

# AUTO SPRI NT

18

**SUPERTEST  
MARCH F3000**

FotoColombo



**PROST SENZA BENZINA VINCE  
UN GP S.MARINO  
GIOCATO ALL'ULTIMO LITRO**

# SETE DI VITTORIA

## Da otto Gran Premi non vede più il traguardo **Semaforo rosso per Alboreto**

**NELLE SACRE SCRITTURE** è scritto che l'uomo nasce per soffrire. Lo si legge nel libro di Giobbe, ma probabilmente qualcosa di simile lo si troverà adesso anche nel diario di Alboreto o di Patrese. A Imola il ritiro di Michele a due giri dalla fine, dopo una corsa gagliarda e allo stesso tempo tatticamente ineccepibile, è stato sconcertante. Con il Gran Premio di San Marino sono già otto gli appuntamenti mondiali consecutivi che non lo vedono più al traguardo, una lunga serie iniziata con Monza e che speriamo abbia trovato la sua fine con Imola. Un peccato perché il talento del nostro portacolori resta immutato e un saggio è venuto dalla sua guida durante le prove di qualificazione sul Santerno, quelle che hanno finalmente riportato il sorriso nel clan modenese. Anche Patrese ha masticato molto amaro sul suo circuito preferito e dove, in ogni caso, patisce delusioni cocenti. Il ritiro nel finale lo ha derubato di un podio che è arrivato a sfiorare dopo una corsa maiuscola, ma il sesto posto permette pur sempre a un team prestigioso come la Brabham di riapparire nella classifica costruttori da dove sembrava tagliata fuori sine die. Oltretutto Riccardo ha sofferto anche di un lunghissimo anonimato che la sua condotta di gara non meritava di certo. Nelle prime posizioni sin dal via si è sempre più avvicinato alla testa senza che i commentatori della nostra televisione se ne accorgessero. Soltanto alle 15,34', incidentalmente, si è scoperto che il padovano era sesto (ma questo accadeva da molti minuti) e si è motivato questo fatto, per molti versi sensazionale, con un «...forse più bravo o più fortunato del suo compa-

gno di squadra, Patrese è adesso risalito in sesta posizione...». Amen.

**LA NOSTRA TELEVISIONE** va comunque elogiata per le riprese davvero efficaci e soprattutto per il tempismo del regista Tommasetti capace di cogliere tutti i momenti chiave e soprattutto di far vedere anche i cartelli di segnalazione dei box nei momenti più interessanti permettendo, così ai telespettatori di vivere un aspetto diverso (e molto vivo) dei Gran Premi di F.1.

**A PROPOSITO** di F.1, ha ancora senso continuare a spendervi tanti soldi? Questa domanda è stata posta a Torino all'ingegnere Ghidella, amministratore delegato della Fiat Auto e presidente della Ferrari. Sì, ha risposto il manager torinese, anche se effettivamente i costi aumentano sempre più. Ma il lato di ingegneria avanzatissima è più importante. Su questa strada molti sono gli illustri caduti, pochi i sopravvissuti, nessuno è veramente vincente. A suo dire oggi la F.1 non è conveniente con un intervento diretto, ma una Casa deve sfruttare i vantaggi del



laboratorio F.1, un vero centro di ricerche irrealizzabile diversamente. E ha concluso che la F.1 interessa la Fiat, ma in maniera molto più articolata che in passato e che altrove. Parole, queste ultime, molto ermetiche il cui vero significato si nasconde dietro le più diverse interpretazioni.

**ALL'ORIZZONTE** si profilano intanto interessanti novità. L'Alfa Romeo sta mettendo in pista, a Balocco, il tanto atteso quattro cilindri cui sembra già diversi team siano interessati per la prossima stagione. L'Ags francese ha già costruito la sua F.1 e le prime foto della vettura completa sono state spedite in questi giorni al Jolly Club che la farà debuttare, come è noto, a Monza. La Lancia, infine,



La folla di Imola è stata la vera protagonista del Gp S. Marino. In Italia la F.1 è sempre una festa (fotografie Villani)



# SOMMARIO

IL 1637 CHIAMATE  
 Se utente del distretto di Bologna, Milano, Genova, Roma e Torino  
 Servizio quotidiano d'informazione sull'attività motoristica in collaborazione con la SIP  
 OPPURE (051) 997997  
 Se di altro distretto

**AUTO  
 SPRINT**

n. 18 - Anno XXVI  
 29 aprile-5 maggio 1986

Direttore responsabile  
**CARLO CAVICCHI**

Caporedattore  
**Roberto Guglielmi**

Inviati speciali  
**Marino Bartoletti**  
**Giancarolo Cevenini**

Capi servizio  
**Daniele Buzzonetti**  
**Alfredo Maria Rossi**

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

Servizi speciali  
**Lino Manocchia (USA), Carlo Massa-**  
**grande (Industria e P.R.), Giorgio Pla-**  
**ola (Tecnica), Alessandro Stefanini**

Impaginazione  
**Morena Albertini, Giordano Capelli,**  
**Franco Rossi**

Segreteria di Redazione: **Marisa Im-**  
**brogno.** Segreteria esteri: **F. Gigi Rue-**  
**ckert.** Archivio e ricerche: **Ettore Min-**  
**gardì.**

**Collaboratori:** Roberto Argenti, Luca Bartolini, Paolo Ciccarone, Adriano Cimaresti, Massimo Clarke, Gianni Cogni, Bob Constanduros, Gérard Crombac, Cesare De Agostini, Roberta Gremignani, Martin Holmes, Thomas M. Imhof, Jeff Hutchinson, Walter Leverone, Pietro Libro, Maurizio Masini, Doug Nye, Giovanni Paterlini, Ian Phillips, Ezio Pirazzini, Charles G. Proche, Maurizio Ravaglia, Sergio Romondino, Nigel Roebuck, Gianni Rogliatti, Roberto Teso, Tommaso Tommasi, H. Jürgen Tücherer, Grahame Ward

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

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

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

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



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



**CONTI EDITORE**  
 Direttore editoriale  
**ITALO CUCCI**



Accertamenti  
 Diffusione Stampa  
 Certificato n. 696



**26**

**Il personaggio:**  
 Luciano Benetton racconta la sua Formula 1

## FORMULA 1

Il Gp di S. Marino dai nostri inviati 4

## IL PERSONAGGIO

Luciano Benetton 26

## L'INTERVISTA

Emerson Fittipaldi 38

## SUPERTEST

Al volante della March di F.3000 60

## SPECIALI

Storiche: parte la 1000 Miglia 46

**60**

**Supertest:**  
 al volante della March di F. 3000



Sport Nazionali: primo bilancio '86 50

F.3: Caffi a Imola

## RALLY

Al via il Tour de Corse 122

## PRODUZIONE

Fiat Uno turbodiesel 84

Peugeot 205 cabriolet 89

Nuove Bmw serie S 91

61.o Salone di Torino 116

## RUBRICHE

Tutteclub 25

Tuttevelocità 32

Lettere 74

Compravendita 79

L'altra domenica 94

Domenica Sprint 111

Tuttestero 112

Tutterally 114

Dove corriamo 126

**116**

**Salone:**  
 tutte le novità viste a Torino



lunedì scorso ha avuto l'okay per dar vita alla nuova vettura Gr. S per i rally la cui progettazione è stata affidata all'ingegner Limone. È stato deciso quindi che sarà una Lancia, una Delta per la precisione. In pratica, esternamente, non si dovrà differenziare troppo dall'attuale S4.

**RESTANDO** in tema rally dobbiamo ai lettori una chiarificazione. Poco più di un mese fa, sul mensile di settore, Rally Report, è stato scritto che un potente giornalista italiano avrebbe chiesto una consistente elargizione economica per dare una mano su un suo giornale agli organizzatori del rally del Gran Sasso. Una accusa gravissima per tutta la categoria, tale soprattutto da poter ingenerare dubbi indiscriminanti. Ho chiesto pertanto, con una lettera al direttore della rivista, di fare il nome del giornalista in questione o, in seconda ipotesi, di chiarire almeno che non si trattava di nessun componente della grande famiglia di Autosprint. La lettera non ha avuto seguito perché, come mi è stato comunicato a voce, non si trattava di nessuno di Autosprint né tantomeno si era mai scritto questo. Un modo un po' troppo semplicistico per liquidare una accusa tanto pericolosa e diffamante. Interrogati, comunque, gli organizzatori abruzzesi (che non avevano letto ed erano all'oscuro di tutto) hanno tenuto a chiarire: «Smentiamo nella maniera più assoluta che ci sia un giornalista che abbia mai chiesto né soldi né altri favori per la nostra gara. Ma non solo non abbiamo avuto richieste, ma nemmeno delle proposte». Questa precisazione, soprattutto per la parte che ci riguarda, ci è parsa doverosa nei confronti dei nostri lettori. Sappiamo accettare le critiche, persino quelle più qualunquistiche, ma non possiamo ammettere le calunnie, nemmeno quelle «sparate» nel mucchio.  
**Carlo Cavicchi**

GP SAN MARINO

FE



IN COPERTINA/Prost riporta al successo la McLaren

# PRIMI TUTTI!!



**In una gara dove il problema del consumo ha bloccato diversi protagonisti, il pilota francese ha dimostrato che la McLaren è ancora la vettura da battere nonostante gli impasse di Rio e Jerez. Delusione alla Lotus, mentre Benetton e Brabham esultano grazie a Berger e Patrese. Abbastanza bene anche la Ferrari che è apparsa totalmente rinata rispetto alle prestazioni precedenti**

**di Daniele Buzzone**

Fermo subito dopo il traguardo, Prost si preoccupa che nessuno tocchi la sua McLaren. Forse è ancora vivo il ricordo della squalifica dell'85 (FotoVillani)

IMOLA — Il «canovaccio» è stato rispettato ma i protagonisti del Gp di San Marino hanno recitato soprattutto a soggetto. I temuti problemi di consumo ci sono stati ma non hanno addormentato la corsa, né condizionato lo spettacolo. La Formula 1 è uscita tutto sommato bene da uno degli appuntamenti più difficili della stagione, almeno sotto il profilo regolamentare, e Alain Prost non ha certo dovuto passeggiare per assicurarsi i nove punti. I duelli iniziali e le sorprese finali hanno nobilitato uno spettacolo che non è sceso mai di livello, accontentando sempre la fantastica platea del «Dino Ferrari» in occasione del Gran Premio. La corsa di Prost è stata ineccepibile per grinta ed intelligenza e il fatto

*segue*

Nonostante il gran fumo, il problema che all'ottavo giro toglie di mezzo Mansell (nella foto Amaduzzi) mentre viene sorpassato da Piquet) è di natura elettrica. Per Senna invece (sotto) il ritiro arriva dopo undici tornate e la causa è la rottura del cuscinetto della ruota posteriore destra. Nella foto grande un esempio della grinta con cui Prost ha affrontato la gara imolese: l'attacco è sul compagno di squadra Rosberg (Foto Villani)



## Fermi tutti!

segue

che al termine sia arrivato sul traguardo praticamente sullo slancio e con solo mezzo litro di carburante nel serbatoio, non significa che abbia commesso errori di tattica. Il campione del mondo ha saputo dosare il «piede» con estrema accortezza, ma è stato anche intelligente al via, quando ha scartato la vettura con turbine grandi dopo un solo giro di «riscaldamento». Poi è stato anche fortunato perché l'indicatore di bordo non era perfetto ma più folle è stata la corsa di Keke Rosberg pur se il finlandese ha avuto un trattamento scandaloso da parte del suo box in occasione del cambio dei pneumatici. L'operazione infatti è durata solo 8"62 per Prost mentre Keke è rimasto fermo ben 14"80. Il che significa che quando è uscito di nuovo in pista, doveva riguadagnare 6 secondi oltre al piccolo svantaggio prece-

## Sursum cordola

**SABATO ERA** il compleanno di Johnny Dumfries e alla Lotus, anche perché erano stufi delle lamentele dell'inglese circa i presunti favoritismi a Senna, hanno fatto un regalo al loro secondo pilota. All'ottavo giro gli hanno fatto provare l'incidente che avrebbe poi fermato Ayrton. Visto che era andato tutto bene, all'undicesimo giro della gara hanno replicato. Poi, tutti contenti, hanno abbassato la saracinesca. A proposito di Senna, il brasiliano ha centrato la terza pole in tre gare e ha vinto un ritratto a grandezza naturale di Bruno Vespa, tanto per cambiare. Contrariamente a quanto pretenderebbe uno dei suoi sponsor, Keke Rosberg, quando si è fermato senza benzina, ha chiesto qualcosa: «Perché invece Prost non si è fermato?». Alain, dal canto suo, appena tagliato il traguardo si è esibito in un gesto più consono al suo compaesano Platini. «Mi sono tolto un peso dal cuore», ha detto e forse lo ha

lasciato sulla sua McLaren che così, contrariamente all'anno scorso non è risultata sottopeso. Erano in molti a sperare che, correndosi il Gran Premio il 27, Alboreto festeggiasse il plenumero della sua vettura. Lui ci ha provato ma poi, forse nell'eccitazione del momento, ha soffiato troppo forte sulle candeline che si sono spente: il desiderio espresso in quel momento non è dato saperlo ma c'è chi giura di aver sentito distintamente «...McLaren...». Correva il 56. giro ma non più Michele: i sogni muoiono all'Albo...reto. Johansson, dal canto suo, ha fatto di tutto per non sopravanzare il suo capitano ma nonostante tutto, non è riuscito a fare a meno di arrivare quarto. «Se non fosse stato per la benzina... di Rosberg e di Patrese...», ha recriminato lo svedese. Anche Ghinzani è rimasto senza benzina, ma quando la sua Osella si è fermata, non ci credeva nessuno che la causa fosse proprio quella...

Alfredo Maria Rossi



dente. È qui che probabilmente ha perduto ogni speranza, «tirando» più del necessario e finendo per restare senza benzina. La sua è stata la solita corsa generosa ma che al termine non ripaga per la fatica e d'altronde già nei primi giri, Rosberg si era segnalato per troppa «decisione», quando ha cercato di tenere il ritmo di Piquet. Quest'ultimo è stato autore di una corsa decisamente strana. Non ha fatto fatica a portarsi al comando, bruciando sullo spunto la Lotus di Senna; ha preso subito un vantaggio che ha fatto pensare ad una corsa da dominare, conoscendo i vantaggi del motore Honda in fatto di consumo ma dopo il cambio delle gomme ha potuto solo puntare a un piazzamento. «Dopo venti giri avevo la frizione a terra — ha commentato a fine gara il brasiliano — Dovevo continuamente pompare per mandare il liquido in circolazione e solo quando ho visto avvicinarsi Alboreto, ho dovuto impegnarmi di nuovo. No, sono convinto che se tutto fosse andato liscio, avrei

ripetuto la corsa del Brasile...». Un Piquet dunque ugualmente soddisfatto, tanto che sul podio ha perfino risparmiato la bottiglia di champagne per brindare poi privatamente con i meccanici che gli hanno comunque consentito di ottenere sei punti. Un dubbio però resta e riguarda l'incredibile altalenata dei tempi sul giro segnati dal brasiliano, non spiegabili semplicemente con il minore peso per lo svuotamento del serbatoio. Sotto il profilo tecnico il motore Honda ha comunque confermato di essere a un buon livello ma di non possedere, almeno sulla pista di Imola, un grosso vantaggio. Nel serbatoio di Piquet sono stati trovati 2 litri di carburante; non molti pur tenendo conto che per tornare sul traguardo ha percorso un giro in più rispetto a Prost. E forse si spiega così anche la corsa «in difesa» nella seconda parte di gara.

LA FERRARI si è presa una piccola soddisfazione con il quarto posto di Johan-

sson, troppo poco comunque per come si erano messe le cose in prova. La Casa di Maranello è apparsa rinata rispetto alle precedenti apparizioni e anche se non c'erano da farsi molte illusioni in merito a un possibile successo, Alboreto avrebbe comunque potuto puntare al terzo posto. Posizione che d'altronde corrisponde alla attuale scala dei valori: le McLaren e le Williams sono nettamente superiori mentre in corsa le Lotus possono incorrere in quella vulnerabilità che fa il gioco della Casa di Maranello. «Per tenere il ritmo dei primi ho guidato al limite, ma ho visto che non c'era nulla da fare — ha commentato Alboreto — La macchina però sta migliorando nettamente e visto che anche l'anno scorso il vero rilancio si è verificato nel pur sfortunato Gp di Monaco, spero di poter ritrovare una uguale forma». Nonostante i ripetuti piccoli problemi ai freni accusati da Johansson in prova (per la gara sono state montate sulla vettura dello svedese le pinze Brembo usate l'anno scorso, al posto di quelle «made in Ferrari»), le F.1-86 stanno crescendo. Soprattutto, sembra sia stata ritrovata la forma in fatto di motore e non è poco, considerando il finale di stagione '85.

TRA GLI ALTRI eroi della giornata, in prima fila certamente Riccardo Patrese che ha dato una bella dimostrazione di classe con la scorbatica Brabham-BT55. Il padovano è partito con gomme Pirelli dure (unico tra tutti), allo scopo di guadagnare alla distanza ma in realtà non si è ritrovato davanti solo per la mancata sosta ai box. Purtroppo la benzina lo ha piantato proprio nel finale; una beffa per il temperamento dimostrato in gara. Positiva invece la giornata della Benetton che ha portato sul podio Berger e che, soprattutto, ha compiuto un altro piccolo passo in avanti per entrare a far parte dei top-team. La strada non sarà probabilmente breve perché non basta un buon motore, da abbinare ad un telaio già collaudato, per ottenere tutto subito ma i progressi sono ben visibili. Resta dunque da dire di Senna, un pilota che è stato spontaneamente «adottato» da una gran parte dei tifosi italiani che al momento devono convivere con l'incertezza della Ferrari. Dell'exploit del brasiliano in prova, riferiamo in altra parte della rivista, in gara però è stato subito palese che con il consumo del motore Renault non ci sarebbe stato molto da fare. Ayrton è stato costretto a rinunciare alla lotta e poi un cuscinetto «inchiodato» lo ha tolto definitivamente di scena. Una delusione per il pubblico che lo ha ammirato in prova, applaudendo a scena aperta. E, in fatto di delusioni, bisogna annoverare anche quella patita dai componenti della Minardi e della Motori Moderni. Però l'ottimo tempo di Nannini in prova ha risollevato le sorti del team dopo la delusione della Spagna, anche per la conferma dello stesso pilota, neo-arrivato in F.1. □



I PERSONAGGI/Scelte intelligenti favoriscono Patrese e Berger

## Genio e regulatezza

Riccardo è partito con gomme dure per evitare il pit-stop: senza noie al computer sarebbe stato terzo. Il tedesco è salito sul podio facendo un giro in meno non sdoppiandosi da Prost

di Giancarlo Cevenini

**IMOLA** — «Maledetto computer...». — Così ha esordito Riccardo Patrese non appena è arrivato ai box della Brabham accolto dai festeggiamenti dei meccanici e da un bacio appassionato della moglie Susy. In una giornata globalmente nera per i colori italiani, Riccardo ha tenuto alto il vessillo tricolore con una prestazione maiuscola, intelligente.

«A due giri dalla fine — ha ammesso — il computer di bordo mi segnalava ancora sei litri di carburante, quelli giusti per concludere la gara. Se mi avesse segnalato che il realtà ne avevo meno sarei andato più piano e come minimo sarei arrivato quarto». — Non ha nascosto un gesto di stizza quando è venuto a sapere che Berger era terzo e Johansson quarto. Ma lo ha consolato Susy. «Non importa Riccardo, un punto è meglio di niente. Al via avresti firmato per ottenerlo visto che sono ormai due anni che non entri nella classifica mondiale...».

— Il padovano non l'ha lasciata nemmeno concludere: «No, avevo previsto tutto: dalle gomme dure, alla condotta di gara per tutti i 60 giri. Mi meritavo il terzo posto, adesso mi manca».

— In effetti Patrese aveva preordinato la sua condotta di gara già dal mattino quando in accordo con l'ing. Mezzanotte aveva deciso di montare le gomme dure «5» che in teoria gli avrebbero dovuto permettere di concludere la gara senza soste:

«Non è proprio così, il rischio c'era comunque. Nei primi giri ho avuto alcuni problemi con i freni che poi si sono risolti. I guai sono venuti dopo quando sono rimasto senza frizione: a quel punto ho deciso di risparmiare le gomme perché se mi fermavo ai box non sarei più stato in grado di ripartire. Le gomme Pirelli si sono rivelate eccellenti anche a fine gara».

