paio di anni fa, quando la Casa milanese cessò la produzione di pneumatici da F. 2. Ora non resta che attendere il motore «vero» e completo per i primi test a settembre.

(d. b.)

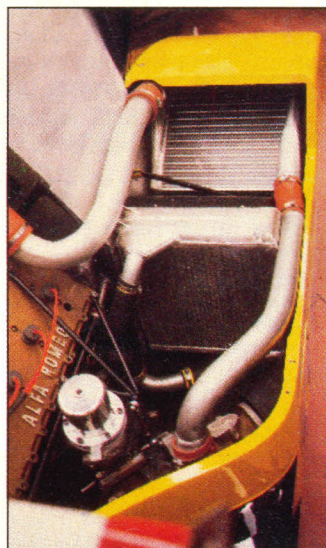


Nella pagina accanto: Minardi e il socio «toscano» Mancini a colloquio con l'ing. Chiti: si parla dei V8 Alfa (FotoGiovannelli). **In questa pagina;** dall'alto la sospensione anteriore (Attualfoto), la fiancata con il motore Alfa Romeo (FotoGiovannelli) e la disposizione dei radiatori, posti nelle pance laterali (Giovannelli)

In sintesi la Minardi F. 1

TELAIO: tipo Minardi M184, monoscocca in kevlar-carbonio con pelle esterna in alluminio. Carrozzeria in kevlar e carbonio. Sospensioni anteriori e posteriori con triangoli sovrapposti e bilanceri, tipo «pull-rod» davanti e «push-rod» dietro. Ammortizzatori Koni. Passo 2605 mm, carreggiata anteriore 1800 mm, carreggiata posteriore 1661 mm. Peso 550 Kg. Cerchi Essen anteriormente 11,5" x 13", posteriormente 16,5" x 13". Pneumatici Pirelli. Freni Brembo.

MECCANICA: motore Alfa Romeo 890 turbo, V8, alesaggio e corsa 74x43,5 mm, cilindrata totale 1497 cmc, potenza: circa 650 CV a 11.000 giri. Distribuzione con 4 alberi a camme in testa.



Ospite «particolare» L'ing. Chiti promette appoggio

FAENZA. La Minardi F. 1 è pronta, solo il motore Alfa Romeo turbo non è completo. All'ingegner Chiti, presidente dell'Autodelta, abbiamo chiesto se l'accordo con il costruttore faentino prenderà corpo definitivamente: «Fosse per me — ha detto — i motori li darei a molti altri, secondo una logica operazione commerciale. A prezzi bassi ovviamente ma non gratis come alla Euroracing. Quella io la considero una operazione sbagliata anche perché in troppi casi

il telaio conta più del motore. Per la questione Minardi, io cercherò di fare il possibile ma è stato il presidente Massacesi a prendere i primi accordi e non so quale sarà il suo orientamento».

ALLA «VERNICE» della nuova F. 1, c'erano ovviamente tutti e tre piloti della Minardi F. 2, Nannini, Del Castello e Leoni oltre a Pierluigi Martini, accompagnato dallo zio Giancarlo, il primo pilota della «Scuderia Minardi». Nannini è apparso fiducioso circa la possibilità di guidare la F. 1: «Farò i collaudi a settembre e ci terrei a restare con Giancarlo. C'è in ballo una opzione per l'85 ma c'è in mezzo soprattutto l'amicizia. Certo dipenderà anche dagli sponsor e personalmente non ho molto da offrire al momento». Lamberto Leoni invece ci ha detto: «Quella macchina mi fa una gran voglia; ho uno sponsor personale che è «Reporter» di Oleg Cassini, una linea di profumi. Sarebbe interessato al salto, chissà che non si possa trovare l'accordo». Intanto ci saranno le prove, alle quali prenderà parte anche Del Castello. (d.b.)

Balestre in pole pos

- 1) TYRRELL: squalificato fino a gennaio '85
- 2) MANSELL: sospesa la licenza di pilota e multa
- 3) ICKX: sospesa la licenza di direttore di gara
- 4) BENZINA: 220 litri fino al 1988
- 5) FORMULA 2: lascia il posto alla F. 3000 dall'85
- 6) FORMULA 3: sparisce il campionato europeo

di Andrea Ficarelli

PARIGI — È stata una vera rivoluzione. Per la prima volta da tempo memorabile, il Comitato esecutivo della Fisa si è dimostrato davvero «esecutivo» svolgendo il suo ruolo istituzionale. La Tyrrell esclusa dal campionato del mondo 1984, Jacky Ickx sospeso dal ruolo di direttore di corsa, Nigel Mansell sospeso per un anno con il beneficio della condizionale, capacità massima dei serbatoi delle Formula uno «congelata» all'attuale valore di 220 litri fino al 31 dicembre 1988, soppressione dei campionati europei di Formula 2 e di Formula 3, istituzione di un nuovo campionato per monoposto fino a 3000 cmc: sono queste le principali decisioni prese a Parigi il 18 luglio scorso. Sono decisioni in parte criticabili, ma finalmente sono decisioni vere.

JEAN MARIE BALESTRE, apparentemente caricato dalla ricorrenza francese del 14 luglio, le ha annunciate con il tono di un vincitore. Finita la riunione dell'esecutivo di mercoledì scorso alle 20,30 il presidente della Fisa ha ricevuto la decina di giornalisti intervenuti nell'ormai deserta sala riunioni di Place de la Concorde. C'era anche Gabriele Cadringer, l'ingegnere italiano che dopo mezza stagione di corse era finalmente riuscito a raccogliere prove sufficienti a mettere Ken Tyrrell con le spalle al muro.

IL CASO TYRRELL non è complesso come i comunicati ufficiali farebbero pensare. Tralasciando gli eventi successivi

alla sentenza — dei quali potete leggere a parte — l'esclusione della Tyrrell è stata accolta favorevolmente dalla stragrande maggioranza dell'ambiente della Formula uno indipendentemente dalla validità delle motivazioni. Dall'inizio dell'anno le Tyrrell effettuavano un raddoppio d'acqua a pochi giri dal termine affermando che ciò serviva all'impianto di iniezione.