— Hai avuto problemi al cambio, punto debole della Brabham?

«No, il cambio come la macchina in generale non ha dato noie, se si esclude il computer. Abbiamo fatto grossi progressi in questi giorni».

— La folla nel frattempo ha invaso i box per acclamare Riccardo, mentre non molto lontano c'è Berger, terzo alla fine, che gongola. Dopo appena 23 Gran Premi disputati (ha corso prima con Ats, poi con l'Arrows e ora con la Benetton) Gerhard a Imola ha ottenuto un accellente piazzamento da podio dimostrando una notevole intelligenza tattica. Sul



A lato, Patrese è riuscito a domare l'ostica Brabham: è finito sesto, ma poteva essere terzo se non avesse finito la benzina a causa di un errato funzionamento del computer. Riccardo è andato di nuovo a punti dopo due anni di delusioni (Attualfoto). Sotto, Berger con la Benetton ha conquistato il podio grazie a una condotta di gara molto accorta: eccolo in azione con i freni ormai incandescenti (FotoVillani)

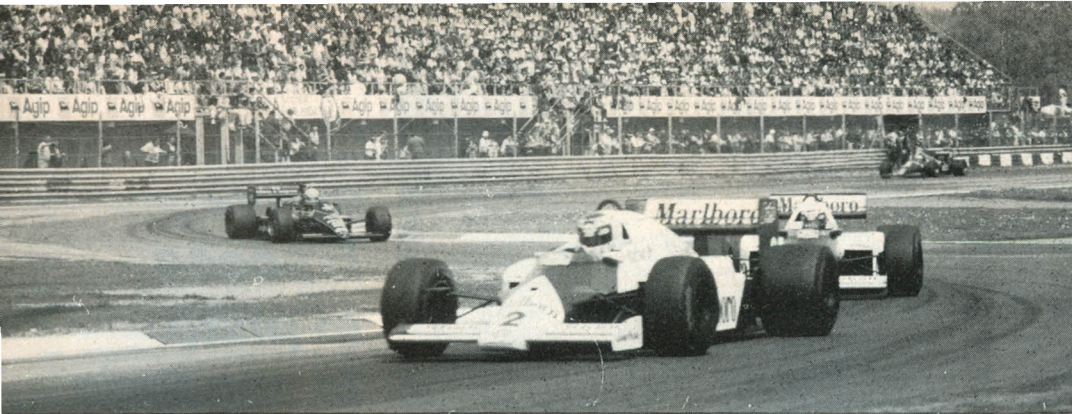


rettilineo d'arrivo all'ultimo giro aveva la possibilità di superare il «zigzagante». Prost ormai senza benzina, ma lo ha solo affiancato e non superato prima che calasse la bandiera a scacchi, in quanto, se avesse concretizzato la manovra, avrebbe dovuto completare ancora un giro con il rischio di rimanere anche lui a secco. «Avevo scelto di correre con la Pirelli «5» dure per tentare di fare tutta la corsa senza pit-stop. L'unico problema che mi ha angustiato in gara è stata la frizione che si è quasi rotta. In seguito ho avuto problemi anche con la quarta marcia del cambio e così sono stato costretto a rallentare. La cosa incredibile è avvenuta nel finale: ho alzato per un attimo la visiera

per respirare un po' d'aria fresca e, non si da chi, mi è arrivata una spazzata d'olio che mi ha sporcato la visiera all'interno precludendomi la visibilità. Via radio avevo addirittura comunicato ai box l'intenzione di fermarmi, ma mi hanno fatto desistere perché anche Johansson, nel frattempo, aveva dei problemi che lo hanno costretto a ridurre l'andatura e così ho continuato, arrivando terzo».

— Problemi con la benzina?

«No, siamo andati benissimo. Potevo fare tranquillamente un paio di giri, anche se ho preferito non rischiare accodandomi a Prost. Ho preferito evitare sorprese».



A lato, Rosberg precede Prost nelle prime fasi di gara, ma alla fine è stato il francese a prevalere: Alain, infatti, ha lasciato sfogare il finlandese che poi è rimasto a secco prima della fine. (Attualfoto)  
In basso, uno dei tanti cartelli inneggianti alla Ferrari apparsi a Imola (FotoAmaduzzi)

IL TEAM/Alla McLaren analizzano il ritorno ai vertici

## «Gomme...riposate»

Per Barnard il segreto sta nell'ideale utilizzo dei pneumatici anche se a creare problemi ci pensa il computer di bordo impreciso. Prost ha rinunciato al muletto solo prima del via

IMOLA — Decisamente l'Italia porta bene ad Alain Prost e alla McLaren. A Monza, nell'85, il francese aveva conquistato il suo ultimo successo, poi era iniziata la fase del dominio Honda. Le prestazioni del francese mirate soprattutto a finire le gare, erano state interpretate, non come un calo di competitività, ma con la sindrome che molti chiamano paura di diventare campioni del mondo. In realtà la McLaren non era più la vettura regina e di questo ne era consapevole anche John Barnard che, assente a questo Gp, a Jerez aveva fatto una diagnosi estremamente approfondita sul potenziale delle sue macchine. «Probabilmente l'ulteriore riduzione della benzina ci ha danneggiato, ma se l'Honda riesce a disputare una gara con cinquanta cavalli di più vuole dire che hanno lavorato meglio. Tocca a noi adeguarci. Per quanto riguarda il telaio non credo che il nostro sia obsoleto. Guardo con molta ammirazione le soluzioni di Brabham e Williams, ma il nostro vantaggio è sempre stato quello di far lavorare meno le gomme. Sotto



questo aspetto non dovremmo avere molti problemi». A Rio Prost e Rosberg potevano essere gli unici piloti Goodyear a disputare tutta la gara senza cambio-gomme, ma in quell'occasione furono i motori Tag a evidenziare un'affidabilità precaria, con rotture di pistoni che costrinsero sia Prost che Rosberg al ritiro. Si disse che l'ulteriore smagrimento della carburazione aveva rivelato i limiti del motore Tag, giunto ormai al quarto anno di vita e che occorreva un vigoroso intervento Porsche per sviluppare ulteriormente il potenziale. A Imola, invece, la McLaren è sembrata tornare la vettura della stagione ottantaquattro, e anche la fortuna si è alleata con Prost: «Durante il warm-up avevo deciso di prendere il via con il muletto, tuttavia nel giro di pre griglia mi sono accorto che sulla macchina le turbine non funzionavano in maniera efficace. Sono rientrato ai box e sono tornato alla macchina da gara. È stata una decisione eccellente perché non ho avuto nessun problema. Temevo per i freni, ma anche questo particolare è stato efficiente per tutto l'arco della corsa. Non ho fatto altro che seguire quello che diceva il computer e, quando Keke mi ha passato ho preferito non forzare: se dovevo incrementare la potenza era meglio tenerla per le ultime battute. Probabilmente alla fine della stagione abbiamo attraversato un calo di competitività: il fatto di non disporre di motori da qualifica ci mette in ombra durante le prove, ma in gara per quanto riguarda la potenza media non siamo inferiori all'Honda». Sebbene il team di Ron Dennis sia uscito vittorioso dal terzo appuntamento della stagione, alcuni problemi continuano a manifestarsi ripetutamente, primo tra tutti l'imprecisione del computer di bordo. A Jerez, Prost era stato frenato nella lotta con Mansell e Senna perché il computer indicava pochissima benzina: dopo le verifiche invece dal serbatoio ne veniva estratta oltre sei litri. A Imola, Prost ha cominciato a perdere colpi due chilometri prima del traguardo, quando il computer indicava ancora tre litri, e alla fine nel serbatoio del campione del mondo, ne sono rimasti pochi decilitri: Rosberg ha finito anzitempo la benzina per la stessa ragione. Nella formula consumo degli anni ottanta il computer di bordo diventa l'elemento determinante. (c. m. m.)

### LA SORPRESA/Francia collauderà a Balocco il 4 cilindri **L'Alfa torna in pista**

IMOLA — Mentre Autosprint è in edicola l'Alfa Romeo ritorna ufficialmente in F.1 con una vettura sperimentale dotata del motore a quattro cilindri. Il telaio è ricavato dal modello 185 che l'Alfa ha comprato dall'Euroracing. Si tratta dell'esemplare che Pavanella a metà campionato aveva mandato in pensione perché considerato troppo pesante, e che adesso l'ingegnere Stirano ha profondamente rivisto nell'aerodinamica: i cassoni laterali sono di dimensioni ridotte per alloggiare un solo scambiatore di calore, e tutta l'aerodinamica ricorda quella della Benetton, vettura a cui Tonti e Stirano si sono ispirati perché dotata di un motore molto simile come ingombri a quello dell'Alfa. La macchina scenderà in pista con un ritardo di oltre un mese sul programma iniziale perché si è dovuto avviare a una preoccupante

debolezza che il monoblocco, sul motore Alfa del tipo integrale, aveva evidenziato. Allora è intervenuta la Mahle che ha profondamente modificato il basamento, e adesso con le nuove fusioni fatte dalla Teksid, sembra che questo problema non si sia ripetuto. La macchina sarà portata in pista da Francia e i primi test si svolgeranno a Balocco per poi proseguire al Ricard dove si potrebbe avere anche un riferimento con le altre macchine impegnate nelle pre prove del Gp di Francia. Per quanto riguarda il futuro di questo motore l'Alfa ha interpellato la Williams, ma sebbene a Didcot siano arrabbiati con l'Honda per la volontà dei giapponesi di fornire per il prossimo anno due squadre è giunta una risposta negativa. Per il momento l'unico team seriamente interessato è la Ligier, ma anche Osella ha già richiesto ufficialmente il motore. □

A lato, Senna dopo la terza pole su tre Gp viene festeggiato per l'incredibile risultato ottenuto: oltre al modellino della Vespa, ha ricevuto l'ennesimo scooter Piaggio. Per brindare non forse a caso è stato scelto lo spumante... Ferrari: Ayrton già si sente in odore di Maranello (FotoColombo). Nell'altra pagina, Rothengatter che ha fatto il suo debutto stagionale sulla seconda Zakspeed (FotoVillani)



Con Rothengatter  
**È scesa  
in pista  
la seconda  
Zakspeed**

**MCLAREN** — Sabato mattina Alain Prost ha avuto a disposizione due vetture: una per la messa a punto «da gara», l'altra per ottenere il tempo in griglia; segno che il team inglese contava di poter puntare ai tempi migliori pur con la mancanza di un motore veramente da qualifica. E in effetti Prost si è lamentato a causa del motore non eccezionale; tanto che ha ottenuto solo la 14. posizione nell'elenco delle velocità massime. Il campione del mondo ha anche aggiunto di avere trovato parecchio traffico sia venerdì, sia sabato. Controproduttore, secondo Alain, il fatto che alla McLaren non abbiano preriscaldato le gomme da qualifica prima dei tentativi. Più consolante il lavoro svolto per la gara, con tempi e velocità interessanti. Prost ha sempre utilizzato gomme Goodyear «C» semimorbide di tipo 4440 (anteriori) e 4441 (posteriori) mentre Rosberg ha preferito le «C» siglate 4487, cioè di uguale mescola ma con carcassa più dura. Anche Rosberg si è lamentato del motore nelle qualificazioni di sabato.

LE PROVE/Terza pole consecutiva per Ayrton

## Lotus forsennata

Il brasiliano ha spiccato il suo tempo venerdì sfruttando la nera monoposto con i correttori d'assetto. La Ferrari risorge in casa

**IMOLA** — Fino alla fine delle prove di qualificazione, Ayrton Senna ha sempre preferito evitare ogni polemica in merito alle presunte irregolarità sulla sua Lotus 98-Renault che gli ha permesso ultimamente di diventare il «re» della pole-position. Alle parole ha fatto precedere i fatti e solo sabato alle 14, con il primato ormai in tasca, si è sfogato. Dopo avere posato per i fotografi sulla ennesima Vespa vinta nel trofeo «Piaggio Pole Position», ha preso il bottiglione dello Champagne e, dopo averlo scosso ben-bene, ha innaffiato i presenti facendo capire che quella era la risposta alle accuse. Il resto lo hanno fatto i commissari tecnici che hanno tenuto sotto controllo la Lotus fin da venerdì: motore e fondo piatto non hanno fatto sorgere il minimo dubbio e dunque, al di là del valore del lavoro compiuto soprattutto da Gerard Ducarouge, va riconosciuta ancora una volta la «geniale follia» di Senna che «sente» le prove come nessun altro. Vederlo in pista durante i giri cronometrati è un vero spettacolo: basti pensare che sabato, quando è uscito all'ultimo momento per parare un eventuale attacco di Piquet e Mansell, ha segnato l'1'25"286 nonostante una vistosa (e fumante) frenata alle «Acque Minerali» per evitare Danner e un'altra vistosa correzione per superare la Ligier di Arnoux. Come dire che con maggiore fortuna Senna sarebbe sceso sotto l'1'25" e a questo punto c'è davvero poco da aggiungere sulle sue capacità. Certo la Lotus super-leggera curatissima e con in più la «correzione di assetto» operata da Ducarouge per guadagnare un po' di effetto suolo lo asseconda a meraviglia. E inoltre va sottolineato ancora una volta l'apporto del motore Renault con distribuzione pneumatica che in versione da qualifica ha raggiunto ottimi livelli. Sia in accelerazione che in velocità di punta, Senna ha toccato punte che l'anno scorso non

erano pensabili. Dietro a Senna, i soliti nomi, con le solite vetture. Piquet ha precisato di avere dato il massimo, ma di essere stato bloccato dalla mancanza di un motore da qualifica vero e proprio. Un parere apparentemente «strano» considerando che il V6 Honda dovrebbe avere comunque una bella potenza. Ma va sottolineato che, rispetto alla fine del campionato '85, i tecnici giapponesi hanno reso più dolce e affidabile il motore, rinunciando un po' a quella «botta» necessaria per emergere in prova. Comunque, dopo le corse americane dovrebbe apparire una nuova versione, veramente da qualifica. Ma la sorpresa della due giorni di prove è stata indubbiamente la Ferrari. Le vetture non presentavano particolari differenze rispetto alle apparizioni precedenti, anche perché per portarle a un possibile e definitivo livello di competitività, sono previsti lavori che finiranno solo a metà stagione. Soprattutto però è stata ritrovata la affidabilità perduta: in due giorni sia Alboreto, sia Johansson hanno potuto girare sempre senza intoppi, a parte qualche problema ai freni, in particolare sulla vettura dello svedese. Secondo Piquet, la Ferrari si è trovata bene perché il circuito di Imola non favorisce nettamente le vetture con i migliori carichi aerodinamici. Un parere che potrebbe generare molte discussioni, ma che va riportato per l'esperienza di chi l'ha fornito. Comunque, pur con netti miglioramenti in assetto, Alboreto ha fatto capire che in ingresso e uscita delle curve, la vettura ancora non c'è. Alla mancanza ha forse supplito la potenza del motore che è apparso decisamente «gonfiato». Le Ferrari hanno ottenuto le migliori prestazioni con velocità massime nettamente interessanti. (d. b.)

**WILLIAMS** — Parecchi guai per Piquet nelle due giornate: venerdì si è rotto il motore nelle «dibere», quando la vettura era già in assetto da qualifica; sabato nella mattinata ha accusato prima la rottura del motore e poi del cambio nella macchina di riserva. Nelle «cronometrate» di sabato è stato costretto a viaggiare con una velocità massima inferiore rispetto ad altre vetture al top. Nelson ha lodato il comportamento della vettura in curva, ma ha precisato che attende con ansia il motore veramente da qualifica. Mansell si è invece lamentato della resa del motore quando è uscito sabato con il secondo set di gomme.

**BENETTON** — Nonostante le buone prestazioni, registrate soprattutto in accelerazione, il motore Bmw non è stato ancora accoppiato al meglio al telaio Benetton. Problemi elettrici difficili da individuare hanno impedito di girare con continuità, tanto che spesso i motori si sono spenti improvvisamente, rendendo ostica la guida. Sul veloce, il telaio si è però sposato bene con le gomme Pirelli realizzate su indicazione della Benetton e in definitiva i tempi sono apparsi abbastanza validi.

**BRABHAM** — Per Patrese e De Angelis la musica non è cambiata nonostante una sospensione posteriore leggermente rivista. La nuova Bt55 anche a occhio appare incerta nell'inserimento in curva e inoltre i soliti mille problemi hanno impedito di raggiungere un minimo di messa a punto. Sono stati utilizzati i cambi a 7 marce realizzati interamente in America ma gli inconvenienti (sia al cambio che alla frizione) sono stati molti. Il motore Bmw permette di raggiungere velocità, tutto sommato, di riguardo, ma manca ancora la «risposta» in accelerazione. All'inconveniente fin'ora è stato posto rimedio solo al banco. Sconsolante, poi, il vistoso consumo delle gomme: le Pirelli da qualifica sono sempre state famose per la durata, sulla Brabham permettono, invece, un solo tentativo, ma tra le tante possibili cause prese in considerazione (camber accentuato, carico aerodinamico, peso, motore «sgarbatto», eccetera), non si sa ancora quale possa essere quella reale. Migliore il comportamento della vettura a serbatoi pieni a causa del baricentro basso.



**OSELLA** — Sono arrivati due motori Alfa Romeo (comunque di vecchio tipo) più freschi, ma occorrerà la vettura nuova per registrare progressi. Danner il venerdì si è qualificato con la macchina di Ghinzani dopo la rottura del motore sulla sua. A sua volta l'italiano nelle «cronometrate» di sabato non ha percorso nemmeno un giro per rottura del motore.

**ARROWS** — Venerdì i tempi erano alti con vetture nettamente sovraasterzanti. Poi si è pensato di rimettere le «A8» nelle condizioni di Imola '85 (Boutsen, 5. tempo in 1'27"918) e i riscontri sono scesi. Non però sotto il tempo dell'anno scorso a testimonianza che il materiale è obsoleto.

**MINARDI** — Giornate più serene per la Minardi che ha dimenticato in fretta i guai della Spagna. Nannini ha confermato di avere raggiunto in fretta la maturazione e ha ottenuto un buon tempo dopo aver rotto un turbo nelle «cronometrate» di sabato. De Cesaris è stato invece sfortunato: sabato è stato bloccato prima da Streiff, poi da Rothengatter e infine da un calo della pressione di sovralimentazione. Buone comunque le velocità raggiunte dalle vetture; i V6 della Motori Moderni viaggiano ormai a 4,3-4,3 bar di sovralimentazione nonostante le turbine Kkk troppo commerciali rispetto a quelle della Ferrari o della Porsche. Questo significa che il difetto è suscettibile di miglioramento.

**TYRRELL** — Brundle ha avuto a disposizione la 015 incidentata in Spagna e poi riparata, ma nel primo giorno la scarsa messa a punto gli ha provocato un forte sottosterzo. Altro problema, il motore Renault «Dp» con forti problemi di accensione. Sabato la situazione è migliorata, ma improvvisamente si è rotto il serbatoio dell'acqua per il raffreddamento del motore e il pilota inglese è rientrato ai box inzuppato, tornando in pista quando era troppo tardi. Streiff ha avuto difficoltà a mandare in temperatura le gomme da tempo (tre giri di lancio!), poi il sabato mattina è uscito in chicanes per un problema ai freni e ha piegato una sospensione posteriore. La macchina è stata riparata in fretta, ma Philippe non ha potuto migliorare il tempo.

**ZAKSPEED** — Un piccolo passo indietro per il team tedesco che ha schierato Rothengatter oltre a Palmer. Venerdì l'olandese ha rotto il cambio e una turbina, mentre il secondo ha accusato problemi di accensione. Sabato l'olandese è rimasto fermo per rottura di uno scarico e in qualifica Palmer ha compiuto vari testa-coda per una sospensione piegata. Dove è finita l'affidabilità riscontrata in Spagna?

**FERRARI** — Anche per il team del «Cavallino» due giornate tranquille. Nessun problema grave nonostante un assetto ancora inferiore alle vetture di punta. Eccellenti comunque le prestazioni velocistiche. Alboreto avrebbe probabilmente fatto meglio se non avesse trovato Arnoux sulla sua traiettoria durante le «cronometrate» di sabato. Johansson si è trovato spesso in difficoltà con i freni, ma è apparso anche meno incisivo durante i giri lanciati.

**LOTUS** — Senna ha ottenuto il tempo della pole-position il venerdì, al secondo tentativo. Con il primo set di «E» ha ammesso di avere commesso degli errori ma anche con il secondo set ha precisato che «il giro non era bello...». Al terzo tentativo le gomme erano ormai usurate. Nonostante questa «sfiducia» ha rifilato quasi un secondo a Piquet e il sabato si è limitato come al solito a controllare gli avversari. È sceso in pista tardi, ma ha trovato prima Danner alle «Acque Minerali» (gran frenata con fumo) e poi Laffite in variante bassa. Ma soprattutto si è trovato con una velocità massima inferiore di oltre 8 Km/h rispetto al venerdì. Avendo due vetture a disposizione ha lavorato parecchio anche per la gara, riscontrando qualche problema ai freni posteriori a pieno carico. Dumfries il sabato è sceso in pista solo all'ultimo momento perché nelle «libere» aveva accusato la rottura del motore. □



Sopra, Ghinzani nell'ultima ora di qualificazione non ha fatto nemmeno un giro per la rottura del motore. In alto a destra, Tambay che ha portato la Force-Hart in sesta fila (FotoColombo). Sotto, De Angelis le ha provate tutte per far funzionare la sua Brabham ma ogni sforzo si è rivelato vano (FotoAmaduzzi)



**LIGIER** — Ancora una conferma da parte del team francese nonostante qualche problema ad adattare alle vetture le gomme Pirelli studiate soprattutto per la Benetton. Venerdì, Arnoux ha rotto un turbo sulla vettura da qualifica e ha usato il «muletto»; sabato, invece, ha girato con tranquillità arrivando a ridosso dei primi. Notevole invece il lavoro svolto da Laffite con la vettura in versione «gara».

**FORCE LOLA** — Ha debuttato con Jones la vettura con motore Ford. Da rilevare che non si sono registrate particolari rotture, ad eccezione di uno scarico il sabato. Con lo stesso motore (pur se con pressione da gara), Jones ha girato per due giorni. Tambay ha ottenuto un tempo eccellente con la macchina dotata di motore Hart, pur se il 4 cilindri era stato sostituito all'ultimo momento per una rottura.



LA CRONACA/Finale di gara sconvolto dalla mancanza di benzina

## Prost è un computer

Mentre Rosberg e Patrese si sono dovuti arrendere alla legge dei consumi, Alain è riuscito a sfruttare anche l'ultima goccia di carburante. Sfortunato Alboreto bloccato dal turbo

di Cesare Maria Mannucci

IMOLA — Domenica mattina la pioggia faceva la sua sgradita comparsa sul circuito del Santerno e, quando i piloti partivano per il warm up, la pista era ancora umida. Rosberg svettava su tutti mentre Alboreto rischiava grosso con un testa-coda alla variante bassa. Sulla vettura di Lafitte cedeva il propulsore «pneumatico» Renault e per la gara il francese prendeva il via con il motore tradizionale. Il via era, tutto sommato, regolare. Senna entrava per primo nella curva del Tamburello, mentre Alboreto rischiava cercando di infilarsi tra le due McLaren che lo chiudevano, Piquet non ci stava ad aspettare e alla frenata della Tosa passava Senna, mentre dietro finiva a ruotate tra Laffite e Nannini. A rimetterci era il senese che si ritirava con la sospensione anteriore piegata. Alla fine del primo giro, Piquet era in testa, mentre Senna era già pressato da Prost e Rosberg, seguivano Alboreto, Arnoux, Johansson e Tambay che si fermava tre giri dopo per la rottura del motore. Piquet forzava i tempi e portava il suo vantaggio a oltre tre secondi. Dietro Senna cominciava ad avvertire problemi al cuscinetto della ruota posteriore destra. Il brasiliano lamentava continue vibrazioni e al quarto giro doveva cedere a Prost e Rosberg prima della frenata alla Tosa. Rosberg era scatenato; al giro successivo forzava su Prost e si portava in seconda posizione, a quattro secondi da Piquet. Abbandonavano: Rothengatter per noie al turbo e Dumfries per problemi al cuscinetto della ruota. Nigel Mansell sostava due volte ai box per disturbi all'impianto elettrico. All'undicesimo giro anche Senna si doveva fermare per problemi con il cuscinetto, un particolare che alla Lotus avevano cambiato la sera precedente e che, evidentemente, proveniva da una partita difettosa. Dietro rinvenivano le Benetton, mentre perdeva terreno Johansson, già alle prese con noie ai freni. Per questa gara, lo svedese aveva preso il via con i caliper della Brembo, mentre Alboreto conservava quelli di fabbricazione Ferrari. Dopo quindici giri la corsa viveva un momento di relativa calma se consumo delle gomme, dei freni e della benzina, sembravano limitare il ritmo di tutti i piloti. Solamente le Benetton e Patrese davano spettacolo occupando rispettivamente la quinta, sesta e ottava posizione. La lista dei ritiri si allungava con Laffite fermo per noie alla trasmissione e De Angelis, che abbandonava per problemi al motore. Adesso il vantaggio di Piquet si era sensibilmente ridotto: ormai Rosberg era a un solo secondo e, fuori Senna, la corsa viveva sul duello tra la Williams e le due McLaren. Al ventinove-



A sinistra, subito dopo il via Senna si invola in testa seguito dalle due Williams, mentre lo scatto di Michele Alboreto viene bloccato da Prost che lo chiude senza complimenti (FotoVillani)

IL MOMENTO CHIAVE/McLaren a confronto

### Un litro di differenza

IMOLA — Prima del via la parola consumo era lo spauracchio che incombeva su tutti. Si temeva per i freni, per le gomme, ma soprattutto il finale farsa del Gp San Marino edizione ottantacinque (con tutte le macchine ferme per mancanza di benzina) era un autentico incubo. Alain Prost ha vinto questa gara dando una dimostrazione di grande oculatezza quando ha volutamente rifiutato il duello che il proprio compagno gli aveva lanciato. Rosberg pressava su Piquet, usava il motore al limite, probabilmente per

dimostrare a Ron Dennis che il pilota di punta era lui. Il comportamento poco riflessivo di Rosberg ha trovato la sua massima espressione nella constatazione che il finlandese ha ottenuto il suo giro più veloce in 1'29"652 proprio al cinquantottesimo passaggio, ossia un giro prima di arrestarsi senza benzina. In quel momento Prost aveva già ventitré secondi di vantaggio sul suo compagno di squadra. Ventitré secondi che il francese aveva ottenuto sfruttando nel migliore dei modi la propria

macchina, rifiutando ogni duello che gli veniva ripetutamente lanciato. Alle verifiche post gara, la macchina di Rosberg pesava 546 chili, quella di Prost 547. Uno solo litro di benzina ha permesso a Prost di guadagnare oltre ventitré secondi, ma soprattutto di aggiudicarsi il Gran Premio. È stata la vittoria dell'intelligenza contro l'impulsività. Il Prost di oggi corre nella stessa maniera del Lauda di ieri, e anche mezzo litro serve per vincere il campionato del mondo. □

simo giro Piquet entrava ai box per sostituire le gomme. I meccanici della Williams compivano l'operazione in 13"29. Quando il brasiliano ripartiva occupava la terza posizione alle spalle di Rosberg. Il giro dopo era la volta di Prost a fermarsi e i meccanici della McLaren superavano quelli della Williams effettuando il cambio in 8"62. Tre giri dopo era la volta di Rosberg, ma la sua sosta era la più lunga: 14"80 per il finlandese. La gara ricominciava: con gomme fresche, Prost sembrava essere il più veloce. Il campione del mondo conduceva con oltre nove secondi di vantaggio su Rosberg, mentre Piquet, al limite con la benzina, aveva dovuto ridurre l'andatura, ed era distaccato di quindici secondi. Alboreto teneva la quarta posizione, dopo aver effettuato un cambio gomme

estremamente rapido in 8"30, e dietro Patrese riportava la Brabham in zona punti, riuscendo addirittura a precedere le Benetton. Prost aumentava costantemente il suo vantaggio e al quarantesimo giro era l'unico pilota ad essere sceso sotto il muro dell'1'30". Seguivano Rosberg a 11" e Piquet a 31", mentre Alboreto aveva ormai nel mirino la Williams del brasiliano che lamentava un inefficace funzionamento della frizione. La lista dei ritiri si allungava con De Cesaris a cui in pieno rettilineo cedeva il motore, Jones fermo per lo stesso motivo dopo che aveva sostato ai box per problemi all'avantreno, Danner per disturbi elettrici, Palmer con noie al cambio e Fagi che concludeva la sua brillante corsa per la rottura di uno scarico.



A lato, Nannini, rivelazione delle prove, viene urtato da Laffite e (sotto) finisce la gara al primo giro alla Tosa. In basso, Alboreto con la Ferrari apparsa in netta ripresa (FotoVillani)



La corsa sembrava ormai decisa; era il computer a dettare il ritmo ai singoli piloti. Il vantaggio di Prost su Rosberg saliva a oltre ventidue secondi, mentre Piquet iniziava a recuperare su Rosberg. Cominciava il dramma di Alboreto: il milanese, dopo essersi portato alle spalle di Piquet rallentava l'andatura per un calo di pressione nella sovralimentazione. Come al solito le emozioni arrivavano negli ultimi giri. Arnoux abbandonava in cima alla salita della Tosa per la perdita di una ruota, Ghinzani rimaneva senza benzina a otto giri dalla fine, ma la delusione più grande veniva dal ritiro di Alboreto a causa di una turbina, mentre la Ferrari occupava la quarta posizione e il computer di bordo segnalava un margine di

tutta sicurezza riguardo il carburante. Due giri dopo Piquet coronava il suo inseguimento ai danni di Rosberg che subito si fermava ai piedi della Tosa senza benzina tradito, come a Jerez, da un computer che ne aveva indicato una quantità errata. La sorte si accaniva anche contro Patrese, ormai terzo ma anche lui si fermava per mancanza di carburante soddisfatto comunque per aver dimostrato che la «sogliola» di Murray può avere un futuro promettente. Le emozioni non erano ancora finite. Piquet produceva il suo massimo sforzo e al cinquantasettesimo passaggio otteneva il giro più veloce in 1'28"667, ma Prost era ormai imprendibile. Il campione del mondo iniziava l'ultimo giro con quindici secondi di vantaggio, ma uscen-

do dalla curva della Rivazza dava l'impressione di fermarsi per mancanza di benzina. Prost effettuava gli ultimi metri zigzagando per cercare di pescare gli ultimi litri, tagliando infine il traguardo con meno di mezzo litro nel serbatoio. Per Piquet sfumava la grande occasione, mentre Berger concludeva al terzo posto una gara regolare, dove avrebbe potuto maggiormente sfruttare la grande quantità di benzina rimasta. Johansson finiva senza infamia e senza lode una gara tormentata dall'inefficace funzionamento dei freni. Per il pubblico l'elemento maggiormente danneggiato dalla formula consumo, ci sono state ben poche emozioni, ma questo per Balestre sembra non essere una cosa importante... □



DRIVERS HIT PARADE/Patrese entra nei «magic top ten»

## In vetta però c'è Piquet

NELSON PIQUET è il «pilota caldo» della settimana. Secondo, dietro a Prost, nella terza tappa della nostra Hit-Parade come nella gara vera, il brasiliano ha conquistato la vetta della classifica generale spodestando Senna precipitato al... terzo posto. Mentre c'è da registrare l'ingresso di Rothengatter va segnalato il grande salto in avanti di Patrese entrato nei «top ten» dopo la gara mauscola sul Santerno. Suo l'avanzamento più

grosso della giornata cui si contrappone il crollo di Dumfries. Lo scozzese addirittura dall'ottavo posto è finito al sedicesimo e di lì minaccia di faticare molto a risalire. Da notare anche il buon standard di Tambay, tenuto conto della vettura e del motore a disposizione, e la posizione abbastanza «bassa» di Berger che resta pur sempre l'unico pilota ad essere andato sempre a punti nelle prime tre gare di campionato.



Sopra, Luciano Conti presidente della Sagis e editore di As, premia Prost alla festa Marlboro. Sotto De Angelis riceve il premio Villeneuve al Baccarà di Lugo



PILOTI	GIORNALISTI										
	Mannucci (Autosprint)	Camus (Autohebd)	Doodson (Chequered Flag)	D'Ulisse (Corriere dello Sport-Stadio)	Constanduros (Motor Racing)	Baccini (il Messaggero)	Crispoliti (Il Tempo)	Benzing (Il Giornale)	Rivers (L'Equipe)	Chiavegato (La Stampa)	Totale punti Gp S. Marino
Prost	10	10	10	10	10	9	10	10	10	10	99
Piquet	10	10	9	10	9	9	9	10	8	10	94
Alboreto	10	9	8	8	8	10	10	8	9	8	88
Berger	10	8	8	8	8	7	10	9	10	9	87
Patrese	10	8	7	7	7	8	9	9	8	8	81
Fabi	8	8	7	8	8	8	9	8	9	7	80
Rosberg	7	7	9	8	7	6	9	7	9	9	78
Arnoux	7	7	7	7	7	8	9	7	10	8	77
Tambay	7	8	7	8	7	7	6	7	9	6	72
Johansson	7	7	7	7	6	6	9	6	10	7	72
Boutsen	6	7	7	7	7	7	6	6	8	6	67
Laffite	6	6	7	6	6	7	7	6	7	6	64
Surer	6	7	6	6	6	6	5	6	5	6	59
Brundle	5	6	6	6	6	6	6	6	8	4	59
Jones	5	6	5	6	5	5	5	6	8	7	58
Ghinzani	7	7	6	7	6	5	6	6	0	7	57
Mansell	6	7	7	0	7	6	6	0	7	6	52
Streiff	5	5	5	5	5	5	5	4	7	4	50
Senna	7	8	8	0	0	0	6	0	7	7	43
De Cesaris	6	6	5	5	0	0	3	5	5	6	41
De Angelis	6	5	6	0	0	0	6	6	5	6	40
Nannini	7	0	7	0	0	0	7	0	6	3	30
Rothengatter	4	5	5	0	0	6	3	0	0	4	27
Dumfries	6	6	6	0	0	0	4	0	5	0	27
Danner	4	5	5	0	0	0	3	0	0	6	23
Palmer	4	5	5	0	0	0	5	0	0	4	23

▲ 1. ( 2.) Piquet 275
▲ 2. ( 3.) Prost 271
▽ 3. ( 1.) Senna 239
▲ 4. ( 5.) Arnoux 237
= 5. ( 6.) Alboreto 230
▽ 6. ( 4.) Laffite 229
= 7. ( 7.) Berger 225
▲ 8. ( 9.) Fabi 215
▲ 9. (10.) Rosberg 209
▲ 10. (15.) Patrese 192
▲ 11. (13.) Tambay 190
▲ (13.) Johansson 190
▽ 13. (11.) Brundle 189
▽ 14. (12.) Mansell 171
▲ 15. (17.) Boutsen 170
▽ 16. ( 8.) Dumfries 164
▲ 17. (18.) Surer 150
▽ 18. (16.) De Angelis 148
= 19. (18.) Streiff 141
▲ 20. (21.) Ghinzani 130
▽ 21. (20.) De Cesaris 121
▲ 22. (23.) Jones 115
▽ 23. (22.) Danner 90
= 24. (24.) Palmer 78
= 25. (25.) Nannini 73
* 26. ( 0.) Rothengatter 27

### Legenda

- ▲ IN SALITA
- ▽ IN DISCESA
- = STAZIONARIO
- \* NUOVO ENTRATO

IL MERCATO/Dopo soli tre Gp fervono le trattative per l'87

## La Marlboro spinge Senna

Il brasiliano farebbe coppia alla Ferrari con Alboreto a cui è stata già chiesta un'opzione. Il giubilato sarebbe Johansson che già a metà stagione potrebbe far posto a De Cesaris



Sopra, nonostante il quarto posto di Imola non si sono placati i dubbi su Johansson (FotoVillani)

Frank Williams scrive ai giornalisti italiani

### «Avanti lo stesso»

IMOLA — Frank Williams in occasione della conferenza stampa del team ha voluto far consegnare un comunicato rivolto ai giornalisti italiani. Ecco il testo completo:

Mi spiace tanto di non poter essere con voi questa sera. In mia assenza vorrei chiedervi di rivolgere tutte le domande serie a Patrick Head, Sheridan Thynne o Peter Windsor, e tutte le domande non serie a Nelson Piquet e a Nigel Mansell. I nostri piloti sono maestri nel portare i giornalisti fuori strada, come è nelle migliori tradizioni della Williams... Da parte mia vorrei cogliere questa occasione per dirvi tre cose:

Primo, quanto sono grato per tutti gli auguri e le parole di incoraggiamento che mi sono giunte dal mondo delle corse automobilistiche. Non saprei dire cosa ho fatto esattamente per meritare tali attenzioni, ma, a voi tutti, costruttori, piloti, stampa e squadre di Formula 1 vorrei rivolgere attraverso questa conferenza stampa il mio più profondo «grazie».

Secondo, che non sono mai stato così conscio di quanto siano importanti tutti gli uomini di una squadra di Formula 1, e di quanto sia fortunata la Williams ad avere delle persone così eccezionali come voi tutti avete potuto vedere all'opera in Brasile ed in Spagna. Ho piena fiducia che durante tutta la stagione Patrick Head e tutto il team Williams sapranno essere all'altezza della situazione. Per quanto riguarda gli avversari ho un semplice messaggio: sono spiacente di dover co-

municare che la Williams non andrà a rotoli semplicemente a causa di uno stupido incidente stradale del suo capo. Ho già avuto diversi incontri con Bernie Ecclestone e con la Honda, e, dalla mia posizione di osservatore interessato, posso garantire che la Williams non è mai stata così attrezzata per finire la stagione con successo.

Terzo, che il successo delle corse di Formula 1 dipende in larga misura del coinvolgimento continuo di grosse aziende come la Denim. Fin dal 1982 Denim è stato per la Williams uno sponsor fedele e molto attivo. Quest'anno, oltre a sponsorizzare la nostra macchina, Denim ha deciso di essere presente, con largo spazio, sulle tute dei nostri piloti. Tutto quello che gli amici giornalisti potranno fare per valorizzare la presenza di Denim in Formula 1 con la Williams, sarà veramente apprezzato da un vecchio tifoso di automobilismo, ora fermo in Inghilterra, e che dipende dalla Tv, dai giornali e dalle riviste per seguire i Gran Premi. A volte, quando si è sempre presenti sui circuiti di Formula 1, è forte la tentazione di considerare la stampa come una cosa scontata. E solo quando, a causa di qualche motivo, non è più possibile essere presenti ai box che si comprende a fondo quanto voi tutti facciate così bene un lavoro estremamente importante ed impegnativo. Grazie ancora per la vostra comprensione ed amicizia.

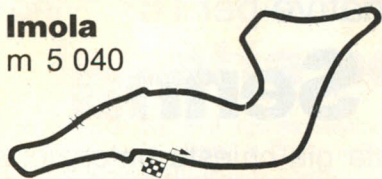
Ciao,  
Frank Williams

IMOLA — Si è appena concluso il terzo Gp della stagione 1986 e già (sembra incredibile) si sta muovendo il cosiddetto «mercato piloti». A muovere le acque è, ovviamente, Senna che è molto appetito da tutti e il prossimo anno, alla scadenza del suo contratto con la Lotus, potrebbe andarsene portandosi dietro il tecnico Ducarouge. La Ferrari non ha mai nascosto di avere un debole per Senna, e da nostre informazioni possiamo affermare al 99% che il brasiliano sarà della Ferrari il prossimo anno, con un contratto triennale pagato (profumatissimamente) dalla Marlboro che strapperebbe così un pilota di prima grandezza alla rivale Jps. Con Senna alla Ferrari ad andarsene sicuramente sarà Johansson che già ora in quel di Maranello non gode più delle simpatie incondizionate che aveva alla fine della stagione scorsa e che qualcuno vuole già giubilato, per De Cesaris, a metà anno. La coppia Ferrari per il 1987 sarà, a nostro parere, Alboreto-Senna, con Alboreto cui è già stato chiesto il rinnovo dell'opzione per il 1987. Il milanese, però, ha rifiutato dicendo che lo farà solo quando la nuova macchina, che apparirà in giugno-luglio, dimostrerà di essere competitiva. Alla Ferrari, comunque, gli hanno fatto sapere che vogliono assolutamente che lui resti. In questa decisione è intervenuto pesantemente anche l'ing. Ghidella che non vuole assolutamente che il bravissimo Alboreto vada per altri lidi... quando gli altri lidi sono principalmente la McLaren e la Williams, con la prima più della seconda. Alla McLaren, se Alboreto deciderà di andarsene, prenderà il posto di Rosberg che ha un contratto per il 1986 e solo un'opzione per il 1987, mentre Prost ha un contratto di tre anni che scade alla fine del 1988.