Bastava un minimo di logica per capire che la sosta serviva in realtà a portare la vettura nei limiti di peso in vista delle verifiche, ma nessuno poteva dimostrarlo e il regolamento attuale — già modificato per l'86 — ha una lacuna di base che permette questa operazione. A Detroit, nel serbatoio dell'acqua di Brundle sono stati trovati 60 chilogrammi di pallini di piombo. Nessuno potrà mai dimostrare che questa zavorra era stata aggiunta insieme all'acqua, ma basta una normale intelligenza per comprendere che l'interno di un serbatoio non era la sua sistemazione più raziona-

le. La zavorra, inoltre, deve obbligatoriamente essere fissata al telaio, e questo non era certo il caso della Tyrrell. Alla base dell'esclusione della Tyrrell c'è però l'analisi di questa «acqua» che «serve al sistema di iniezione». Le analisi della Fisa hanno scoperto che dentro quest'acqua c'erano un 26 per cento circa di idrocarburi. Secondo la Tyrrell questa percentuale è molto più bassa, ma la sostanza, a nostro avviso, non cambia. Le possibilità sono due: o l'acqua incriminata andava davvero a finire nel sistema di iniezione o serviva solo da zavorra. Nel primo caso può essere contestato a Tyrrell l'uso di un carburante irregolare; nel secondo caso è invece evidente l'impiego di una zavorra irregolare. La Fisa ha scelto il primo caso, e Tyrrell non ha via di scampo.

IL VERO FATTO risolutivo del caso Tyrrell non si legge nei documenti ufficiali. È stato Ken a condannarsi con le sue parole. Quando l'Esecutivo della Fisa

gli ha contestato la presenza di idrocarburi nella sua «acqua pesante», Ken ha cercato di salvarsi dicendo che quell'acqua non andava a finire nel motore. Gli è stato quindi chiesto perché le sue macchine perdevano tempo a rifornirsi di un liquido che non serviva a niente, e Tyrrell ha dovuto ammettere che questo liquido serviva per portare la macchina nei limiti di peso. È ridicolo che il team inglese eviti ora di giustificarsi sul problema del peso delle sue vetture affermando che la Fisa non ha contestato questa irregolarità. La verità è una sola: se la Tyrrell dimostra di essere innocente davanti all'accusa di uso di carburante irregolare, deve anche ammettere di aver introdotto zavorra nel corso della gara, sia essa acqua, oppure acqua con idrocarburi, oppure acqua con idrocarburi e pallini di piombo.

Purtroppo la giustizia è spesso crudele. Se la Tyrrell non potrà più correre, termineranno anche le stagioni di Stefan Bellof e di Martin Brundle, quest'ultimo ancora convelescente dopo l'incidente di Detroit, e alcune decine di tecnici resteranno per un po' senza lavoro. «Vorrei sottolineare — ha detto Balestre a Parigi — che la Fisa ha valutato attentamente la situazione economica della Tyrrell prima di prendere la sua decisione. Ma l'esclusione è ancora un provvedimento indulgente, poiché avremmo avuto gli estremi per infliggere alla Tyrrell la squalifica. Ogni mese vengono presi provvedimenti di sospensione per anni di piloti o squadre minori o vengono addirittura emesse sentenze di squalifica a vita. La Tyrrell invece potrà tornare a correre già dal gennaio dell'85».

All'inizio dell'anno la Fisa era stata chiara sui rischi che avrebbero corso coloro che avrebbero violato il regolamento. Fa quindi piacere constatare che, una volta tanto, i buoni propositi sono stati rispettati. Si può commentare che sospendere una Tyrrell può essere facile, ma non sarebbe accaduto altrettanto se al posto di un piccolo team

Roma in lista per il 1985

ROMA, insieme a Curacao e Australia è nel numero delle prove di riserva per il Gp del prossimo anno. Vediamo quali saranno i sedici appuntamenti:

Formula 1 1985:

3 febbraio: Brasile.

31 marzo: Dallas.

21 aprile: Portogallo.

5 maggio: San Marino.

19 maggio: Monaco.

2 giugno: Spa.

16 giugno: Montreal.

23 giugno: Detroit.

7 luglio: Paul Ricard.

20 luglio: Silverstone.

4 agosto: Nürburgring.

18 agosto: Zeltweg.

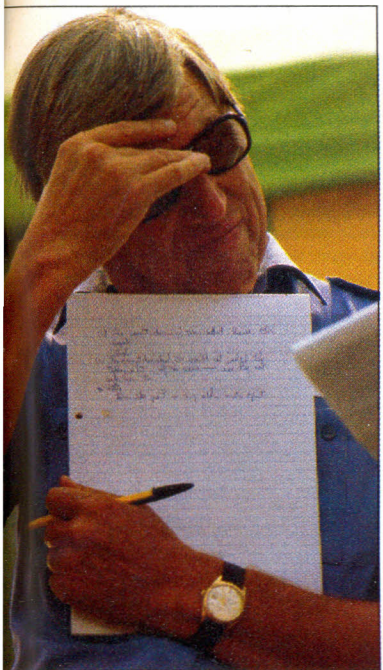
25 agosto: Zandvoort.

8 settembre: Monza.

22 settembre: G.P. d'Europa.

5 ottobre: Kyalami.

unghie
ition



Ken Tyrrell, (sopra, Foto Villani) il costruttore inglese s'è visto squalificare fino alla fine dell'anno. Sotto, la pagina di AS dove si vedono le due bandiere esposte contemporaneamente nel Gp di Montecarlo: questa pagina è stata portata come prova contro Ickx che si è visto ritirare la licenza



Jean Marie Balestre, a sinistra (Foto Villani) ha voluto dare una lezione di severità al mondo della F. 1. A Nigel Mansell, protagonista della prima e disastrosa partenza di Detroit, sotto (Foto Amaduzzi), Balestre ha sospeso la licenza con la condizionale e gli ha inflitto 6000 dollari di multa (11 milioni)



**AUTO SPRI
 NT**  **Zoom** **Formula 1 World Championship 1984**



La bandiera rossa nel momento di gara s'è squalificata, seguito la sospensione del GP ma un commissario decide di esporre anche la bandiera a scacchi. A lato: Prost ingegnere assistente al magnifico driver francese

GP MONACO MONTECARLO

ci fosse stata una squadra come una Brabham, una Ferrari o una Renault.