PER JOHANSSON ci sono diverse possibilità che vanno dalla Benetton alla Ligier, se, come sembra Laffite a fine anno darà forfait. Per Rosberg invece c'è una trattativa con Ecclestone per guidare la futura Brabham di Gordon Murray. Gli sponsor di Ecclestone, principalmente l'Olivetti, perso Piquet vogliono infatti una prima guida di prestigio e sul mercato c'è solo Rosberg. Ecclestone avrebbe contattato anche Warwick, che quest'anno è rimasto a piedi e che ha chiesto, in occasione del S. Marino, a Balestre l'autorizzazione, come ha Fittipaldi, di partecipare alle gare di F. Indy e alle gare iscritte a calendario dalla Fja senza incorrere nei fulmini della Fisa. Invariata dovrebbe restare la squadra di Haas che potrebbe solo cambiare il nome e diventare «Ford» al 100%, mentre già dal prossimo anno il motore Ford potrebbe essere dato oltre che al team di Haas anche ad altri team specie se veramente la Renault dovesse chiudere questo suo reparto perché lo giudica non remunerativo. (g.cev.)

# GP SAN MARINO

**Imola**  
m 5 040



## In 26 al via

(fra parentesi la media)

### 1. FILA

12 **Ayrton Senna** (Lotus 98T) 1'25"050 (213.333)  
6 **Nelson Piquet** (Williams Fw 011) 1'25"569 (212.039)

### 2. FILA

5 **Nigel Mansell** (Williams Fw 011) 1'26"159 (210.587)  
1 **Alain Prost** (McLaren Mp4/2c) 1'26"176 (210.546)

### 3. FILA

27 **Michele Alboreto** (Ferrari F.1-86) 1'26"263 (210.334)  
2 **Keke Rosberg** (McLaren Mp4/2c) 1'26"385 (210.036)

### 4. FILA

28 **Stefan Johansson** (Ferrari F.1-86) 1'27"009 (208.530)  
25 **René Arnoux** (Ligier Js27) 1'27"403 (207.590)

### 5. FILA

20 **Gerhard Berger** (Benetton B 186) 1'27"444 (207.493)  
19 **Teo Fabi** (Benetton B 186) 1'27"538 (207.270)

### 6. FILA

16 **Patrick Tambay** (Force Thl 1) 1'27"860 (206.510)  
18 **Thierry Boutsen** (Arrows A8) 1'28"022 (206.130)

### 7. FILA

3 **Martin Brundle** (Tyrrell 015) 1'28"329 (205.414)  
26 **Jacques Laffite** (Ligier Js27) 1'28"389 (205.274)

### 8. FILA

17 **Marc Surer** (Arrows A8) 1'28"637 (204.700)  
7 **Riccardo Patrese** (Brabham Bt55) 1'28"828 (204.260)

### 9. FILA

11 **Johnny Dumfries** (Lotus 98T) 1'29"244 (203.308)  
24 **Alessandro Nannini** (Minardi M186) 1'29"244 (203.308)

### 10. FILA

8 **Elio De Angelis** (Brabham Bt55) 1'29"713 (202.245)  
14 **Jonathan Palmer** (Zakspeed 861) 1'30"024 (201.546)

### 11. FILA

15 **Alan Jones** (Force Thl 2) 1'30"087 (201.405)  
4 **Philippe Streiff** (Tyrrell 015) 1'30"123 (201.325)

### 12. FILA

23 **Andrea De Cesaris** (Minardi M186) 1'30"131 (201.307)  
29 **Huub Rothengatter** (Zakspeed 861) 1'31"953 (197.318)

### 13. FILA

22 **Christian Danner** (Osella Fa1G) 1'33"806 (193.420)  
21 **Piercarlo Ghinzani** (Osella Fa1G) 1'34"461 (192.079)

**Terza gara del mondiale F. 1 1986**  
27 aprile 1986

**Circuito:** Dino Ferrari

**Distanza:** 60 giri pari a 302,400 km

**Organizzatore:** Sagis, via Calori 9/D Bologna. Tel. 051-522075. Tlx 211690

**Direttore di gara:** Paolo Moruzzi

**Partenza:** ore 14,30

**Spettatori:** 150.000

**Organizzazione:** 10

**Sicurezza:** 10

**Condizioni climatiche:** sole e coperto in prova. Coperto in gara.

## In 9 al traguardo

PILOTA	VEETTURA	GIRI	TEMPO	MEDIA	DISTACCO
1. <b>Alain Prost</b>	McLaren Mp4/2c	60	1.32'28"408	196.208	—
2. <b>Nelson Piquet</b>	Williams Fw 011	60	1.32'36"053	195.938	a 07"645
3. <b>Gerhard Berger</b>	Benetton B 186	59	1.32'28"657	192.929	a 1 giro
4. <b>Stefan Johansson</b>	Ferrari F.1-86	59	1.32'39"110	192.566	a 1 giro
5. <b>Keke Rosberg</b>	McLaren Mp4/2c	58	1.29'27"279	196.068	a 2 giri
6. <b>Riccardo Patrese</b>	Brabham Bt55	58	1.30'48"794	193.135	a 2 giri
7. <b>Thierry Boutsen</b>	Arrows A8	58	1.32'38"369	189.327	a 2 giri
8. <b>Martin Brundle</b>	Tyrrell 015	58	1.32'53"285	188.821	a 2 giri
9. <b>Marc Surer</b>	Arrows A8	57	1.31'06"733	189.182	a 3 giri

## 17 i ritirati

PILOTA	VEETTURA	GIRI	CAUSA
<b>Michele Alboreto</b>	Ferrari F.1-86	56	Turbo
<b>Piercarlo Ghinzani</b>	Osella Fa1G	52	Fine benzina
<b>René Arnoux</b>	Ligier Js27	46	Distacco ruota
<b>Philippe Streiff</b>	Tyrrell 014	41	Rottura semiasse
<b>Teo Fabi</b>	Benetton B 186	39	Rottura scarico
<b>Jonathan Palmer</b>	Zakspeed 861	38	Impianto elettrico
<b>Christian Danner</b>	Osella Fa1G	31	Impianto elettrico
<b>Alan Jones</b>	Force Thl 2	28	Rottura radiatore acqua
<b>Andrea De Cesaris</b>	Minardi M186	20	Motore
<b>Elio De Angelis</b>	Brabham Bt55	19	Motore
<b>Jacques Laffite</b>	Ligier Js27	14	Motore
<b>Ayrton Senna</b>	Lotus 98T	11	Cuscinetto ruota
<b>Nigel Mansell</b>	Williams Fw 011	8	Impianto elettrico
<b>Johnny Dumfries</b>	Lotus 98T	8	Cuscinetto Ruota
<b>Huub Rothengatter</b>	Zakspeed 861	7	Turbo
<b>Patrick Tambay</b>	Force Thl 1	5	Motore
<b>Alessandro Nannini</b>	Minardi M186	D	Incidente nel 1. giro

## I giri più veloci

PILOTA E VETTURA	GIRO	TEMPO	MEDIA KMH
<b>Piquet</b> Williams Fw 011	57	1'28"667	204.631
<b>Berger</b> Benetton B 186	58	1'29"141	203.543
<b>Prost</b> McLaren Mp4/2c	41	1'29"464	202.808
<b>Rosberg</b> McLaren Mp4/2c	58	1'29"652	202.383
<b>Alboreto</b> Ferrari F.1-86	43	1'30"316	200.895
<b>Johansson</b> Ferrari F.1-86	53	1'30"768	199.894
<b>Arnoux</b> Ligier Js27	42	1'31"435	198.436
<b>Patrese</b> Brabham Bt55	58	1'31"842	197.557
<b>Senna</b> Lotus 98T	6	1'31"999	197.220
<b>Mansell</b> Williams Fw 011	8	1'32"145	196.907
<b>Fabi</b> Benetton B 186	20	1'32"246	196.691
<b>De Angelis</b> Brabham Bt55	19	1'32"544	196.058
<b>Jones</b> Force Thl 2	22	1'32"615	195.908
<b>Laffite</b> Ligier Js27	12	1'33"223	194.630
<b>Palmer</b> Zakspeed 861	37	1'33"406	194.249
<b>Boutsen</b> Arrows A8	54	1'33"435	194.188
<b>Surer</b> Arrows A8	49	1'33"565	193.919
<b>Brundle</b> Tyrrell 015	51	1'34"022	192.976
<b>De Cesaris</b> Minardi M186	19	1'34"134	192.747
<b>Tambay</b> Force Thl 1	4	1'34"321	192.364
<b>Dumfries</b> Lotus 98T	5	1'34"540	191.919
<b>Danner</b> Osella Fa1G	24	1'34"558	191.882
<b>Streiff</b> Tyrrell 014	22	1'34"811	191.370
<b>Ghinzani</b> Osella Fa1G	23	1'35"748	189.497
<b>Rothengatter</b> Zakspeed 861	7	1'36"263	188.484

Nannini, non ha completato il primo giro.

## L'altalena dei giri più veloci

PILOTA	GIRO	TEMPO
<b>Piquet</b>	5.	1'31"770
<b>Piquet</b>	10.	1'31"746
<b>Piquet</b>	16.	1'31"652
<b>Rosberg</b>	17.	1'31"156
<b>Piquet</b>	23.	1'30"720
<b>Prost</b>	27.	1'30"662
<b>Prost</b>	32.	1'30"410
<b>Prost</b>	33.	1'29"882
<b>Prost</b>	34.	1'29"628
<b>Prost</b>	41.	1'29"464
<b>Piquet</b>	54.	1'29"231
<b>Piquet</b>	56.	1'28"996
<b>Piquet</b>	57.	1'28"667



PROST



PIQUET



BERGER

## Classifiche iridate dopo 3 gare

	BRASILE 23/3	SPAGNA 13/4	SAN MARINO 27/4	MONACO 11/5	BELGIO 25/5	CANADA 15/6	DETROIT 22/6	FRANCIA 6/7	G. BRETAGNA 13/7	GERMANIA 27/7	UNGHERIA 10/8	AUSTRIA 17/8	ITALIA 7/9	PORTOGALLO 21/9	MESSICO 12/10	AUSTRALIA 26/10	TOTALE PUNTI	PUNTI UTILI
--	--------------	-------------	-----------------	-------------	-------------	-------------	--------------	-------------	------------------	---------------	---------------	--------------	------------	-----------------	---------------	-----------------	--------------	-------------

### MONDIALE PILOTI

1. Piquet	9	—	6														15	15
2. Senna	6	9	—														15	15
3. Prost	—	4	9														13	13
4. Berger	1	1	4														6	6
Mansell	—	6	—														6	6
6. Rosberg	—	3	2														5	5
7. Laffite	4	—	—														4	4
8. Johansson	—	—	3														3	3
Arnoux	3	—	—														3	3
10. Brundle	2	—	—														2	2
Fabi	—	2	—														2	2
12. Patrese	—	—	1														1	1

### MONDIALE COSTRUTTORI

1. Williams	9	6	6														21	21
2. McLaren	—	7	11														18	18
3. Lotus	6	9	—														15	15
4. Benetton	1	3	4														8	8
5. Ligier	7	—	—														7	7
6. Ferrari	—	—	3														3	3
7. Tyrrell	2	—	—														2	2
8. Brabham	—	—	1														1	1

## L'altalena della corsa

### COSÌ DOPO 10 GIRI

1. Piquet in .15'26''998(195.729 kmh); 2. Rosberg a 05''974; 3. Prost a 06''690; 4. Senna a 08''502; 5. Alboreto a 11''398; 6. Arnoux a 20''561; 7. Fabi a 28''998; 8. Berger a 31''365; 9. Laffite a 35''762; 10. Johansson a 37''173; 11. Patrese a 38''741; 12. Boutsen a 39''307; 13. Jones a 39''778; 14. Surer a 44''689; 15. De Angelis a 49''041; 16. Brundle a 1'01''191; 17. Ghinzani a 1'07''034; 18. Streiff a 1'09''914; 19. Palmer a 2 giri; 20. De Cesaris a 3 giri; 21. Danner a 4 giri.

### COSÌ DOPO 20 GIRI

1. Piquet in .30'54''225(195.704 kmh); 2. Rosberg a 01''237; 3. Prost a 01''956; 4. Alboreto a 09''839; 5. Berger a 30''725; 6. Fabi a 32''296; 7. Johansson a 49''167; 8. Arnoux a 53''170; 9. Patrese a 54''353; 10. Boutsen a 59''979; 11. Surer a 1'02''972; 12. De Angelis a 1 giro; 13. Brundle a 1 giro; 14. Streiff a 1 giro; 15. Ghinzani a 1 giro; 16. Palmer a 2 giri; 17. Danner a 4 giri; 18. Jones a 6 giri.

### COSÌ DOPO 30 GIRI

1. Rosberg in .46'08''649(196.601 kmh); 2. Prost a 17''126; 3. Piquet a 26''535; 4. Alboreto a 42''796; 5. Berger a 1'11''000; 6. Arnoux a 1'12''822; 7. Patrese a 1'17''804; 8. Fabi a 1'19''519; 9. Johansson a 1 giro; 10. Boutsen a 1 giro; 11. Surer a 1 giro; 12. Streiff a 2 giri; 13. Brundle a 2 giri; 14. Ghinzani a 2 giri; 15. Palmer a 3 giri; 16. Danner a 4 giri.

### COSÌ DOPO 40 GIRI

1. Prost in 1 .01'36''955(196.313 kmh); 2. Rosberg a 11''228; 3. Piquet a 31''171; 4. Alboreto a 37''236; 5. Arnoux a 1'13''233; 6. Patrese a 1'15''072; 7. Johansson a 1 giro; 8. Berger a 1 giro; 9. Boutsen a 1 giro; 10. Surer a 1 giro; 11. Streiff a 2 giri; 12. Brundle a 2 giri; 13. Ghinzani a 3 giri.

### COSÌ DOPO 50 GIRI

1. Prost in 1 .16'48''194(196.867 kmh); 2. Rosberg a 22''924; 3. Piquet a 36''991; 4. Alboreto a 42''012; 5. Patrese a 1 giro; 6. Johansson a 1 giro; 7. Berger a 1 giro; 8. Boutsen a 2 giri; 9. Surer a 2 giri; 10. Brundle a 2 giri; 11. Ghinzani a 4 giri.

## I primati

### PRIMATO SULLA DISTANZA

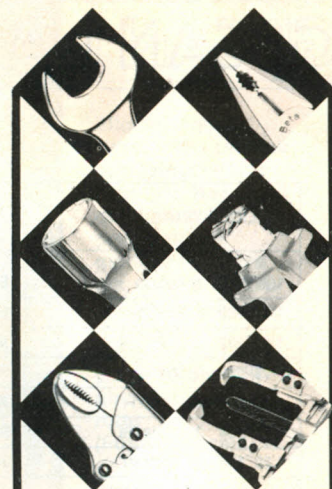
Alain Prost, percorrendo 60 giri pari a 302,400 km in 1.32'28''408 alla media di 196,208 kmh, ha ottenuto il nuovo record. Il vecchio apparteneva a De Angelis che nel 1985 aveva percorso la stessa distanza in 1.34'35''955 alla media di 191,799 kmh.

### PRIMATO SUL GIRO IN GARA

Nelson Piquet, percorrendo il suo 57. giro in 1'28''667, alla media di 204,631 kmh, ha stabilito il nuovo record. Il vecchio apparteneva ad Alboreto che aveva ottenuto 1'30''961 (media 199,470 kmh) nel 1985.

### PRIMATO SUL GIRO IN PROVA

Ayrton Senna ha abbassato con 1'25''050 il suo stesso record del 1985 che era di 1'27''327.



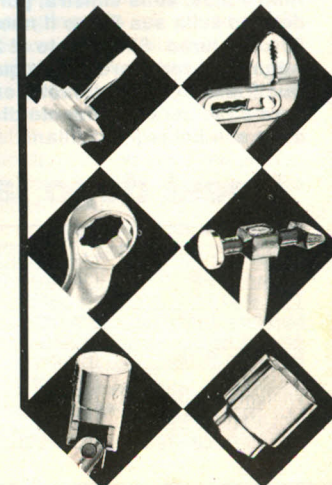
# Beta

## UTENSILI

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

# Beta

## UTENSILI



# GP SAN MARINO

## Tutti i tempi delle prove

MIGLIORE TEMPO 1985	PILOTA	VETTURA	MOTORE	VENERDI		SABATO		DOMEN.	
				I	II	III	IV	WARM UP	
1'27"327	1. Lotus	<b>Senna</b>	Lotus 98T	Renault EF 15	1'26"853	<b>1'25"050</b>	1'28"452	1'25"286	1'32"225
1'28"489	9. Brabham	<b>Piquet</b>	Williams Fw 011	Honda	1'29"492	1'25"890	1'26"876	<b>1'25"569</b>	1'34"588
1'28"202	7. Williams	<b>Mansell</b>	Williams Fw 011	Honda	1'28"707	1'26"752	1'26"242	<b>1'26"159</b>	1'33"457
1'28"099	6. McLaren	<b>Prost</b>	McLaren Mp4/2c	Tag Porsche	1'27"632	1'26"273	1'27"719	<b>1'26"176</b>	1'33"078
1'27"871	4. Ferrari	<b>Alboreto</b>	Ferrari F.1-86	Ferrari	1'28"256	1'26"428	1'30"508	<b>1'26"263</b>	1'35"164
1'27"354	2. Williams	<b>Rosberg</b>	McLaren Mp4/2c	Tag Porsche	1'28"617	1'26"956	1'31"017	<b>1'26"385</b>	1'32"188
1'29"806	15. Ferrari	<b>Johansson</b>	Ferrari F.1-86	Ferrari	1'30"232	1'27"497	1'31"829	<b>1'27"009</b>	1'35"852
	Non presente	<b>Arnoux</b>	Ligier Js27	Renault EF 15	1'28"995	1'28"362	1'29"252	<b>1'27"403</b>	1'35"336
1'28"697	10. Arrows	<b>Berger</b>	Benetton B 186	Bmw M 12-13	1'31"873	1'28"559	1'28"590	<b>1'27"444</b>	1'33"278
	Non presente	<b>Fabi</b>	Benetton B 186	Bmw M 12-13	1'30"386	1'29"328	1'27"767	<b>1'27"538</b>	1'35"693
1'29"102	11. Renault	<b>Tambay</b>	Force Th1 1	Hart	1'32"137	1'29"665	1'30"056	<b>1'27"860</b>	1'34"721
1'27"918	5. Arrows	<b>Boutsen</b>	Arrows A8	Bmw M 12-13	1'30"835	1'29"931	1'31"918	<b>1'28"022</b>	1'36"193
1'36"397	25. Tyrrell	<b>Brundle</b>	Tyrrell 015	Renault EF 15	1'31"768	1'29"687	1'29"783	<b>1'28"329</b>	1'36"873
1'30"982	16. Ligier	<b>Laffite</b>	Ligier Js27	Renault EF 15	1'30"741	1'28"411	1'34"136	<b>1'28"389</b>	1'52"436
	Non presente	<b>Surer</b>	Arrows A8	Bmw M 12-13	1'32"048	1'30"156	1'32"104	<b>1'28"637</b>	1'50"971
1'31"108	18. Alfa Romeo	<b>Patrese</b>	Brabham Bt55	Bmw M 12-13	1'29"734	1'30"341	1'30"166	<b>1'28"828</b>	1'36"002
	Non presente	<b>Dumfries</b>	Lotus 98T	Renault EF 15	1'31"172	<b>1'29"244</b>	1'30"781	1'29"607	1'44"764
	Non presente	<b>Nannini</b>	Minardi M186	Motori Moderni	1'32"593	1'29"985	1'35"825	<b>1'29"244</b>	1'37"382
1'27"852	3. Lotus	<b>De Angelis</b>	Brabham Bt55	Bmw M 12-13	1'31"196	1'30"881	1'32"483	<b>1'29"713</b>	1'34"413
1'31"028	17. Zakspeed	<b>Palmer</b>	Zakspeed 861	Zakspeed	1'34"072	1'33"352	1'30"895	<b>1'30"024</b>	1'39"888
	Non presente	<b>Jones</b>	Force Th1 2	Hart	1'31"332	<b>1'30"087</b>	1'32"582	1'30"517	1'38"382
	Non presente	<b>Streiff</b>	Tyrrell 014	Renault EF 15	1'31"483	<b>1'30"123</b>	1'37"784	1'32"358	2'51"270
1'29"406	13. Ligier	<b>De Cesaris</b>	Minardi M186	Motori Moderni	1'34"067	1'30"956	1'32"559	<b>1'30"131</b>	1'38"594
	Non presente	<b>Rothengatter</b>	Zakspeed 861	Zakspeed	1'43"295	1'40"903	1'33"395	<b>1'31"953</b>	1'39"867
	Non presente	<b>Danner</b>	Osella Fa1G	Alfa Romeo	1'38"484	1'37"485	1'34"355	<b>1'33"806</b>	1'36"743
1'34"209	22. Osella	<b>Ghinzani</b>	Osella Fa1G	Alfa Romeo	1'36"416	<b>1'34"461</b>	3'08"927	-	1'38"227

## VELOCITÀ IN PROVA

Rilevate prima della Tosa

### VENERDI

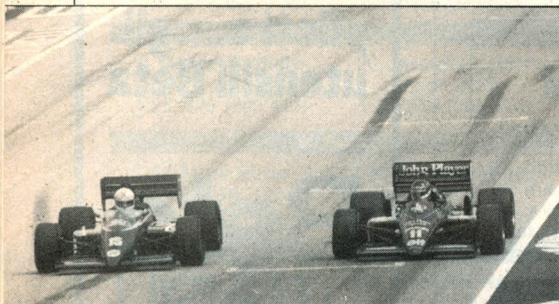
N. PILOTA	KM/H
28 Johansson	324.130
6 Piquet	320.380
7 Patrese	318.584
27 Alboreto	317.834
12 Senna	316.344
5 Mansell	315.789
19 Fabi	314.961
20 Berger	314.869
8 De Angelis	312.681
2 Rosberg	311.958
23 De Cesaris	309.456
1 Prost	307.956
18 Boutsen	305.085
16 Tambay	304.654
11 Dumfries	302.945
15 Jones	301.929
26 Laffite	301.003
25 Arnoux	300.083
3 Brundle	299.501
4 Streiff	298.260
17 Surer	296.703
24 Nannini	292.129
21 Ghinzani	289.002
14 Palmer	287.770
22 Danner	280.447
29 Rothengatter	278.638

### SABATO

N. PILOTA	KM/H
27 Alboreto	323.257
2 Rosberg	319.432
5 Mansell	317.647
28 Johansson	317.554
19 Fabi	316.344
7 Patrese	314.869
20 Berger	314.777
8 De Angelis	314.594
16 Tambay	313.771
11 Dumfries	313.771
6 Piquet	313.771
23 De Cesaris	312.229
18 Boutsen	310.791
1 Prost	309.811
12 Senna	308.395
17 Surer	308.043
3 Brundle	308.043
25 Arnoux	307.692
15 Jones	304.225
14 Palmer	302.945
29 Rothengatter	302.267
26 Laffite	300.417
24 Nannini	295.567
22 Danner	289.234
4 Streiff	286.017

### DOMENICA

N. PILOTA	KM/H
2 Rosberg	304.740
8 De Angelis	300.334
1 Prost	300.250
7 Patrese	299.750
25 Arnoux	298.921
27 Alboreto	298.178
12 Senna	297.193
23 De Cesaris	295.163
5 Mansell	295.082
6 Piquet	294.679
16 Tambay	293.878
28 Johansson	290.792
18 Boutsen	286.929
20 Berger	286.624
19 Fabi	284.735
3 Brundle	282.575
15 Jones	278.926
22 Danner	278.854
11 Dumfries	276.427
21 Ghinzani	276.215
24 Nannini	273.695
29 Rothengatter	272.865
14 Palmer	271.630
26 Laffite	267.062
17 Surer	226.368
4 Streiff	221.538



**Alan Jones, sulla sinistra, portava al debutto sulla sua Force il nuovo motore Ford V6 turbo. Si è ritirato al 28. giro per rottura del radiatore dell'acqua mentre Dumfries, con lui nella foto, era già fuori gara all'8. per il cedimento di un cuscinetto della sua Lotus (FotoVillani)**

## I pesi dopo la gara

VETTURA	PILOTA	PESO
Ferrari F.1-86	(Alboreto)	583
Ferrari F.1-86	(Johansson)	573
Tyrrell 015	(Brundle)	569
Brabham Bt55	(Patrese)	567
Arrows A8	(Surer)	563
Benetton B 186	(Berger)	558
Arrows A8	(Boutsen)	557
Williams Fw 011	(Piquet)	554
McLaren Mp4/2c	(Prost)	547
McLaren Mp4/2c	(Rosberg)	546

## Le cifre iridate

■ **A IMOLA** 22. vittoria iridata, in 91 presenze, per Alain Prost, che si rilancia nella lotta per il titolo a 2 soli punti dalla vetta della classifica; la graduatoria parziale vede al comando Nelson Piquet e Ayrton Senna appaiati alla media di 5,0 Punti/gara.

■ **PER I MOTORI** Porsche questo è il 20. successo mondiale in 72. gran premi. Curiosamente, già alla terza corsa della stagione nessun pilota è riuscito a terminare a pieni giri tutte le gare finora disputate e il più affidabile di tutti si è dimostrato Gerard Berger, unico ad aver conquistato punti in ciascuna gara.

■ **I TRE GRAN PREMI** iniziali del 1986 hanno visto i primi posti sulla griglia di partenza occupati sempre da Senna, Piquet e Mansell; nella storia del Campionato non si era ancora mai verificato il caso degli stessi tre piloti più veloci in prova in tre corse consecutive.

■ **LE POLE POSITION** a ripetizione di Senna hanno portato la Lotus a quota 101, contro i 103 giri più veloci in prova dei piloti della Ferrari. Però se teniamo conto anche del numero di presenza fra team, 396 per la Casa italiana e 351 per la britannica, la percentuale delle pole position è a favore della Lotus (28,77 per cento) rispetto alla Ferrari (26,01 per cento).

■ **NEMMENO A IMOLA** Michele Alboreto è riuscito a tagliare il traguardo, anche se è stato classificato 10., interrompendo almeno la serie di 6 ritiri consecutivi che aveva caratterizzato i suoi ultimi gran premi. Il milanese allontana così il pericolo di minacciare il primato di abbandoni consecutivi per piloti della Ferrari, stabilito da Chris Amon nelle 8 corse dal Gp di Germania del 1968 al Gp di Monaco del 1969. Fortunatamente per il neozelandese in quegli anni la Casa di Maranello non partecipava solamente alle gare di Campionato e così in quello stesso periodo il valido pilota conseguiva 4 vittorie e 2 secondi posti in gare di altro genere.

■ **ALAN JONES** ha portato al debutto sulla Lola il motore Ford Turbo, senza destare impressione. Ben diverso era stato l'esordio del propulsore Ford aspirato sulle Lotus 49 nel G.P. di Olanda nel 1967: dopo la pole position di Graham Hill erano venuti il giro più veloce e la vittoria di Jim Clark. Evidentemente il tempo passa anche per Keith Duckworth.

■ **LAFFITE** ha concluso il Gp di S. Marino ritirandosi e per il francese è stato il 79. abbandono in 170 presenze. Si tratta di un primato assoluto per numero di ritiri mentre a quota 78 rimangono Riccardo Patrese (131 presenze) e Niki Lauda (171).

**Mauro Mori**



**Elio De Angelis ricorre alla mimica per spiegare a Carlo De Benedetti quali sono i problemi nel guidare la nuova ma ancora difficile Brabham Bt55 (FotoAmaduzzi). Sotto, il ritiro del pilota romano al 19. giro con il motore rotto (FotoGiovanelli)**

De Benedetti in visita al team Brabham

## «Ho ancora pazienza»

Durante le prove si è detto insoddisfatto ma ha dichiarato il suo ottimismo per il prossimo arrivo della nuova vettura

IMOLA — È arrivato il sabato, poco prima dell'inizio delle prove. Ha assistito alle fatiche di De Angelis e Patrese, poi si è intrattenuto a lungo in colloquio con Bernie Ecclestone, Carlo De Benedetti, grande capo dell'Olivetti, ha voluto rendersi conto di persona dell'attuale stato di crisi della Brabham, ma soprattutto capire se a medio termine esistono programmi per permettere alla Brabham di tornare ai vertici. «Non mi sembra il momento per fare dell'allarmismo. Si tratta di una macchina molto avveniristica, che necessita per forza di una lunga fase di sviluppo. Bisogna rispettare chi l'ha progettata. Credo che il team abbia tutte le possibilità per uscire da questo momento». De Benedetti non è venuto a Imola per esercitare una pressione psicologica sul team da lui sponsorizzato, tuttavia vuole risultati positivi, non si accontenta di essere solamente presente in F.1. «È inutile nascondersi dietro un paravento, la sponsorizzazione è utile solamente se si ottengono dei risultati; al momento questi non ci sono, ma non sono pessimista. Ho parlato con Ecclestone e con Murray, si stanno dando da fare per una nuova vettura che spero sia più competitiva. Al momento non si tratta di un problema di soldi, ma di mentalità». Sebbene De Benedetti cerchi di gettare acqua sul fuoco, il momento non è dei più tranquilli e proprio in questi giorni avrebbe ripreso consistenza la possibilità da parte dell'Olivetti di acquistare la Brabham, considerando che già due anni or sono Ecclestone aveva espresso l'intenzione di vendere il suo team per occuparsi solamente delle parti manageriali della Foca. «Al momento siamo sponsor, e non intendiamo sovvertire le regole del gioco. Abbiamo deciso di entrare in F.1 perché produciamo tecnologia e riteniamo che questo sport sia, promozionalmente parlando il canale migliore. Certamente non mi piace perdere ma per adesso ho ancora pazienza». De Benedetti non vuole fare polemiche, tuttavia rimpiange qualche cosa della stagione '85 «Certamente un anno fa mi sono divertito di più. Sono contento dei nostri

piloti, non possiamo certo imputare a loro le difficoltà attuali; tuttavia devo dire che Piquet mi è rimasto nel cuore, è un ragazzo simpaticissimo, un autentico personaggio. Mi è dispiaciuto molto che se ne sia andato». La situazione non è comunque del tutto tranquilla. Ecclestone aveva già promesso il rinnovo del contratto, ma De Benedetti ha voluto prendere tempo, così come ha chiarito il suo disinteresse per l'acquisto dell'Alfa Romeo. «La storia dell'Alfa Romeo è ormai due anni che la sento. Posso soltanto dire che non sono interessato a questa operazione, per il momento non è nei nostri obiettivi un coinvolgimento nell'industria dell'automobile. Per quanto riguarda la Brabham, prima di prendere decisioni voglio aspettare. I risultati devono essere alla base di ogni accordo». (c. m. m.)



Svelato il «giallo» fra la Casa di cerchi e la Williams

## Conferma Fondmetal

IMOLA — Si è finalmente risolto nella cornice del Gp di San Marino il «giallo» relativo all'accordo fra Williams e Fondmetal. Dopo che i cerchi in lega della ditta bergamasca — da tre anni in F. 1 e da inizio '86 con un accordo in esclusiva Williams con la sola eccezione dell'Osella — sono stati accettati dal direttore tecnico del team inglese Patrick Head, non sono mancate le illazioni circa la Fondmetal e la sua presenza nel mondo dei Gran Premi. La verità emersa a Imola ha finalmente spazzato ogni dubbio in merito a questa vicenda «oscurata» dopo i fatti che si raccontano di seguito. A inizio '86 la Fondmetal ha fornito alla Williams una campionatura di cerchi, che sono stati esaminati sia in laboratorio sia con prove in pista per poi ricevere il benestare da Head in virtù delle sue caratteristiche tecniche superiori. La prima fornitura di questi cerchi monolitici, studiati e realizzati completamente in proprio, è stata

consegnata alla Williams in Brasile, soddisfacendo tutti ma spingendo gli uomini della Goodyear a chiedere una modifica di dettaglio allo scopo di facilitare montaggio e smontaggio dei pneumatici. La Fondmetal produce cerchi per la normale utenza automobilistica e per apportare modifiche alle sue ruote da competizione ha bisogno di molto tempo. Ecco perché, in attesa della realizzazione della modifica richiesta dai tecnici Goodyear, è stata la stessa Casa di cerchi ad acquistarne di adatti allo scopo dalla Dymag, società con la quale sostiene ottimi rapporti di collaborazione. Ed è stata proprio questa soluzione, pur condotta alla perfetta luce del sole, a scatenare la ridda di «voci» e di bugie messe in giro principalmente dalla concorrenza. A partire dal Gp di San Marino i cerchi modificati della Fondmetal sono venuti pronti e la Williams ha riavuto i «suoi» monolitici. (g. cev.)

# GP SAN MARINO

## Sarà presentata il 20 maggio la nuova monoposto di F.1 **Ekstroem a Budapest?**

**IMOLA** — Bionda con le mechès, due bellissimi occhi azzurri, estremamente femminile: è la signora Cecilia Ekstroem che a Imola è apparsa per la prima volta nell'ambiente della F. 1. Accompagnata dal marito George Paulin, la signora svedese residente in Svizzera, ha precisato che il suo programma, basato sulla presenza di una vettura nel campionato di F. 1, va avanti. «Il 20 maggio presenteremo la macchina, la scocca e gli altri pezzi sono pronti — ha sottolineato la team-manager —. L'accordo con la Pirelli è stato fatto e con la Motori Moderni non c'è problema. Il nome dello sponsor, di vasta portata, non posso dirlo. Con Mauro Baldi alla guida, debutteremo sicura-

mente al Gp di Francia in luglio. Sono entrata in F. 1 perché amo la sfida non intendo certo tirarmi indietro». Affermazioni insomma decise e sicure, tali da non creare dubbi. Se non fosse che la Fisa non ha ancora ricevuto la somma necessaria per iscrivere la vettura al «mondiale» e che, per regolamento, il debutto non potrebbe comunque avvenire prima del Gp d'Ungheria, nel caso che questa stessa settimana, la Ekstroem precisasse la propria posizione alla Fisa. Tra l'altro sembra che la stessa signora abbia intrecciato una trattativa con il team Haas, allo scopo di acquistare le «vecchie» vetture con motore Hart. Come dire che molte cose non sono chiare. (d. b.)

**GLI SPONSOR** principali dei vari team di Formula 1 hanno organizzato delle ottime cose a Imola, in occasione del Gran Premio San Marino. A battere tutti, però è stata la Saima, grazie all'opera intraprendente della sua public relation Maria Grazia Donato. La Casa milanese ha invitato ben 2500 ospiti, allestito un tendone per 900 persone con pasti caldi forniti dall'Hotel Olimpia. La Saima, inoltre, aveva altri ospiti nella saletta di rappresentanza, situata sopra i box che è servita tra l'altro alla Rai per i collegamenti della trasmissione «Faccia a faccia». Fra gli intervenuti davanti alle telecamere vanno annoverati il professor Uckmar e il professor Mignoli dell'università Bocconi di Milano. Nella saletta era stato ricavato anche l'angolo piloti, dove i conduttori si riunivano per poter parlare lontano da sguardi indiscreti. I più assidui sono stati Nelson Piquet e Alain Prost mentre tra gli ospiti che hanno affollato lo spazio della Saima si sono visti lo stilista Giorgio Armani e l'ingegner Carlo De Benedetti.

**CSAI** e Fams (la Federazione di S. Marino) hanno firmato nei giorni del Gran Premio una convenzione al Palazzo del Governo di San Marino allo scopo del reciproco coordinamento e assistenza. Si spera che le incomprensioni fra i due enti, avvenute negli anni passati, siano così state risolte. La convenzione è stata firmata dal presidente Csai Serena e da Erasmo Saliti, mentre per la Fams era presente Zafferani. In rappresentanza della piccola Repubblica del Titano c'era il Ministro dello sport Fiorenzo Astolfi. L'accordo prevede che anche i conduttori con licenza Fams possano concorrere a tutti i campionati italiani ma non potranno prendere punteggi validi per il titolo italiano assoluto, assegnato solo ai licenziati Csai.



**L'ALFA ROMEO**, entro tre settimane, potrebbe presentare in pista il suo nuovo propulsore a quattro cilindri turbo che verrà installato, pare, su un vecchio telaio Euroracing. Il test sarà programmato sulla pista di collaudo di Balocco e il pilota sarà molto probabilmente Giorgio Francia. Rispettando l'intenzione dell'ingegner Alzati, il nuovo dirigente della Casa milanese, il propulsore potrebbe essere venduto nel 1987 a quei team, importanti, che ne faranno richiesta.

**I LADRI** hanno fatto sparire le scarpette a Nelson Piquet che nel turno decisivo di prove ha dovuto usare un paio di calzature di maggiori dimensioni che pare l'abbiano danneggiato, impedendogli di «rubare» la pole position a Senna. Nelle qualifiche di venerdì il brasiliano della Williams ha preteso che i meccanici gli montassero delle gomme Goodyear usate, che a suo parere erano più veloci. I responsabili della squadra, pur increduli, hanno dovuto dare ragione alla loro prima guida.

**JEAN MARIE BALESTRE** ha colpito ancora: il presidente della Fisa, infatti, ha multato di 50.000 dollari (circa 100 milioni di lire) gli organizzatori della pista di Jerez de la Frontera per i difetti riscontrati durante il Gran Premio di Spagna. Inoltre è stato disposto che se gli organizzatori iberici vorranno iscrivere il loro Gran Premio nel calendario 1987 dovranno pagare una cauzione di 100 mila dollari, per i lavori di ristrutturazione da apportare al circuito.



**A sinistra, le nuove calzature dei meccanici Ferrari** (FotoAmaduzzi). **A destra, Danner si consola con le ragazze Penthouse** (FotoColombo). **Nell'altra pagina a destra, Senna consegna il suo casco a Andrea D'Amadio, vincitore del referendum «Senna come Gilles»** (FotoVillani)



**Sopra, Alboreto è stato uno degli ospiti della festa «Amico Sport». È assieme a Italo Cucci mentre viene presentato il volume di Enzo Ferrari «Piloti che gente», premio letterario Coni** (FotoVillani). **Cecilia Ekstroem, a sinistra, è intenzionata ad affrettare il debutto della sua monoposto** (FotoGiovannelli). **A destra, le guardie del corpo di Ecclestone** (FotoColombo)



Termocoperte anche per la Ferrari

## Due generatori scalda gomme

**IMOLA** — Qualcuno ha osservato, guardando il maxi-apparato della Ferrari per riscaldare i pneumatici prima del via, che di questo passo vedremo in pista delle centrali elettriche in miniatura. In effetti il team di Maranello è arrivato per ultimo ad utilizzare le ormai famose «coperte temoelettriche» ma con mezzi decisamente imponenti. Fino alla fine dello scorso anno, la Ferrari utilizzava una specie di stufa, che permetteva di portare al giusto calore le gomme ma sulla linea di partenza, per evitare il raffreddamento, non si poteva fare altro che avvolgerle in coperte. Altri team (Lotus, McLaren, Williams) hanno preceduto la Ferrari nell'operazione riscaldamento in pista ma le «coperte» di Maranello sono differenti. Il materiale utilizzato ricorda alla lontana il cartone comune ma all'interno sono previste resistenze che vengono alimentate da due distinti generatori della Mase (con motori a due tempi) che vengono portati in pista: uno per le ruote anteriori e uno per le posteriori. Le gomme sono quindi collegate ai generatori con fili elettrici e l'assorbimento di energia (altro dato che distingue le «coperte» Ferrari dalla «concorrenza») è notevole. Sono previste due gradazioni: 300 e 600 Watt; come dire un bel caldo! (d. b.)