SARÀ ANCORA DI 220 litri la capacità massima dei serbatoi delle vetture di Formula 1, nell'85 fino all'88. «Vi siete lamentati della mancanza di competizione nelle gare di quest'anno — ha spiegato Balestre ai giornalisti — avete detto che la Formula 1 era diventata un economy run. Ora siete accontentati». Sparisce così il proposito di ridurre la capacità a un massimo di 195 litri fin dal prossimo anno. L'unico team che sosteneva questa soluzione era la Tyrrell. Dal prossimo anno saranno inoltre vietate aggiunte di liquidi di qualunque tipo nel corso della gara.

È STATO AUTOSPRINT, con la foto pubblicata in apertura dello «Zoom» del Gran Premio

di Monaco, a far condannare Jacky Ickx. La fotocopia della pagina del nostro settimanale era allegata al dossier presentato a tutti i membri dell'Esecutivo. La foto mostrava la bandiera a scacchi e la bandiera rossa esposte contemporaneamente sul traguardo. Dimostrato che Ickx, ha interrotto la corsa senza consultare i commissari sportivi, la Fisa non si è neppure posta il problema di soppesare un eventuale favoritismo del pilota belga della Porsche a vantaggio dell'altro pilota Porsche Alain Prost. Se Ickx sa fare il mestiere di pilota, ciò non significa che sappia fare quello del direttore di corsa, e per il suo operato dovrà pagare una ammenda di 6000 dollari (circa 11 milioni di lire) e dovrà restituire la sua licenza da direttore di corsa.

segue

Balestre in pole...

segue

SE NIGEL MANSELL è stato protagonista di una partenza pericolosa nel Gran Premio di Detroit, un provvedimento nei suoi confronti era senz'altro auspicabile. Niente da dire sui 6000 dollari che — come Ickx — il pilota della Lotus dovrà pagare alla Fisa, ma per la sospensione di un anno (che verrà applicata solo se Nigel si renderà protagonista di altri «numeri») ci sarebbe qualcosa da ridire. Viene da chiedersi come avrebbe dovuto comportarsi la Fisa ai tempi di Gilles Villeneuve e di Alain Jones... Se quello applicato con Mansell è il nuovo metro della giustizia sportiva, tutti sono pronti ad accettarlo, ma bisognerà pretendere che l'applicazione sia sempre così rigida.

LA FORMULA 2 sparirà dal calendario Fia fin dal 1985. Al suo posto si farà la tanto chiacchierata Formula 3000. A richiederla sono stati gli stessi costruttori di una Formula 2 morente, desiderosi di trovare nuova linfa nei Ford Cosworth rimasti senza un mercato in Formula 1. Potranno essere utilizzati motori fino a 12 cilindri, ma dovrà essere montato un limitatore tarato al regime massimo di 9000 giri al minuto, soluzione che dovrebbe contenere la potenza a non più di 450 cavalli. Il limitatore sarà presto oggetto di collaudi, ma temiamo che l'impiego di questo congegno non mancherà di creare problemi di verifica. Proprio il limitatore è visto come il maggior punto interrogativo di questo nuovo campionato che non si chiamerà né di Formula 2 né di Formula 3000: la Fisa vuole un nome nuovo che sarà approvato nella riunione di ottobre.

LA FORMULA 3 non avrà più il suo campionato europeo. «Vogliamo potenziare i campionati nazionali di Gran Bretagna, Italia, Francia e Germania. Siamo stanchi di vedere gare con dodici piloti e 2000 spettatori» ha detto Balestre. In compenso, a fine anno si svolgerà una Coppa Fia in prova unica alla quale saranno ammessi i primi otto classificati di ciascun campionato nazionale. A sostenere questa evoluzione sono stati soprattutto Bernie Ecclestone e

Pierluigi Corbari. La soppressione del campionato di Formula 3 rappresenta un modo per rafforzare la nascente «Formula 3000».

L'ENDURANCE non sarà veramente mondiale, visto che una fusione tra vetture Imsa e vetture di gruppo C non è tecnicamente fattibile in tempi brevi.

NON SI È PARLATO del calendario, anche se la Commissione Formula 1, che si era riunita il giorno prima dell'Esecutivo, aveva avanzato una proposta «onesta» che non comprendeva gran premi «fantasma» come quelli di Fuengirola o New York. Sul problema di Dallas, comunque, la Fisa si è già pronunciata, chiedendo agli organizzatori un deposito cauzionale di 200 mila dollari (circa 350 milioni di lire) a garanzia dei lavori di miglioramento del tracciato. □

Nell'ambiente della F.1 molti gli scettici

«Tyrrell rientrerà»

BRANDS HATCH - L'ambiente della Formula 1 non ha preso sul serio la Fisa. Appresa la decisione del Comitato esecutivo, la maggior parte dei team non ha mascherato la propria soddisfazione per l'avvenuto riconoscimento dell'irregolarità della Tyrrell, ma, al tempo stesso, in pochi sono sembrati convinti della sua estromissione dalle gare fino al termine del campionato. «Non è possibile far chiudere un team». È stato il commento generale «anche se una sanzione molto pesante è giusta». Ken Tyrrell non ha perso tempo. Appresa la sentenza dell'Esecutivo Fisa, ha subito chiesto l'intervento dell'Alta Corte di Londra per poter schierare le sue vetture nel Gran Premio di Gran Bretagna. L'autorità giuridica britannica si è dichiarata incompetente per quanto concerne l'accertamento delle irregolarità delle Tyrrell ma considerata la gravità del provvedimento adottato dalla Fisa nei confronti della squadra inglese, senza che questa abbia avuto il tempo materiale di organizzare una difesa, ha ordinato agli organizzatori di Brands Hatch di ammettere al via le due Tyrrell, indipendentemente dalle decisioni dell'autorità sportiva. Il team inglese ha dovuto garantire al giudice che dentro al serbatoio dell'acqua ci sarebbe stata soltanto dell'acqua, mentre la Fisa ha informato che l'Alta Corte di Londra avrebbe dovuto accettare tutte le responsabilità per eventuali incidenti di cui la Tyrrell fosse divenuta protagonista.

VENERDÌ MATTINA, Bellof e Johansson hanno quindi preso parte «regolarmente» alla prima sessione di prove del Gran Premio di Gran Bretagna. Nel frattempo lo sponsor Delonghi aveva deciso di rinunciare al suo contratto in seguito ai commenti negativi apparsi sulla stampa nei confronti della Tyrrell. Sabato alle ore 15,30 era stata indetta una conferenza della squadra inglese. La Fisa l'ha però anticipata organizzandone una alle 14,30. In quella sede Balestre ha ribadito quanto aveva già detto a Parigi subito dopo la riunione dell'Esecutivo. Ken Tyrrell, pochi minuti dopo si è esibito in una difesa ad oltranza della sua regolarità. Ribattendo punto per punto le accuse della Fisa, il «Boscaiolo» ha negato di aver mai effettuato rifornimenti irregolari in gara e di aver fatto uso di carburante irregolare, ha criticato i dati forniti dalla Fisa sull'analisi, dicendo inoltre che i pallini di piombo trovati nella sua vettura erano da considerate «zavorra fissa».

IL MOTIVO che avrebbe spinto la Fisa ad escludere la Tyrrell sarebbe, secondo alcuni, la volontà di tagliar fuori l'unica Casa che sosteneva la riduzione della capacità dei serbatoi a 195 litri per l'85. Ora la Tyrrell spera che il tribunale d'appello accolta favorevolmente il suo ricorso, ma, anche se ciò dovesse avvenire non sarà prima del GP di Germania, e al di fuori della Gran Bretagna ben difficilmente ci sarà un'Alta Corte in grado di aiutare Tyrrell a prender parte alla corsa. Purtroppo per Tyrrell sabato prima del gran premio di Brands Hatch le sue vetture sono state verificate in tutto e per tutto, anche se ufficialmente erano «fuori gara». Il fondo delle macchine non era però «piatto» come prescrive il regolamento, ma aveva dei fori che facevano sospettare canalizzazioni interne per creare deportanza. Non c'era modo di escludere due vetture già escluse. Queste Tyrrell sono davvero tutte da scoprire... (a. f.)

Mansell si difende accusando i turbo

«Bisogna vietarli»

BRANDS HATCH. Riunendo un certo numero di giornalisti francesi e inglesi venerdì sera, il presidente della FISA, Jean Marie Balestre, ha tolto i dubbi sulle decisioni prese dal Comitato Esecutivo, di cui leggete in altra parte del giornale. Ha spiegato la difesa presentata da Jacky Ickx, al quale è stato contestato il fatto di aver fermato il Gran Premio di Monaco senza aver prima consultato i commissari sportivi, che erano i soli a poter decidere se la corsa poteva ripartire o no. Jacky Ickx ha risposto che la sua esperienza di pilota riteneva che lo rendesse più competente dei commissari. È stato deciso che a partire dal prossimo anno ci saranno solamente tre direttori di gara abilitati ad esercitare tale mansione nelle prove di campionato del mondo di F. 1: uno in Europa, uno in America e uno come riserva. Quanto a Mansell, il pilota

si è difeso sostenendo che è molto difficile dominare un motore turbo, bisognerebbe vietarli... Si è parlato poi di Dallas, Balestre ha rivelato che pure la commissione di sicurezza della FISA è salita sul banco degli imputati. Gli sono stati mossi dei rimproveri riguardo al rivestimento del circuito, di cui il suo rappresentante Derek Ongaro dovrà dare spiegazioni nel riunione di ottobre. Balestre in merito ha detto: «A Dallas ci sono aerei che pesano tonnellate e che in ogni minuto si posano sulla pista dell'aeroporto sopportandone perfettamente il peso, non c'è dunque nessuna scusa al deperimento dell'asfalto». Ciò che si rimprovera soprattutto agli organizzatori è di non aver seguito le raccomandazioni fatte loro il sabato sera, quando gli fu intimato di fare le riparazioni necessarie con del cemento a presa rapida. Essi non l'hanno



fatto in due punti del circuito che si sono rapidamente deteriorati durante la corsa.

SI È POI parlato naturalmente del caso Tyrrell. Balestre non era affatto contento di essersi dovuto inchinare davanti alla decisione della corte suprema e non nascondeva che gli eventuali punti raggranellati dalla Tyrrell nel Gran Premio di Gran Bretagna non verranno riconosciuti dalla FISA. Nelle due conferenze stampa del giorno dopo prima ha parlato Balestre poi Tyrrell. Balestre afferma in effetti che l'acqua ottenuta nel serbatoio della Tyrrell conteneva il 26% di idrocarburi. Tyrrell in risposta pretende che l'analisi doveva essere letta diversamente e che non c'erano che dele tracce infinitesimali di solventi che potevano perfettamente trovarsi nell'acqua proveniente dal rubinetto. (g. c.)

Punto per punto le decisioni della Fisa

QUESTE le decisioni del Comitato esecutivo della Federazione Internazionale dello Sport Automobilistico (FISA). Parigi, 18 luglio 1984

CAMPIONATO DEL MONDO F.1: sanzioni concernenti i Gran Premi 1984, pronunciate dal comitato esecutivo in applicazione dell'articolo 152 del codice sportivo internazionale.