Il sistema Ferrari per mandare in temperatura le gomme si differenzia da quello usato dalle altre squadre (Giovannelli)

**UN OTTIMO** successo di pubblico ha premiato lo sforzo degli organizzatori della serata «Amico Sport 1986» che ha avuto luogo nella splendida cornice di Villa Cicogna, a San Lazzaro, giovedì 24. I balli sulle note dell'orchestra di Giuliano Cavicchi si sono alternati alle premiazioni dei giornalisti che hanno ricevuto il riconoscimento del loro costante impegno a favore dell'Anffas, l'Associazione cui era devoluto l'incasso, alle aste benefiche e alle lotterie che hanno visto una grande partecipazione. Clou della serata, data la coincidenza con il Gp di San Marino, la presenza di alcuni piloti di Formula 1, quali Alboreto, Patrese, Fabi e De Angelis. La serata, che ormai è un appuntamento fisso con la solidarietà umana, ha quindi raggiunto i suoi alti scopi anche grazie alla generosa partecipazione di quelli che ne sono stati, per usare un termine tipico dell'automobilismo, gli sponsor, ma certo l'impegno non aveva in questo caso gli stessi fini commerciali.

**PATRICK TAMBAY** non sembra vivere un momento particolarmente cordiali con i responsabili del team Force di Carl Haas. Il francese, infatti, ha digerito molto male il fatto che il motore Ford sia stato affidato a Alan Jones. A dimostrazione dei rapporti tesi tra Tambay e la squadra c'è da rivelare che il francese a Imola non è entrato nel van del team, preferendo pranzare in compagnia del team Zakspeed.



**BERNIE ECCLESTONE** girava a Imola con tre guardie del corpo, messe a sua disposizione dalla palestra Gigi Lodi di Bologna, per paura di un attentato o di un sequestro da parte di terroristi. Anche sua moglie e il figlioletto girano con le guardie del corpo. Il «padrino» ha paura di eventuali rappresaglie dopo che la Gran Bretagna ha dato l'autorizzazione agli Stati Uniti di far decollare gli F 111 che hanno compiuto il raid contro Tripoli e Bengasi.

**AL BRIEFING** pre-gara per i piloti, ha presenziato anche il presidente della Fisa, Jean-Marie Balestre, che si è esibito in uno show personale che ha assunto le caratteristiche della farsa. Balestre infatti, se la è presa con tutti i piloti che parlano male dei «regolamenti stilati dalla Fisa in fatto di consumo» e ha minacciato gravi sanzioni in proposito.

**LA MICHELIN** sembra intenzionata a rientrare nelle corse di Formula 1. La voce è suffragata dal fatto che un dirigente della Casa francese si è recato recentemente in Italia per ordinare delle speciali macchine di bilanciatura, equilibratura e montaggio uguali a quelle della Goodyear. È molto probabile che la Michelin possa esordire con un pneumatico rivoluzionario, totalmente inedito rispetto alle coperture radiali in voga oggi giorno. Radio box asserisce che i tecnici transalpini abbiano già contattato la Ferrari più altre due squadre «minori» gradite a Maranello. Addirittura si vocifera che una di queste speciali gomme della Michelin siano già state installate sui cerchi della Ferrari per dei test all'autodromo di Fiorano.

**JACKIE STEWART** è rimasto entusiasta della prestazione di Ayrton Senna durante le prove di venerdì, nelle quali ha conquistato la pole position. L'ex campione del mondo degli Anni '70 ha paragonato il giovane brasiliano a Jim Clark che riusciva ad ottenere degli ottimi tempi nello spazio di pochissimi giri, passando il resto delle prove ai box ad osservare gli avversari.

**NIKI LAUDA** ha ricevuto dalla Mercedes l'offerta di prendere parte alla prossima edizione della Parigi-Dakar. L'ex campione del mondo non ha detto di no ma si è riservato di dare più avanti una risposta definitiva, dopo aver provato il mezzo e, ovviamente, aver valutato la sua posizione di attuale uomo della Bmw.



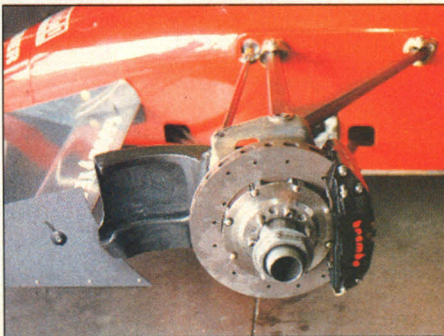
## LA TECNICA/Fa discutere l'assetto della monoposto di Senna **Lo spettro delle minigonne**

Molti tecnici hanno ventilato l'ipotesi che nelle prove la Lotus sia irregolare. Cadringer ha però assolto la vettura che adotta una soluzione giudicata all'avanguardia

Testi e disegni di **Giorgio Piola**

**IMOLA** — Puntualmente ogni anno sorge qualche polemica circa presunti e più o meno palesi tentativi di aggirare i regolamenti tecnici da parte di qualche squadra di F.1. Questa volta nell'occhio del ciclone è finita la Lotus un po' troppo regina delle prove, secondo i tecnici di alcune squadre avversarie. «È dallo scorso anno che le Lotus sono un po' troppo "preparate" per le prove» hanno accusato più o meno confidenzialmente i maggiori progettisti dei team rivali. «Addirittura» — ha insistito uno di loro — «c'era chi in passato voleva fare una protesta ufficiale poi tutto è caduto nel nulla, anche perché le Lotus non erano molto affidabili in gara. Ora, però, Senna può lottare per il titolo; quindi staremo più attenti. È facile ottenere ottime prestazioni se si è disponibili a barare». In cosa consiste lo stratagemma escogitato (ma finora mai riconosciuto come doloso di Gerard Ducarouge? È semplice in teoria, un po' meno in pratica. Per recuperare un po' di effetto suolo il fondo piatto della Lotus non sarebbe fissato in maniera rigida, o meglio: dei sedici punti di attacco della carrozzeria inferiore sarebbero in regola tutti quelli centrali, mentre quelli esterni permetterebbero due posizioni. In tale modo il fondo piatto ai lati della carrozzeria andrebbero a sfiorare il terreno ricreando quindi una sorta di sigillo con il suolo anche se in valori molto lontani da quelli ottenibili con le minigonne. I sospetti su questo trucco sono sorti per le abbondanti scintille provocate dalla Lotus di Senna, non solo nella parte centrale, dove tutte le macchine presentano dei piccoli pattini in titanio per proteggere il fondo piatto negli urti con il terreno, ma anche nelle zone laterali dove la Lotus ha appunto dei pattini supplementari.

**SONO CHIARAMENTE** visibili, infatti, i piccoli fori per fissare questi tasselli metallici proprio nella zona davanti alle ruote posteriori. Peter Warr e Gerard Ducarouge rifiutano sdegnati le accuse «Venite e provate a smuovere il nostro fondo piatto» — ha esclamato il direttore sportivo della squadra inglese ad un piccolo gruppo di giornalisti radunato per l'occasione. «Non vi è nessun trucco il nostro fondo piatto è fissato rigidamente. Si può staccare solo rompendolo. Tutte le vetture mandano scintille perché viaggiamo tutti con altezze dal suolo molto ridotte. Ci spiace che vengano fatte simili accuse avventate; vorrà dire che se le altre squadre ci osservano così attentamente faremo anche noi la stessa cosa con loro...». L'ingegner Gabriele Cadringer, ispettore della Fisa, interpellato in merito ha dichiarato: «In Spagna abbiamo verificato la monoposto di Senna subito dopo il tempo record, senza lasciarla in mano ai meccanici della sua squadra. La



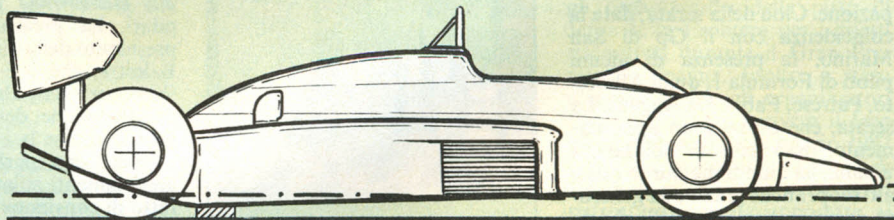
Nei freni della vettura di Johansson le pinze non sono quelle realizzate dalla Ferrari, ma quelle della Brembo (Attualfoto)

vettura era perfettamente regolare». Il condizionale quindi su questo «caso» è quindi d'obbligo, anche se i dubbi nei confronti della Lotus sono espressi da persone del mestiere e quindi competenti e anche se la squadra inglese, con l'exasperata volontà di lavorare a porte chiuse, finisce con l'alimentare qualsiasi sospetto.

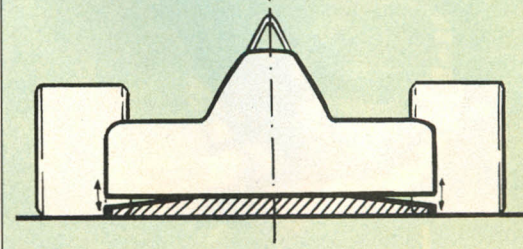
**È SPERABILE** che tali voci siano del tutto

infondate. Del resto un pilota della classe di Senna non ha bisogno di trucchi per emergere. Ad Imola, di sicuro, le Lotus hanno corso in assetto perfettamente regolare e Senna è riuscito a staccare il miglior tempo delle prove. Quindi... in ogni caso a forza di guardare attentamente questa benedetta Lotus è emersa un'altra trovata, del tutto regolare, di Gerard Ducarouge. Per ottenere un piccolo recupero di effetto suolo e ricreare un po' di effetto Venturi, le Lotus viaggiano con un assetto decisamente cabrato, cioè con il muso più alto in modo tale che la vettura nella zona che precede il profilo estrattore posteriore è più vicina al suolo. Si ha così una differente velocità dell'aria che passa sotto la vettura. L'aria accelera nel punto più basso della vettura, indicato nel disegno, si ha quindi una maggiore deportanza che non nella parte posteriore, dove l'aria perde di nuovo velocità. Tutto questo è possibile grazie ad un ritorno ai sollevatori idraulici introdotti ai tempi delle minigonne dalla Brabham con la iridata Bt49. Questi dispositivi sono montati solo sulla monoposto di Senna e sono visibili nella parte superiore degli ammortizzatori posteriori nel punto di attacco alla fusione del cambio. □

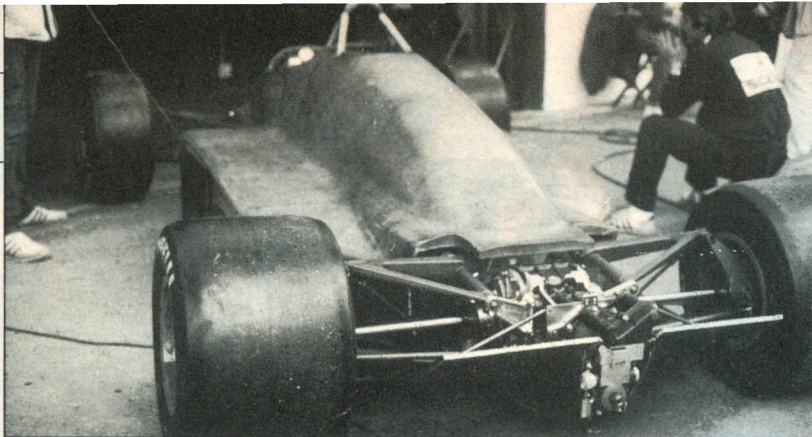
### Ecco il segreto del «Duca»



Secondo alcuni progettisti di squadre inglesi il fondo piatto della Lotus viene fissato in prova, in modo da risultare più basso ai lati (disegno sotto). Per questo motivo la Lotus originerebbe tante scintille visto che ai lati, davanti alle ruote posteriori, vi sono due lunghi pattini di titanio. Tale sistema, altamente irregolare, verrebbe a creare un sigillo col suolo come ai tempi delle minigonne, anche se con minore efficacia. Gerard Ducarouge per altro ha negato il ricorso a questo «trucco». Di sicuro, invece, le Lotus hanno riportato in F.1 i correttori di assetto introdotti anni fa dalle Brabham Bt 49 per dare un particolare assetto alle vetture. Difatti per cercare di riacquistare un po' di effetto suolo Gerard Ducarouge fa in modo che la vettura in pista (disegno



alto) assuma un assetto cabrato. Viene così a ricrearsi un vago tubo Venturi con il punto più basso della vettura nella zona davanti al diffusore posteriore. Per questo motivo vi sono i pattini ai lati: la vettura tocca per terra molto più delle altre vista la minore altezza dal suolo. Dalle prossime gare molte altre monoposto adatteranno questo dispositivo. Nella foto a lato si notano i tubicini del regolatore d'assetto.



**La nuova Osella, con ancora la carrozzeria grezza, era presente ai box di Imola. Debutterà a Montecarlo**  
(FotoAmaduzzi)

## MCLAREN

Mp 4/2C-3 Alain Prost  
Mp 4/2C-2 Keke Rosberg  
Mp 4/2C-1 «muletto»

Alla McLaren hanno lavorato molto sull'elettronica per cercare di migliorare i consumi che sulla pista di Imola rappresentano ancora elemento determinante per il successo.

## BRABHAM

Bt55/4 Riccardo Patrese  
Bt55/3 Elio De Angelis  
Bt55/2 «muletto»

Diversa geometria per la sospensione posteriore, con il puntone del sistema push rod di diversa lunghezza. Per la prima volta quest'anno sulle Brabham sono stati utilizzati, in gara, i deviatori di flusso dietro le ruote anteriori, mentre i flap davanti a quelle posteriori sono in tre pezzi. A Monaco verrà portata la scocca numero cinque, ma difficilmente saranno pronte le nuove sospensioni anteriori. Diverse dovrebbero essere le canalizzazioni dello scambiatore di calore del turbo.

## WILLIAMS

Fw11/4 Nelson Piquet  
Fw11/2 Nigel Mansell  
Fw11/3 «muletto»

Nuova scocca per Piquet in sostituzione di quella danneggiata in Spagna che, comunque sarà riparata in tempo per Montecarlo. Piccole modifiche di dettaglio con un irrobustimento del sistema di ancoraggio dello scivolo posteriore. Forse dalla prossima gara anche le Williams avranno i correttori di assetto come la Lotus. La vettura di scorta, venerdì e sabato, era equipaggiata dei doppi dischi dei freni, mentre le altre due avevano le pinze più grandi delle Ap già provate a Imola.

## ZAKSPEED

Zk861/2 Jonathan Palmer  
Zk861/1 Huub Rothengatter

Nuovo comando elettronico nella canalizzazione che porta l'aria alla turbina, come ha adottato, dall'inizio dell'anno, la Porsche sul suo sei cilindri.

## HAAS

Th12/3 Alan Jones  
Th12/1 «muletto Jones»  
Tg11/2 Patrick Tambay  
Th11/1 «muletto Tambay»

Due nuove vetture a disposizione del solo Jones, visto che, per ora, di motori da gara del nuovo sei cilindri Ford ce ne sono solo quattro. Altri 11/12 sono invece propulsori per prove di sviluppo. Interessante notare che rispetto alle prove di due settimane fa è già cambiata la posizione della centralina elettronica. Da rilevare inoltre, che l'alternatore, l'accensione elettronica ed i vari sensori sono forniti dalla Magneti Marelli. Rispetto alla vettura con il motore Hart la nuova monoposto è più corta di 15 cm, più leggera, ed ha pinze dei freni diverse, fatte dalla Alcon, una nuova fabbrica inglese fondata da dei tecnici usciti dalla Lockheed.

# Per la gara montate le pinze Brembo sulla Ferrari di Johansson

## Consumi e freni temi di Imola

**IMOLA** — Molti sono stati i team che, in previsione di Imola, hanno lavorato sui propulsori nel tentativo di ridurre i consumi. Anche i freni sono stati oggetto di cure particolari.

## FERRARI

F1/86/89 Michele Alboreto  
F1/86/90 Stefan Johansson  
F1/86/88 «muletto»

Nuovo telaio per Stefan Johansson in sostituzione di quello danneggiato in Spagna. La nuova scocca si differenzia come costruzione dalle prime tre, anche se esternamente è visibile solo un diverso attacco del triangolo superiore con un tassello fissato alla scocca da due bulloni invece che da quattro. Molto è stato fatto ultimamente sul motore. Tra l'altro sono stati modificati gli iniettori all'origine del principio di incendio accusato dallo svedese in Spagna. Non sono invece state uti-

lizzate le soluzioni sperimentali di due settimane fa, tra cui il nuovo cassoncino di aspirazione unificato e i quattro scarichi per parte che escono nella zona inferiore (3 per il motore, 1 per la wastegate). Nuovi, invece, gli alettoni posteriori. Le pinze dei freni venerdì e sabato erano quelle della Ferrari, domenica invece Johansson ha provato le pinze Brembo che poi ha tenuto anche per la gara.

## BENETTON

B186/3 Teo Fabi  
B186/2 Gerhard Berger  
B186/1 «muletto»

Due delle tre monoposto portate ad Imola avevano la nuova sospensione posteriore che permette di avere più «antisquat» con un attacco più basso del braccio anteriore del triangolo superiore. Le Benetton hanno utilizzato la versione da circuiti lenti del 4 cilindri Bmw, cioè con i tromboncini di aspirazione lunghi.

## LOTUS

98T/3 Ayrton Senna  
98T/2 Johnny Dumfries  
98T/1 «muletto»

Delle novità più importanti della Lotus abbiamo parlato prima resta da dire che le 98T non hanno utilizzato né i deviatori di flusso dietro le ruote anteriori né quelli davanti a quelle posteriori. Non è nemmeno stato impiegato il secondo alettone posteriore a metà altezza.

## LIGIER

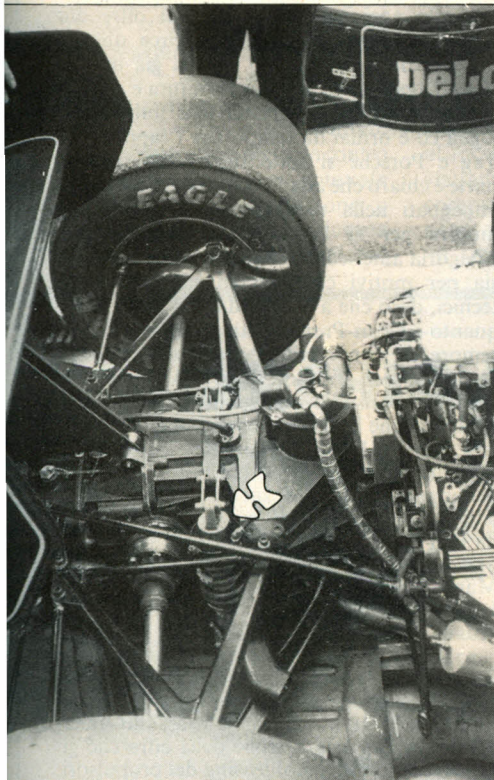
Js27/1 Jacques Laffite  
Js27/2 René Arnoux  
Js27/3 «muletto»

Tutte e due le Ligier disponevano del motore Renault con i nuovi cassoncini di aspirazione. La casa ha obbligato a modificare il cofano motore con una piccola gobba. Nuova la posizione dello scarico della valvola wastegate.

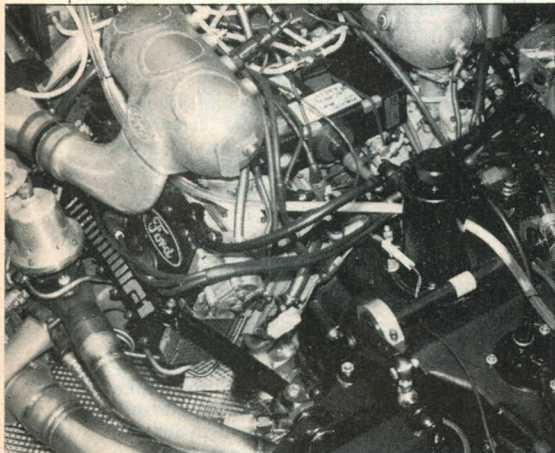
Poche novità nei team «minori»

## Odore d'Osella

**POCHE LE NOVITÀ** sulle vetture delle scuderie cosiddette «minori». La Minardi sulla macchina n. 1 di De Cesaris aveva i nuovi tromboncini di aspirazione ed una diversa carrozzeria, più leggera di 3 kg rispetto alla precedente e con le uscite dell'aria laterali più grandi e di diversa configurazione. La nuova vettura sarà pronta solo dopo il Gp del Belgio. In attesa del nuovo modello anche la Arrows ha portato a Imola i soliti telai, mentre la Tyrrell ha riparato la vettura Brundle, ma ha dovuto tagliare il cofano motore per poter ospitare i nuovi cassoncini del motore Renault. L'Osella ha fatto invece vedere la Fa 1H. Il debutto definitivo e completo avverrà a Montecarlo, ma intanto sono state comunicate le specifiche della vettura che ha il telaio modificato, nuove sospensioni e l'aerodinamica riveduta e corretta. Questa la scheda tecnica: **motore:** alfa Romeo V 8 Turbo; **cambio:** Hewland Dgb 5 marce + rm; **scocca:** in fibra di carbonio honeycomb; **carrozzeria:** kevlar; **sospensioni:** quadrilateri articolati a ruote indipendenti, ant. push rod, post. pull rod; **peso:** 560 kg; **passo:** 2860 mm; **carreggiata ant.:** 1800 mm; **carreggiata post.:** 1670 mm; **lunghezza:** 4300 mm; **larghezza:** 2135 mm; **altezza max:** 1050 mm; **freni:** Brembo; **ammortizzatori:** Koni; **accensione:** Magneti Marelli.