SQUADRA TYRRELL: dopo aver ascoltato il signor Ken Tyrrell. Viste ed esaminate le risultanze dei prelievi effettuati sulla vettura Tyrrell n. 3 al Gran Premio di Detroit; viste le testimonianze intese e per intima convinzione della violazione degli articoli seguenti del regolamento tecnico di formula uno: **art. 6.14:** qualsiasi rifornimento durante la corsa è vietato; **art. 14.1.2:** carburante non conforme al regolamento; **art. 6.9:** le canalizzazioni del carburante devono avere delle connessioni auto-otturanti di sicurezza; **art. 6.11:** le canalizzazioni devono resistere a una pressione e una temperatura regolamentare; **art. 4.2:** qualsiasi zavorra può essere utilizzata a condizione che sia fissata in modo tale che siano necessari degli attrezzi per toglierla. Deve essere possibile apporvi dei sigilli.

Il comitato esecutivo delibera: il Team Tyrrell ingaggiato nel campionato del mondo di formula uno della Fia è escluso da questo campionato e di conseguenza il suo ingaggio è annullato. Questa decisione ha effetto immediato. L'appello davanti al tribunale d'appello della Fia non è sospensivo.

Direttore di corsa del Gran Premio di Monaco: dopo aver ascoltato il signor Jacky Ickx, direttore di corsa al Gran Premio di Monaco 1984, il comitato esecutivo constatando che egli aveva deciso la fine della prova senza consultare i commissari sportivi e che non aveva rispettato gli articoli 141 e 142 del codice sportivo, l'articolo 1 delle disposizioni generali del regolamento sportivo del campionato del mondo di F.1 e l'articolo 19 del regolamento standard di F.1, gli ha inflitto un'ammenda di 6.000 dollari USA, e la sospensione immediata della superlicenza Fisa di direttore di corsa.

Nigel Mansell: dopo aver ascoltato il signor Nigel Mansell il comitato esecuti-

vo, accordandogli tutte le circostanze attenuanti per condotta e sorpasso pericolosi nel corso della partenza del Gran Premio di Detroit, gli infligge un'ammenda di 6.000 dollari USA e la sospensione della licenza con rinvio per tutta la stagione in corso, applicabile in caso di recidività per un fatto della stessa natura.

Gran Premio di Dallas: il promotore e l'organizzatore del Gran Premio USA di Dallas sono convocati davanti al comitato esecutivo di ottobre per rispondere dei fatti che hanno di conseguenza turbato lo svolgimento della corsa. Inoltre essi dovranno depositare una cauzione di 200.000 dollari USA prima dell'approvazione finale del calendario F.1 della Fisa in ottobre al fine di garantire la realizzazione dei lavori necessari che saranno indicati dalla commissione di sicurezza prima del mese di ottobre.

Regolamento tecnico: a partire dall'1.1.1985 e fino al 31.12.1988 la quantità totale di carburante a bordo della vettura non deve superare i 220 litri; è vietato durante la corsa aggiungere qualsiasi liquido o materiale; la commissione di formula uno deve studiare immediatamente tutti i dispositivi per limitare nelle prove e in corsa la potenza dei motori. Una prima riunione tecnica avrà luogo il 2 agosto a Hockenheim; proroga di principio di 2 anni del patto della concordia a condizione che un gruppo di lavoro composto da rappresentanti della Fisa e dei costruttori riveda prima del 1 dicembre le disposizioni che le parti desiderano mettere all'ordine del giorno.

Campionato del mondo endurance: il regolamento tecnico a partire dall'1.1.1985 è lo stesso del 1984 ma controllato da una perfetta affidabilità dei contatori e con un rifornimento totale di carburante diminuito del 15% per le vetture del gr. C1, B, Gtp, Gtx, Gto e Gtu; per tutte le vetture l'asse della pedaliera non deve mai essere situato più avanti dell'asse delle ruote anteriori; il roll bar deve essere di acciaio, con tubi di questo materiale senza saldature. Le dimensioni minime sono quelle previste all'art. 4.5.1. dell'art. 257 dell'ann. J o quelle di 1 3/4 pollici x 0,9 o l'equivalente in tubi di lega. L'alluminio e gli altri materiali non ferrosi sono proibiti. I punti 2 e 3 sopra

descritti saranno obbligatori per tutte le nuove vetture costruite a partire dal 1.1.1985. Le vetture costruite secondo il regolamento 1984 saranno ammesse a titolo di transizione fino al 31.12.1986, a condizione che esse dimostrino la prova della data di costruzione.

Carburante: fornitura del carburante da un solo fornitore di ogni organizzatore, che offra tutte le garanzie di qualità del prodotto. A partire dall'1 gennaio 1986 Applicazione delle decisioni del comitato esecutivo della Fisa per la soppressione totale del regolamento del consumo sotto la riserva che le prove praticate di certi dispositivi per limitare la potenza che saranno provati sul terreno prima dell'1 aprile 1985 in collaborazione con i costruttori diano dei risultati positivi a tutte le domande. **Regolamento sportivo:** nel 1985, la Fisa organizzerà un campionato del mondo endurance per i piloti e le squadre; ci saranno ugualmente delle coppe Fia per i piloti e le squadre di gruppo C2 e delle classifiche separate saranno stabilite al termine di ogni prova per l'attribuzione di questi trofei oltre a una classifica generale; i nomi delle squadre devono figurare in tutti i documenti e i bollettini diffusi prima, durante e dopo la corsa dagli organizzatori, oltre ai nomi dei piloti; una squadra è definita dal nome attribuito al numero permanente per il campionato; per le due classifiche di squadra (generale e C2) i punti saranno attribuiti secondo il seguente parametro: 20-15-12-10-8-6-4-3-2-1, tenendo conto unicamente del miglior piazzamento ottenuto; tutte le prove del campionato squadre conterranno per l'attribuzione del titolo di campione del mondo delle squadre, il titolo di campione del mondo squadre sostituirà l'attuale titolo di campione del mondo dei costruttori. **Gruppo C2:** incoraggiamento al gruppo C2 per tutta una serie di misure da mettere a punto (presenza del 1. sul podio, classifica speciale, coppa Fia nel campionato, ecc...); nuove decisioni sportive per incoraggiare le scuderie private.