# GP SAN MARINO



Gli uomini «antifuoco» con le mani alzate attorno alla McLaren di Prost durante la pesatura sembrano riflettere l'incertezza circa il futuro del team, che potrebbe montare nell'87 il nuovo V6 Ford (a lato) o il già sperimentato Honda (foto Villani)

MOTORI/La squadra iridata '85 combattuta fra Ford e Honda

## McLaren al bivio

Stanco del Tag Porsche, il team si è visto offrire per l'87 il V6 turbo americano. Ma si parla anche di concludere con i giapponesi, da fine '86 non più in esclusiva con la Williams

**IMOLA** — La McLaren è a un bivio. Si tratta di scegliere quale motore montare nel 1987 e nei giorni del fine settimana imolese l'incertezza si è arricchita di nuovi elementi. Potrebbe essere infatti il team di Ron Dennis a utilizzare già dalla prossima stagione il nuovo motore Ford turbo. La decisione sta maturando in questo periodo e proprio a Imola si è rafforzata con una fitta serie di trattative fra Dennis e Michael Kranefuss, direttore delle attività sportive Ford. Oltre a fornire gratuitamente il suo nuovo motore, con anche gli esemplari da qualificazione, la Casa americana garantirebbe al team McLaren anche un buon appoggio finanziario. L'altra possibile scelta per la McLaren si chiama Honda. Il contratto fra i giapponesi e il team Williams perderà la sua

esclusiva già a fine '86 e da parte Honda si è fatta sapere l'intenzione di equipaggiare del V6 turbo una seconda squadra già da inizio '87. L'offerta non ha lasciato insensibile il team McLaren, che si è infatti fatto prontamente avanti anche se i giapponesi hanno già fatto sapere che non contribuiranno in alcun modo a livello economico. Ma perché in McLaren si sta pensando di lasciare il sei cilindri Tag Porsche che tanto ha contribuito alla conquista di due ultimi titoli iridati del team? Già dagli ultimi Gp '85 il capo della Tag Mansour Ojeh aveva fatto presente alla Porsche la necessità di evolvere l'attuale propulsore, in considerazione del fatto che la Honda aveva disputato le ultime corse con più cavalli dei sei cilindri tedesco pur avendo già

ridotto la quantità di carburante a 195 litri per gara. Inoltre da inizio '86 anche i motori Bmw avrebbero avuto l'accensione interamente elettronica Motronic della Bosch che fino ad allora era riservata alla Tag in esclusiva, e questo quanto già tutti i team disponevano dei propulsori da qualificazione, diversamente dalla sola Tag. Ascoltate queste richieste, la Porsche rispose che il lavoro di profonda modifica del sei cilindri sarebbe stato difficile, ma solo aggiungendo la cifra di oltre due milioni e mezzo di dollari — circa quattro miliardi di lire a fine '85 — alla già ingente spesa pagata dalla Tag per fornitura e revisione dei motori. La risposta fece imbestialire Ojeh ed è ormai da tempo che i rapporti fra Tag e Porsche si sono raffreddati. D'altra parte è chiaro che alla Porsche si è al momento impegnati nella realizzazione di un nuovo motore per la Formula Indy, essendo la categoria americana più interessante della F.1 sia per motivi commerciali sia per motivi tecnici, dato che a Stoccarda si sta valutando quanto i Gran Premi si stiano aprendo a un sempre crescente sviluppo dell'accessoristica lasciando per i motori ben poco spazio da trasferire poi sulla produzione, filosofia, quest'ultima, che ha sempre contrassegnato l'attività sportiva Porsche. Già dallo scorso inverno nelle prove private si era notata l'assenza dell'ingegnere Hans Mezger, progettista dei sei cilindri turbo, sostituito poi sui campi di gara da Ben Horne. L'attuale motore Tag Porsche non scomparirebbe comunque di scena. A Mansour Ojeh si sarebbe già rivolto Guy Ligier, suo amico da sempre, per avere gli attuali motori per la stagione '87. In questo caso il team di Vichy risolverebbe nel migliore dei modi il suo turbolento rapporto con la Renault, che ha già fatto sapere di volere fornire solo la Lotus per il prossimo anno, mentre la Tag rientrerebbe della cifra che gli verserebbe Ligier per il leasing dei propulsori.

*Sarà poco commerciale il V6 Ford secondo Kranefuss*

### «Turbo ma per pochi»

**IMOLA** — Da quando è rientrata in F.1 con il suo motore V6 turbo, la Ford non ha perso occasione per sottolineare che l'operazione è basata soprattutto sul rilancio dei suoi modelli sportivi. La formula «1500-turbo» è l'ideale per la Casa americana che l'anno prossimo sarà molto impegnata nel lancio di una nuova vettura che dovrebbe avvicinarsi all'attuale prototipo «Cobra 240» senza però ricalcarlo in pieno. Al posto dell'attuale 4 cilindri centrale, verrà infatti impiegato un motore V6 ed ovviamente la pubblicità delle corse servirà al lancio. Con la speranza però che tutto vada per il meglio. A Imola, Michael Kranefuss, direttore del reparto Special Vehicle Operations e responsabile delle attività sportive della Ford, ha precisato che il programma è questo: fare esperienza quest'anno, entrare in zona punti nel 1987 e puntare in alto nel 1988. Il Ford F.1 non sarà però un motore commerciale come ai tempi del mitico V8. «L'operazione è portata avanti da non più di 40 persone —

ha precisato Kranefuss —. A Detroit, presso il centro ricerche della Ford dove è stato realizzato il sistema elettronico Eec, non lavorano più di otto, nove persone. Le altre sono impegnate alla Cosworth mentre a Danton, in Inghilterra, abbiamo solo un centro computerizzato che fa «da ponte» tra Detroit e la Cosworth stessa. Non un grande apparato dunque e per questo, oltre che per la struttura stessa dei motori turbo, non potremmo servire molti team». Kranefuss ha aggiunto che il contratto con il team Haas scade alla fine di quest'anno e che per Senna c'era già stato un interessamento, un paio di anni fa, tramite la Ford brasiliana; a quel tempo però Senna non era ancora un «nome» e non si pensò di legarlo in qualche modo al «Gruppo». Si è trattato, in ogni caso di un segnale, per sottolineare che la Lotus potrà avere il motore nell'87? Non è una novità d'altronde, ma una eventuale conferma in più.

(d. b.)

(c. m. m.)

Pur mancando «la rossa che tutto il mondo ama»

## Successo pieno

**NATO** alla fine del 1982 per volere di alcuni, appassionati sostenitori della Ferrari, il Ferrari Club del Guercino di Cento, che ha preso il nome del famoso pittore Gianfrancesco Barbieri detto «Guercino», diretto sempre con immutata passione dal suo presidente Franco Trocchi e dal vice Antonio Franzoni, che con la loro attività hanno

portato a 285 il numero degli associati. In questi anni, particolare risalto ha avuto l'organizzazione della «2 Giorni con Ferrari», giunta quest'anno alla sua terza edizione. Ospitata quest'anno presso la Cooperativa Renanfrutta di Corporeno, piccola frazione di Cento, occupava una superficie espositiva di 1200 metri quadrati, dove facevano bella mostra vetture di varie formule e auto d'epoca. Imponente è stata la presenza del pubblico nonostante mancasse tra le vetture esposte «La rossa che tutto il mondo ama». La manifestazione, si è conclusa con l'annuale pranzo sociale, al quale hanno presenziato alcuni rappresentanti del reparto corse della Ferrari, sempre bene accetti a queste manifestazioni, i quali, hanno poi risposto alle numerose domande loro rivolte. Successivamente, nel mese di marzo, la riunione dei soci ha definito le cariche del direttivo che rimangono invariate per quanto riguarda la presidenza e vice-presidenza. Con una modifica allo statuto, è stato allargato a 9 il numero dei membri facenti parte del direttivo. Infine, sempre nella stessa occasione, su indicazioni sommarie dei soci partecipanti, il comitato sta organizzando la partecipazione al Gran Premio di Ungheria con una gita in pullman della durata di 4 giorni. Nella foto, il presidente Franco Trocchi e Valerio Stradi, in occasione del pranzo sociale del gennaio scorso.



## Quarta edizione del trofeo Villeneuve

**CON LO SCOPO** di avvicinare gli adolescenti alla disciplina dell'automobilismo sportivo e all'automobile, il Ferrari Club Roma «Gilles Villeneuve», ha organizzato nei giorni scorsi un incontro con gli studenti della scuola media «Francesco Baracca». Gli argomenti trattati, nell'ambito di questo incontro che ha riscosso un notevole successo di partecipazione e interesse sono stati: la ricerca tecnica nelle competizioni au-

tomobilistiche; i traguardi principali della storia dell'attività sportiva e industriale della Ferrari; la Formula Uno e la tecnica delle monoposto da corsa; la corsa automobilistica. Cenni sulle strutture di un autodromo; le scuole e gli istituti di formazione scolastica che avvicinano al mondo dell'automobile. Per visualizzare e rendere così più comprensibili gli argomenti, sono state proiettate diapositive riguardanti gli stessi ed è

stata inoltre esposta una monoposto. A conclusione dell'incontro vi è anche stata una visita all'autodromo di Vallelunga. E proprio a proposito dell'autodromo romano, il sodalizio laziale consegnerà sabato prossimo, al termine delle prove di qualificazione della gara di F. 3000 il trofeo «Gilles Villeneuve», giunto quest'anno alla sua quarta edizione e assegnato al pilota autore della pole position.



## Raduno Ferrari si ripete a Venturina

**IL SUCCESSO** e l'entusiasmo riscontrati lo scorso anno con la organizzazione del «Raduno di auto Ferrari» d'epoca e moderne, ha spinto il Club Dino Ferrari di Venturina (Livorno) a ripetere anche quest'anno l'iniziativa. Il tutto, si svolgerà in occasione delle giornate conclusive della 15. Fiera Mostra Economica del Val di Cornia, e si articolerà in due giornate: sabato 31 maggio e domenica 1 giugno. Ad allietare queste due giornate, la presenza sempre gradita di un gruppo di rappresentanti del reparto corse della Ferrari, capeggiati dal coordinatore di tutti i Ferrari Club, Valerio Stradi. I possessori di auto Ferrari che fossero interessati a partecipare alla suddetta manifestazione, possono telefonare per informazioni al numero 0565/ 85.14.63. Nella foto, della passata edizione, un gruppo di radunisti al fianco delle proprie vetture.

■ **RIUNITI** in assemblea ordinaria, il 4 aprile scorso, i soci del Ferrari Club Desenzano del Garda, hanno provveduto all'elezione del nuovo consiglio direttivo. Alla presidenza è stato eletto Franco Visconti, mentre vice Eugenio Bertoli e segretario tesoriere Falliero Fambri. Altri 12 consiglieri completano il quadro del direttivo.

## IL CERCHIO ALLA TESTA

### FONDMETAL®

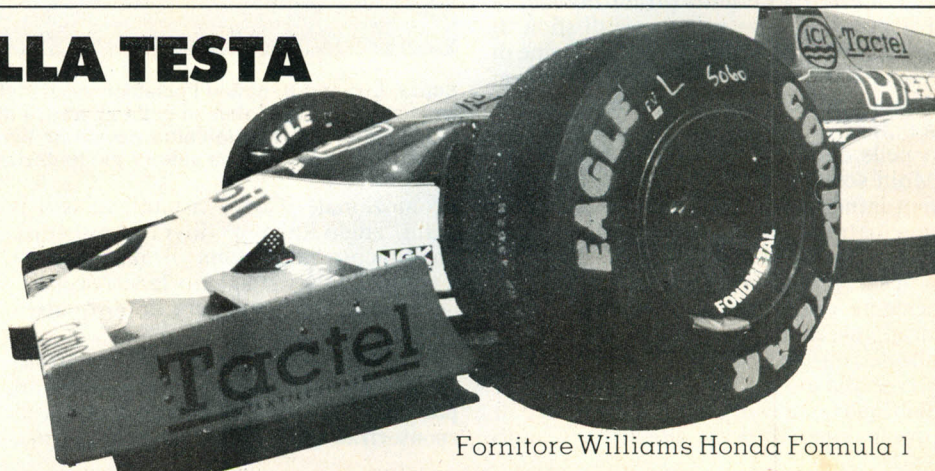
Ruote in lega leggera

**FONDMETAL S.p.A.**

Statale Ogliese, 8 - Palosco (BG)

Tel. (035) 845130

telex 301554 FOMET I



Fornitore Williams Honda Formula 1

# Di tutti i colori

Era solo uno sponsor ed è diventato il titolare di una squadra propria: l'industriale veneto della moda ha inserito nel «Circus» un tocco di fantasia. È convinto che la F. 1 rimanga un ottimo veicolo promozionale ma ammette di non essere entrato per passione

di Cesare Maria Mannucci

**NELLA FORMULA UNO** degli Anni Ottanta cosa significa essere sponsor? Sotto l'aspetto promozionale, la massima formula è ancora un investimento valido? La vittoria in un Gp aumenta il prestigio dell'azienda? E, ancora, per quali ragioni un marchio conosciuto in tutto il mondo si lega a doppio filo con la F.1. Negli investimenti particolarmente onerosi, ha preponderanza l'aspetto passionale o l'attenta ricerca di marketing? In un ambiente tutto sommato conformista come la F.1 Luciano Benetton rappresenta indubbiamente qualche cosa di diverso. È proprietario e sponsor del suo team, come lo erano Walter Wolf e Lord Hesketh e nello stesso tempo, il suo marchio è diventato una costante nel mondo della Formula Uno, come il bianco-rosso della Marlboro. L'amore di Benetton per la F.1 non è certo stato un colpo di fulmine. Nel 1983 l'azienda di Treviso apparve sulle macchine di Ken Tyrrell e a Detroit Michele Alboreto conquistò una vittoria che, per l'industria italiana, in quell'epoca impegnata in una massiccia penetrazione sul mercato Usa, valeva più di qualsiasi promozione. Poi è venuta l'esperienza Alfa, due anni difficili, pieni di polemiche e di attese deluse. Fu in quel periodo che Luciano Benetton cominciò a frequentare in maniera più assidua gli autodromi. Tra gli impegni che un'azienda diffusa in tutto il mondo, e adesso persino quotata in borsa, implica, Benetton trovava sempre il tempo per vedere le macchine che portavano i suoi colori. Per lui, abituato a sponsorizzare per «mecenatismo» sport come il basket e il rugby, legati più a ricordi di gioventù che di effettivo effetto promozionale, la F.1 rappresentava una specie di sfida. Il suo marchio che conquistava le pagine di Vogue e Interview, le vetrine di Madison Avenue e della Quinta Strada, in F.1 scompariva nel fumo di un motore rotto o nelle collisioni tra Patrese e Cheever. Molti sostengono che le grandi decisioni maturano di punto in bianco, alzandosi una mattina con il desiderio di cambiare. Per Benetton l'acquisto della Toleman non è avvenuto in questi termini: semplicemente era necessario imboccare una strada più manageriale del discorso F.1 e dire basta con l'improvvisazione e il vivere alla giornata. Per Benetton la F.1 continuava ad essere un grande mezzo di promozione, tuttavia adesso dovevano

arrivare i risultati. Il primo passo per ottenerli era comperare un team e gestirlo con la stessa mentalità manageriale riservata al discorso moda. C'era la Toleman in vendita e Luciano Benetton, con un'operazione particolarmente onerosa, l'ha comperata. Non è stato desiderio di protagonismo, o ambizione di vivere la F.1 in prima persona, ma, molto più semplicemente, una maniera diversa di utilizzare il «canale» F.1 come veicolo

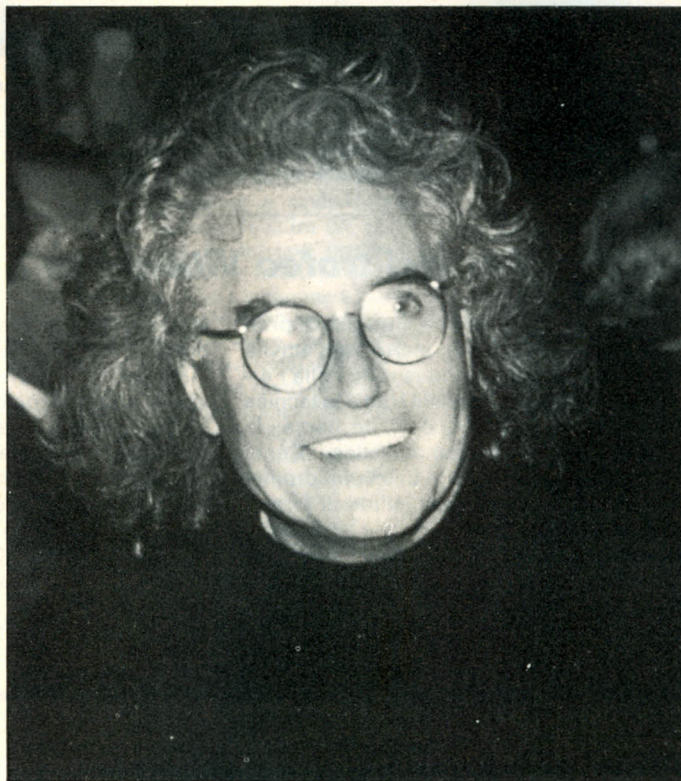
di movimentare il nostro interesse in Italia. Essendo una compagnia internazionale crediamo sia venuto il momento di portare avanti un discorso più europeo, più idoneo alla nostra immagine».

— Per un'azienda come la sua, sono più importanti i risultati sportivi o il ritorno di immagine?

«Sono due cose legate l'una all'altra, tuttavia riconosco che con una buona azione di supporto, anche una sponsorizza-

zione che non vince può rivelarsi un ottimo canale di promozione. Nel 1983, quando eravamo con la Tyrrell, abbiamo vinto un solo Gp, quello di Detroit, eppure per noi è stato un investimento eccellente. Attualmente esportiamo oltre il 15% del nostro prodotto negli Stati Uniti: non è ragionevole pensare che questo sia avvenuto solo per la vittoria di Detroit, ma certamente quella vittoria è stata un bel biglietto di presentazione. Non bisogna dimenticare che i soldi che investiamo nella F.1, fanno parte del budget pubblicitario». — A una azienda come la Benetton, sotto l'aspetto promozionale, che cosa può offrire la F.1?

«Spero che il futuro aumenti l'interesse delle reti televisive americane. Non riesco ancora a capire perché questa categoria non sia entrata nella mentalità di quel paese, mentre per il resto del mondo abbiamo una copertura eccellente. Il giorno che avremo anche gli Stati Uniti, credo che la F.1 sarà, televisivamente parlando, il migliore canale di diffusione».



Sopra, Luciano Benetton l'eccentrico industriale della moda che ha acquistato il team Toleman nella speranza di diventare vincente in F. 1 (FotoAmaduzzi). Nell'altra pagina, la livrea inconsueta della Benetton B186 di Fabi la vettura più fantasiosa (FotoAmaduzzi)

promozionale. Con i risultati adesso il team anglo-italiano dovrà dimostrare che ancora una volta il manager di Treviso non ha sbagliato le sue scelte.

— Che bilancio può fare dopo quattro anni di permanenza in F.1?