CAMPIONATI EUROPEI MONOPOSTO: a partire dal 1985 il campionato europeo di F.3 è annullato al fine di incrementare il valore dei campionati nazionali, in particolare quelli di Gran

Bretagna, Francia, Italia e Germania e affinché si conservi un solo campionato europeo di monoposto; alla fine del 1985 una coppa Fia sarà disputata dai primi 8 di ogni campionato nazionale di F.3

A partire dal 1985, e alla domanda dei costruttori di F.2, è creato un nuovo campionato europeo il cui nome sarà comunicato prossimamente e che risponderà al seguente regolamento: il regolamento sportivo sarà identico a quello della F.2 1984; per il 1985, a titolo transitorio, le attuali vetture di F.2 potranno essere accettate se il numero delle vetture della nuova formula non è sufficiente per una competizione, a condizione che queste vetture rispettino un peso minimo di 540 kg. 12 corse nell'arco dell'anno di cui 4 si svolgeranno di contorno a Gran Premi di F.1; il calendario delle prove sarà fissato in ottobre.

Regolamento tecnico: Motore: 3 litri max. libero; massimo 12 cilindri; ammissione atmosferica; carburante secondo l'annesso J; aria solo comburente; regime limite a 9.000 giri/ minuto per mezzo di limitatore di giri (potenza tra i 400 e 450 CV); **Peso minimo:** 540 kg; nessuna parte della vettura, eccetto il motore, potrà utilizzare elementi in titanio. **Telaio:** dimensioni e regolamenti attuali della F.2 1984; salvo fondo piatto a partire dall'1 gennaio 1985 secondo l'attuale regolamento di F.1; dimensioni dell'allettone posteriore: altezza massima 80 cm. larghezza massima 90 cm. nessun "piccolo alettone laterale" secondo regolamento da definire; divieto di freni al carbonio; a partire dall'1 gennaio 1986 la pedaliera dovrà essere conforme alla definizione della pedaliera del gruppo C2; pneumatici: stesse dimensioni della F.2 1984. Decisione complementare. La potenza dei motori sarà limitata a 400-450 CV (9.000 giri/min.) da un limitatore di regime la cui realizzazione e affidabilità dovranno essere stabilite e provate prima del 30 agosto 1984 dai concorrenti, se ciò non sarà fatto tutte le decisioni della Fisa di cui sopra concernenti questo nuovo campionato europeo saranno automaticamente annullate. Questo mezzo di controllo della potenza dovrà essere approvato dall'ingegnere della Fisa, dalla commissione tecnica e da 2 rappresentanti dei costruttori di F.2. □

TYRRELL

1. 2 SAMPLES OF LIQUID ANALYSES

AROMATICS	27.5 PERCENT	-	29.7 PERCENT
OLIFINS	4.0 PERCENT	-	3.7 PERCENT
SATURATES	65.5 PERCENT	-	66.6 PERCENT
NITROGEN	0.003 PERCENT	-	0.003 PERCENT
ALCOHOL	0.01 PERCENT	-	0.01 PERCENT
OXGEN	73.6 PERCENT	-	73.4 PERCENT

2. AROMATICS CONSIST OF BENZENE, TOLUENE, ZYLENE. PERCENTAGE OF EACH NOT ESTABLISHED AT THIS TIME AS LABORATORY NEEDS SPECIAL EQUIPMENT WHICH THEY HAVE ORDERED. RESULTS SHOULD BE AVAILABLE APPROX. JULY 20.

3. AROMATICS ARE CONSIDERED CONSTITUENTS OF FUEL.

4. INCREASE IN ENGINE PERFORMANCE IS DEBATABLE.

BEST REGARDS,

JOHN T. TIMANUS
TECHNICAL MANAGER
PROFESSIONAL RACING
SCCA

FIAOT A 290442F

ABOVE VIA RCA FROM SCCA DVR

VOTRE REFERENCE YL/JA NO 374

AVONS EFFECTUE ANALYSE PAR CHROMATOGRAPHIE ET SPECTROMETRIE DE MASSE DANS L'EAU NOUS AVONS TROUVE LES COMPOSES ORGANIQUES SUIVANTS
DIMETHYLFORMAMIDE : ENVIRON 5 MG/L.
PENDANT CE SOLVANT EST TRES UTILISE ET POURRAIT PROVENIR D'UNE CONTAMINATION EVENTUELLE DE L'ECCHANTILLON AU MOMENT DU PRELEVEMENT.
2-ETHYL 1 HEXANOL : ENVIRON 0.1 MG/L
TOLUENE : ENVIRON 0,01 MG/L
TRACES (CONCENTRATION INFERIEURE A 0,05 MG/L) :
PHENOL ALCOOL BENZYLIGUE, 4 METHYL-2-6 DITERTIOBUTYLPHENOL (ADDITIF DE PRODUIT PETROLIER) VOUS ADRESSONS COURRIER DE CONFIRMATION
MERCIEMENTS
SALUTATIONS

J. BERREBY

FIAOT A 290442F
PUBLIC WY PARIS F

Questi i telex inviati dal laboratorio di analisi alla Fisa (all'attenzione di Gabriele Cadringer) che attestano le irregolarità delle sostanze trovate nei serbatoi dell'acqua della Tyrrell di Brundle dopo il Gran Premio di Detroit

Calendario sportivo dal 23 al 29 luglio 1984

27 luglio

Marlboro F.3 a Spa
(VC) ●●●●F.3
BRDC - Silverstone Circuit - SILVERSTONE Northants (Gran Bretagna)

27-28 luglio

Ulster Rally
(R) ●●●●N-A-B-T2-GT4
Northern Ireland MC - 134 Coagh Road - STEWARTSTOWN (Gran Bretagna)

Jordan Rally
(R) ●●●●N-A-B
Royal Automobile Club of Jordan - PoBox 920 - AMMAN (Giordania)

27-29 luglio

Rally Vida (coeff. 1)
(R) ●●●●N-A-B
Campionato europeo piloti rally UAB Conseil Départemental - 195 Brésovsko Chaussée - PLOVDIV (Bulgaria)

27 luglio-1 agosto

Rally d'Argentina
(R) ●●●●N-A-B
Campionato mondiale rally Automovil Club Argentino Avenida del Libertador 1850 - 1461 BUENOS AIRES (Argentina)

28 luglio

2 Ore di Misano auto storiche
(VC) ●VE
Santamonica S.p.A. - Via del Carro, 27 - 47046 MISANO ADRIATICO (Forlì)

Slalom Val d'Intelvi
(SI) ●N-A-B-VS
U.S. Lanzo d'Intelvi - Via Volta 11 - 22024 LANZO D'Intelvi (Como)

28-29 luglio

24 Ore di Spa
(VC) ●●●●A
Campionato europeo turismo RAC de Belgique - Rue d'Arlon 53 - 1040 BRUXELLES (Belgio)

Salita al Teufelskopf
(VS) ●●●●N-A-B-C-E-F2-F3
MSC Mithras Schwarzenze e V - Gartenstr. 2 - 6699 FREISEN-OBERKIRCHEN (Germania)

Salita di Dunierès
(VS) ●●●●N-A-B-D-E-T2-GT4-S6
ASA du Forez - 9 rue du Gal Foy - 42000 St. ETIENNE (Francia)

Rally dei Tre Laghi (1. serie)
(R) ●●●●N-A-B
Scud. Brescia Rally - Contrada Santa Chiara 37 - 25100 BRESCIA

Rally Valli Vesimesi (1. serie)
(R) ●N-A-B
Pro Loco Vesime - Piazza Vittorio Emanuele II - 14059 VESIME (Asti)

28-30 luglio

Rothmans Bravo Rally (ex Bosphorus Rally)
(R) ●●●●N-A-B
T.T.O.K. - Sisli Meidani 36 - 364 INSTANBUL (Turchia)

29 luglio

Euro F.2 a Pergusa
(VC) ●●●●F.2 + R5 Elf-Tr. Peugeot
Campionato europeo piloti F.2 Ente Autonomo Pergusa - Piazza Prefettura 6 - 94100 ENNA

Endurance a Brands Hatch
(VC) ●●●●C-2-B
Campionato europeo piloti endurance BRSS - Brands Hatch Circuit - FAWKHAM DARTFORD Kent (Gran Bretagna)

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
A	Autobianchi A 112	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		

Corse a Calder
(VC) ●●●●B-GT4
Melbourne Int. Raceway - Po Box 46 - KEILOR (Australia)

Talladega 500
(VC) ●●●●STK
NASCAR - PO Box «K» - DAYTONA BEACH Flo. 32015 (USA)

3 Ore IMSA a Portland
(VC) ●●●●IMSA
IMSA - Po Box 3465 - BRIDGEPORT Conn. 06605 (USA)

All Japan 1000 Km Race al Fuji
(VC) ●●●●C-Cjr
Fuji Speedway FISCO Club - 2-4-1 Marunouchi, Chiyoda-ku - TOKYO (Giappone)

Eurosailta Svolte di Popoli
(VS) ●●●●N-A-B-C-T2-GT4-S6
Campionato europeo della montagna AC Pescara - Via del Circuito 49 - 65100 PESCARA

Salita di Rôfor
(VS) ●●●●N-A-B-FV-FSV
SMK Arboga - Faek 62 - 67051 CHARLOTTENBERG (Svezia)

Rallycross Valkenswaard
(RC) ●●●●A-B-S5
Nederlandse Rallycross Vereniging - Meesstraat 80 - 3201 RA SPIJKENISSE (Olanda)

Rally del Mare (2. serie)
(R) ●N-A-B
Scud. Termoli Corse - Contrada Mucchiotti 2 - 86039 TERMOLI

Cross a Latina
(A) ●A-B-S5
Autoclub Latino - Piazza A. Diaz 17 - 04100 LATINA

Slalom Antignano-Monteburione
(SI) ●N-A-B-VS
Scud. Livorno Corse - Viale Italia 403 - 57100 LIVORNO

Slalom Trofeo Città di Montevano
(SI) ●N-A-B-VS
CA. VI. DO - Via Amendola 129 - 85047 MOLITERNO (Potenza)

Slalom Pedemonte - La Campora
(SI) ●N-A-B-VS
Scud. Valpolcevera - Via Croce Verde 6 R - 16164 PONTEDECIMO (Genova)

Slalom di Partanna
(SI) ●N-A-B-VS
Sporting Club Partanna - Via XX Settembre 17 - 91028 PARTANNA (Trapani)

Le gare rinviate e annullate

21-22 luglio	RALLY DI FIUGGI	passa al 5 agosto col nome di Rally di Roma
21 luglio	RALLY DI PUGLIA E LUCANIA F. 2000 A MISANO	rinvio all'8-9 settembre annullata
26-28 luglio	RALLY COLLINE DI ROMAGNA	annullato
29 luglio	STORICHE A MONTE SALVIANO	annullata

AUTOSPRINT - Il settimanale da corsa - Anno XXIV N. 30 del 24-30 luglio 1984
CONTI EDITORE S.p.A. - Direttore responsabile: **ITALO CUCCI**
PREZZI ALL'ESTERO: Austria Sc. 60,00 - Belgio Bfr. 77,00 - Canada C. Doll. 3,80 - Danimarca Dkr. 26,00 - Francia Fr. 16,00 - Germania Dm. 7,50 - Grecia Dr. 270,00 - Inghilterra Lgs. 1,80 - Lussemburgo Lfr. 72,00 - Olanda Hfl. 7,70 - P.to Monaco Fr. 16,00 - Spagna Ptas. 265,00 - Svizzera Sfr. 5,00 - Svizzera Canton Ticino Sfr. 4,20 - Sud Africa Rand 3,95 - Malta Cm. 45.
MODALITÀ DI PAGAMENTO: a) vaglia postale - b) assegno bancario - c) versamento sul c.c. postale n. 244400, da intestare a Conti Editore S.p.A., via dell'Industria 6 - 40068 San Lazzaro di Savena (Bologna). Numeri arretrati: il doppio del prezzo di copertina.
AUTOSPRINT ALL'ESTERO: Argentina: Viscontea Distribuidora S.C.A. Calle la Rioja 1134/56, Buenos Aires; Arabia Saudita: Al-Khazindar Establ. P.O. Box 157, Jeddah; Australia: Speedimpex Australia PTY. Ltd., 160-166 - Sussex - Street - Sidney; Austria: Morawa & CO., Wollzeile, 11, 1010 Wien 1; Belgio: Agence & Messageries de La Presse S.A., Dept. Publications 1, Rue de La Petite-Île 1070 Bruxelles; Brasile: Livraria Leonardo da Vinci Ltda., Rua Sete de Abril, 127, 2º Andar, S/22, San Paulo; Canada: Speedimpex Distribution Inc., 155 Deerhide Crescent, Unit 5, M9M-2Z2, Toronto, Ont.; D.P.E. distribution de Presse Europeen Inc., 9875 L'Esplanade, H3L-2X2, Montreal, Que.; Danimarca: Dansk Bladdistribution, V/Mogens Schroeder 5, Rosenborggade 1130 Kopenhagen; Ecuador: Oviedo Ermanos, Agencia De Publicaciones S.A. Chimborazo Sil Y Luque, Guayaquil; Francia: C.C.E.I., 107, rue Réaumur, 75002 Paris; Francia del Sud: Presse Diffusion S.A., Rue de Millo, Monaco Principato; Germania: W.E. Saarbach G.m.b.H., Postfach 10 16 10, Follerstrasse, 2, 5000 Koeln, 1; Grecia: The American, Book & News Agency 387, Vouliagmenis Avenue, Ilioupolis-Athens; Inghilterra: Spotlight Magazine, 1 Benwell Road, London N7 7AX; Iran: Zand Bookshop, 6/7 Karimkhan Zand Avenue, Teheran; Iranian Amalgamated Distribution Agency Ltd., 151 Klaban Soraya, Teheran; Jugoslavia:

Prospecta, Terazije 16, Beograd; Lussemburgo: Messageries Paul Kraus 11, rue Christophe Plantin, Bdite Postale 2022, 1022 Luxembourg; Malta: Miller Distributors Ltd., M.A. Vassalli Street, Valletta; Olanda: Van Ditmar B.V., Oostelijke, Handelskade 11, 1019 Amsterdam; Pakistan: Indus River Contractors, Tarbela Dam Colony, District Abbottabad, Pakistan; Portogallo: Armando Loureiro Pereira LDA., Rua Rodrigo De Fonseca 135-5 E, Lisboa 1; Principato di Monaco: Presse Diffusion S.A., 7, Rue de Millo, Monaco; Spagna: Sociedad General Espanola de Libreria, Avenida Valdeleparra s/n, Alcobendas-Madrid; Sociedad General Espanola de Libreria, Calle Avila 129, Barcelona-5; Sud Africa: L'Edicola Mico (PTY) Ltd., Fanora House 41 Kerk Street, Johannesburg; Svezia: Bror Lundberg, Box 19513, 104-32 Stockholm; Svizzera: Kiosk A.G., Maulbeerstrasse, 11, Bern; Naville S.A. - Service Presse Case Postale, 38-42, Avenue Vibert, 1227 Carouge; Schmidt-Agence AG., Sevogelstrasse, 34, 4002 Basel/Svizzera; Svizzera Canton Ticino: Melisa S.A., Via Vegezzi 4, 6901 Lugano; Turchia: Yabancı Basın Tevziat, Barbados Bulvarı 51, Besigtas-Instanbul; Uruguay: D.I.S.A., Julio Herrera Y Obes 1626-28-30, Montevideo; Julio Nunez, Avenida Gonzalo Ramirez 1393, Montevideo; U.S.A.: Speedimpex U.S.A. Inc., 23-16 40th Avenue, Long Island City N.Y. 11101; Venezuela: Editorial Ca. Calle Negrin, Ed. Davolea, Planta Baja, Caracas.
PUBBLICITÀ: Concessionaria: A. Manzoni & C. S.p.A. via Villorosi, 13 - 20143 Milano - Tel. (02) 83.872 FILIALI: 40121 Bologna, Via dei Mille, 16 - Tel. (051) 261218 - 225609; 16129 Genova, Tel. (010) 369347; 80121 Napoli, Via Medicina, 17 - Tel. (081) 312297 (5 linee); 35100 Padova, Via Pellizzo, 15 - Tel. (049) 35515 - 35559; 90141 Palermo, Via Messina, 3 - Tel. (091) 589111; 00186 Roma, Via del Corso, 207 (P.zza Colonna) - Tel. (06) 6794091 - 6783051; 10128 Torino, Via Montecuocoli, 6 - Tel. (011) 51.75.86-7-8. E altre filiali in Italia.
Articoli, foto e disegni non richiesti, anche se non pubblicati, non verranno restituiti - Copyright «Autosprint» 1984.

CONOSCIUTI IN TUTTO IL MONDO.

BankAmerica Travelers Cheques. World Money.®

Dovunque andiate nel mondo, troverete che poche cose sono universalmente riconosciute quanto i BankAmerica Travelers Cheques. Ecco perchè chi viaggia frequentemente se ne serve per fare acquisti e saldare i propri conti in 160 Paesi nei sei continenti. Emessi nelle più importanti valute mondiali, i BankAmerica Travelers Cheques sono disponibili e rimborsabili presso migliaia di banche in tutto il mondo. E sono garantiti dalla BankAmerica Corporation per oltre 120 miliardi di dollari USA. E anche a Londra, come in tutto il mondo, li potete utilizzare a qualsiasi ora del giorno o della notte.



BankAmerica Corporation