«Per noi questo è un anno molto importante. Indubbiamente ci aspettiamo risultati più concreti che in passato. La scelta di sponsorizzare l'Alfa nasceva dall'esigenza



benetton DO BRASILE

BMW M Power

FAB I  
DIRETTORE

benetton

FLYING TIGERS

FLYING TIGERS

19

## Di tutti i colori

segue

— Chi è oggi lo sponsor? Un mecenate illuminato o un abile conoscitore dei sistemi promozionali?

«Credo che ci siano varie situazioni. Nel nostro caso si tratta di un'azienda che vuole investire in pubblicità, con formule più moderne rispetto alle tradizionali pagine sui giornali o spot televisivi. Altre motivazioni ci hanno invece indotto a passare dal ruolo di sponsor a quello di proprietari di un team. Quando uno sponsor è totale, credo che abbia già molte capacità di influire sulle decisioni di un team, ma indubbiamente i ruoli cambiano quando questo sponsor rappresenta anche la proprietà. In questo caso tutte le decisioni vengono finalizzate al risultato che si vuole ottenere. Da parte nostra utilizzando le esperienze degli anni precedenti abbiamo preso una decisione molto coraggiosa. Abbiamo investito maggiormente, approfondendo più mezzi, del resto si tratta di una macchina nuova, con un nuovo motore, tutta una struttura ancora in fase di sviluppo. Mi sembra che abbiamo creato una organizzazione con delle prospettive di successo».

— Comperare un team non è certamente una decisione facile. Essere parte «attiva» del mondo della F.1 era già un suo



obiettivo, oppure era deluso dei risultati ottenuti come sponsor?

«Quando si decide di partire con un'operazione del genere, la passione non è certamente sufficiente, bisogna avere i mezzi per poterla realizzare. Nel mondo dello sport, la nostra scelta credo sia una cosa un po' particolare, direi inedita. In F.1 di team in vendita non ce ne sono tutti i giorni. Abbiamo approfittato di una particolare situazione che si era venuta a creare

e, seppur con degli sforzi, abbiamo avuto la fortuna di coordinare una serie di elementi. Sotto l'aspetto promozionale, essere proprietari del team non ha portato nessuna controindicazione. La gente riconosceva subito la nostra macchina anche quando eravamo solamente solo sponsor. Essere proprietari del team, vuol dire avere più garanzie, non ci sono particolari vantaggi dal chiamare una macchina con il proprio nome».

# ATTENTIA

## DENIM '86

SEMPRE SU WILLIAMS.

Sarà un anno entusiasmante, un anno di sfide. Denim è sempre su Williams. Da un Gran Premio all'altro con Nelson Piquet e Nigel Mansell, nell'entusiasmo e nella vittoria. Forza Nelson, forza Nigel: anche quest'anno siamo orgogliosi di essere con voi in Formula 1.





## Benetton: 4 mila negozi nel mondo

LUCIANO BENETTON (nella foto attorniato da bellezze e dai piloti Berger e Fabi) nasce il 13 maggio del 1934. A vent'anni entra nell'azienda di famiglia occupandosi dei vestiti prodotti dalla sorella. Oggi la Benetton è un gruppo industriale con 850 miliardi di fatturato annuo e da questa cifra sono esclusi i fatturati provenienti dagli stabilimenti esteri. Il consolidato di gruppo è di novecento miliardi. La famiglia Benetton possiede anche partecipazioni finanziarie nella Sai, nella Saes (Gruppo Agnelli), e nella Isa (istituto sviluppo atesino) comprendente il Credito Milanese, banca di Trento e Bolzano. Oggi la Benetton possiede circa quattromila negozi e nove stabilimenti, di cui uno in Spagna, uno in Francia, uno in Scozia e uno di recente apertura negli Stati Uniti. La Benetton è presente sul mercato con i marchi Sisley, Tomato, Jeans West, Casa di Hogg, 012, MyMarket, Fantomas, più una partecipazione nella Fiorucci. □

— Usando una unità di misura a lei familiare, quanto è costata l'operazione Toleman: small, medium o large?  
«Più che il costo dell'operazione, sarebbe corretto parlare di costo di presenza in F.1, che è senz'altro maggiore. Avendo il carico totale degli oneri, è senz'altro una misura «large»  
— Quest'anno avete tutto per primeggiare. Alcuni vi accusano dell'assenza di un top driver?

«Tecnicamente parlando, credo che abbiamo preso il massimo di quello che era a disposizione sul mercato. I top driver possono anche esistere, ma con una macchina vincente, anche chi non lo è, lo diventa».  
— Due anni con l'Alfa Romeo cosa le hanno lasciato?  
«Dal punto di vista umano non sono deluso. Abbiamo sempre trovato delle persone molto disponibili. Per quanto

riguarda i risultati, è inutile nascondere, non c'è ne sono stati. Direi che è stato quasi tempo perso».

— La Benetton moda è un eccellente esempio di Made in Italy. Perché attualmente il Made in Italy non è di moda in F.1?

«Credo che gli inglesi abbiano visto giusto quando hanno deciso che fosse facile costruire una macchina comperando tutti i componenti. Questa è la formula in cui crediamo di più. Chiaramente una macchina che ha uno chassis inglese, un motore tedesco o giapponese, non diventa più un made in Italy, ma può essere una formula più facile e diretta per ottenere dei risultati».

— La Benetton ha costruito la sua fortuna riuscendo sempre a prevedere le tendenze della moda e dei colori. Non crede che il mondo della F.1 a volte sia poco lungimirante?

«Direi che il mondo della moda e quello della F.1 siano divisi da una differenza sostanziale: nelle corse, quando una soluzione tecnica va bene, tutti si affrettano a copiarla, ad evolverla; nella moda ognuno cerca sempre cose nuove, diverse dalle altre. È per questo che la F.1 sembra più pianificata».

— Siete il team che cura maggiormente la veste grafica della vettura. In F.1 si considera poco questo aspetto?

segue

# QUESTIDUE

**DENIM**  
Per l'uomo che non deve chiedere. Mai.

**NIGEL MANSELL**  
Vincitore 1985 del G.P. d'Europa e del G.P. d'Africa, al secondo posto nel G.P. di Francia e nel G.P. del Belgio. Corre da due anni su Williams/Honda.

## Di tutti i colori

segue

«La F.1 normalmente è fatta da ingegneri. Per questi, i canoni estetici non sono certamente importanti, si tratta di due mondi completamente distanti. Pur rendendomi conto che curare l'estetica di una F.1 può essere un aspetto considerato frivolo, è comunque un elemento che fa sorridere. Ritengo che personaggi come Andy Warhol sarebbero comunque utili alla F.1. Si tratta di persone geniali, che darebbero senz'altro degli input positivi a tutto l'ambiente».

— In considerazione del fatto che per voi il mercato Usa è estremamente importante perché non siete presenti con una macchina nelle categorie americane come la Cart o l'Imsa?

«Sarebbe un capitolo a parte, una cosa nuova. La nostra speranza è che gli americani siano attratti maggiormente dalla F.1, che diano più spazio per quanto riguarda i media. Bisognerà vedere cosa gli americani cercano dalla F.1. Se intravedo un interesse di spettacolo ed un risultato economico, non credo che abbiano alcuna prevenzione. Probabilmente vorrebbero essere più interessati al discorso della gestione. Per un problema di costi, attualmente preferiamo essere concentrati esclusivamente sulla F.1.

— Calendari incerti, regolamenti imprecisi: non crede che lo sponsor sia poco tutelato?

«Certamente episodi come il Gp a New York, specchio per le allodole per attirare gli sponsor non sono positivi, anche perché si è insistito a lungo con questa possibilità, non considerando soluzioni alternative. Siamo molto soddisfatti delle gare in Ungheria e in Spagna. Per il futuro, al di là del fatto che ad un Gp ci siamo più appassionati in Italia che in Francia, bisognerà cercare di eliminare le gare nei paesi «doppi», per portare la F.1 in zone ancora nuove. Abbiamo avuto diversi contatti con la Federazione in merito a questi problemi e devo dire che abbiamo sempre trovato persone molto ragionevoli, interessate a un dialogo con chi conosce il mercato».

— Da manager industriale quale è la sua opinione in merito alla continua escalation dei costi in F.1?

«Penso che non ci sia nulla da fare, direi che è un processo irreversibile. Per ridurre i costi, dovrebbero improvvisamente i contenuti e questo sarebbe un controsenso per quella che deve essere la massima categoria dello sport. Credo che ci saranno sempre delle aziende in grado di sopportare l'onere sempre più gravoso delle sponsorizzazioni, anche se i più deboli dovranno tirarsi indietro di fronte a questa politica aggressiva dei costi. Bisognerà sempre cercare di coinvolgere qualcuno che sia in grado di farlo. Anche questa è una conseguenza logica del progresso».

— Si parla di un generale disinteresse

verso la F.1, sia come audience televisiva, che come affluenza nei circuiti. Dai vostri studi cosa risulta?

«Credo che il pubblico ami la F.1. Ho avuto contatti con paesi che non sono importatori del nostro prodotto, eppure sono a conoscenza del nostro impegno nelle corse. Sotto questo aspetto non credo che ci si debba preoccupare più di tanto. Televisivamente parlando si tratta sempre di un grande spettacolo con una audience numerosissima e cosmopolita».

— Col vostro marchio, siete presenti in numerose discipline sportive. Personalmente quale preferisce?

«La F.1 è quella che coinvolge maggiormente, è certamente la più emozionante. A livello personale, avendo in gioventù giocato a pallacanestro, posso sentirmi attratto

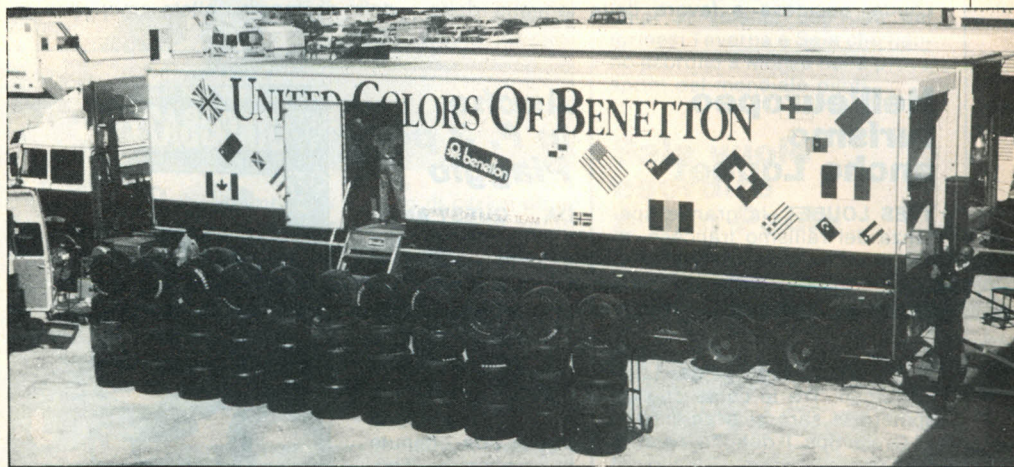
da questa disciplina. Obiettivamente, però, mi rendo conto che c'è una differenza enorme».

— Personalmente, perché ha deciso di entrare in F.1?

«A livello personale non varrebbe la pena fare investimenti di questo tipo, quindi direi che la componente emotiva conta molto poco. C'entra invece il fatto di aver capito di fare una scelta più generalizzata, più utile per l'azienda, con meno controindicazioni. Anche se si tratta di una spesa molto alta, interessa la totalità dei paesi e credo che, per le nostre esigenze di mercato, sia la scelta migliore.

— Si sente più a suo agio nei panni dell'industriale o del team-manager?

«Cerco di fare l'industriale, mi trovo certamente più a mio agio». □



Sopra, oltre alla curiosa colorazione che contraddistingue le monoposto, la Benetton ha «vestito» in modo particolare anche il camion facendo dipingere sul cassone tutte le bandiere nazionali (FotoVillani)

## La sponsorizzazione è nata in Formula 1 Ferrari antesignana

L'AUTOMOBILISMO è stato forse il primo sport a capire l'importanza della sponsorizzazione. Negli anni Cinquanta mentre in F.1 i costruttori rispettavano rigidamente il regolamento che imponeva i colori della macchina in funzione della nazionalità, a Indianapolis il nome del finanziatore aveva già sostituito quello della marca e a questa convenzione si adattò anche la Ferrari quando decise con Alberto Ascari di tentare l'avventura sul catino dell'Indiana. Sulla macchina del campione italiano apparvero le scritte della Fernet Branca e molti puristi allora storsero il naso. In F.1 il primo esempio di sponsorizzazione totale si ebbe nel 1968 quando la Lotus abbandonò i tradizionali colori giallo e verdi per vestire l'elegante livrea rosso e oro della Player che allora reclamizzava il marchio Gold Leaf. Chapman indicò la strada e ben presto i fornitori di benzina, freni e pneumatici, smisero di diventare la principale fonte per il sostentamento di un team. La Brm divenne bianca e marrone in virtù di un

accordo con la Yardley, mentre la sola Ferrari continuava a mantenere il tradizionale rosso corsa italiano. Arrivò la Martini, prima con la Porsche, poi con la Tecno, la Brabham e la Lotus, la Marlboro, inizialmente con la Brm poi con la McLaren. Ormai ogni barriera era rotta, e i più disparati prodotti merceologici apparivano sulle monoposto della massima formula: cosmetici, alimentari, the, profilattici, compagnie aeree, fabbricanti d'armi e... megalomani come David Thieme, trafficante nel settore petrolifero, che pur avendo non più di cinquanta clienti nel mondo, pensò bene di sponsorizzare la Lotus in F.1 e la Porsche nel mondiale marche. L'ultimo romantico fu, comunque, Lord Hesketh. Quando il giovane Lord ebbe esaurito la cospicua eredità che gli aveva permesso per tre anni di vivere la F.1 da eroe, sebbene avesse moltissime offerte di sponsorizzazione, in una memorabile festa davanti alle telecamere della Bbc annunciò la fine dell'attività della Hesketh Racing. I colori della Union Jack non avrebbero mai capitolato di fronte al consumismo. □

La Goodyear ha versato quasi dieci miliardi di lire

## Risarcita la vedova Donohue

LA GOODYEAR Tire e la Penske Corporation hanno accettato di versare agli eredi del defunto Mark Donohue la somma di 9 milioni e 600 mila dollari (oltre 10 miliardi di lire), evitando così un altro lungo e costoso processo d'appello da parte degli interessati. Come si ricorderà il 19 agosto del 1975 il trentottenne pilota statunitense del team Penske morì nel warm up del Gp d'Austria di Formula 1 al volante della March 751 a causa dello scoppio della gomma anteriore sinistra. La Corte di Rodhe Island, presieduta dal giudice Anthony Giannini, udite le testimonianze tecniche di numerosi testimoni, tra i quali Mario Andretti e Niki Lauda, decideva a favore della famiglia dello

scomparso pilota, attribuendo la responsabilità dell'accaduto alla Goodyear. La Casa americana veniva condannata per «non aver fabbricato un pneumatico sicuro». La gomma, dopo l'incidente, venne esaminata dai periti al microscopio e i tecnici notarono delle bollicine «causate da difettosa rifinitura». Anche la ditta di caschi Bell, in precedenza, aveva versato 75 mila dollari alla famiglia Donohue mentre per Penske provvederà l'assicurazione Lloyd nella misura del 10 per cento, mentre per la Goodyear a pagare sarà la Travelers Insurance di Hartford che verserà la somma alla vedova di Donohue, Eden e ai due figli dello scomparso pilota americano.

## Dallest pilota della Montecarlo di Formula 3000

SARÀ il francese Richard Dallest a portare al debutto al Gran Premio di Paul la nuova «Gp Montecarlo 001», la monoposto italo-monegasca creata da un'equipe di tecnici, tra i quali Dydo Monguzzi, Thierry Braquet, Marc Faggionato e Philippe Barnouin. La monoposto ha già percorso i primi giri di prova con Fulvio Maria Ballabio (nella foto Amato) in veste di collaudatore sul percorso privato della Ags a Le Luc. «La monoposto si inserisce in curva molto bene — ha commentato il pilota — permettendo una guida precisa». Il peso della monoposto è attualmente di 545 kg. Il telaio è in avional, ma è prevista una prossima versione in fibra di carbonio, mentre la carrozzeria è realizzata in kevlar, costruito dalla Giomar. Ballabio piloterà la «Gp Montecarlo 001» nelle ultime tre corse del campionato mentre non è escluso che accanto a Dallest possa esserci un altro pilota francese.

## Nell'europeo turismo anche Loubet

YVES LOUBET, la grande speranza del ralismo francese, avrà quest'anno la possibilità di debuttare nel campionato europeo di turismo gruppo A. Il giovane francese, infatti, guiderà in alcune occasioni un'Alfa Romeo 75 preparata dal belga Luigi Cimarosti. Tra le corse che disputerà vi sarà sicuramente la 24 Ore di Spa. Il debutto, comunque, è previsto per il 7 luglio sul circuito del Salzburgring.

## Il via al campionato Uno Turbo

DOMENICA prossima 4 maggio partirà il campionato Fiat Uno Turbo 1986, la nuova serie di gare organizzata dalla Fiat Auto e dai concessionari della Casa torinese di Sicilia e Calabria. Come è noto si tratta di una serie a carattere interregionale alla quale potranno partecipare tutti i possessori di Uno Turbo IE preparate secondo le specifiche del Gruppo N. Le vetture, offerte con sconti dai concessionari interessati, sono già iscritte in numero rilevante. Queste le date di questo campionato: 4 maggio Pergusa; 17/18 maggio: Mazara (rally); 25 maggio: Pergusa; 8 giugno: Monte Erice (salita); 12/14 giugno: Targa Florio (rally); 15 giugno: Coppa Aspromonte (salita); 6 luglio: Monte Kronio (salita); 19/20 luglio: Nebrodi (rally); 27 luglio: Termini (salita); 3 agosto: Lingualossa (salita); 14 settembre: Pergusa; 21 settembre: Monti Iblei (salita); 28 settembre: Coppa Nissena (salita); 5 ottobre: Val d'Anapo (salita); 19 ottobre: Pergusa.

## Anche in F. 3 pole Piaggio

DA QUEST'ANNO nell'ambito del campionato italiano di Formula 3 viene assegnato il Trofeo Piaggio Vespa Pole Position, organizzato sulla falsariga di quello che avviene in F. 1. La prima Vespa l'ha ottenuta lo svedese Thomas Danielsson mentre a Misano lo scooter è andato a Marco Apicella. A fine campionato il «Piaggio Vespa Pole Position» andrà al pilota che avrà ottenuto il maggior numero di migliori tempi nelle prove. Nell'immagine Attualfoto Apicella posa con il suo meritato premio.

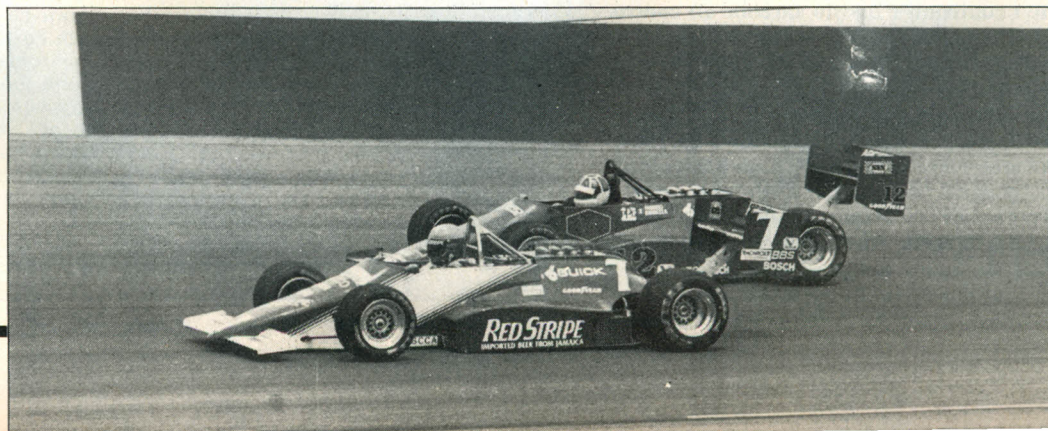


## Yip offre una macchina a Barbazza

TEDDY YIP, l'ex proprietario della Theodore e della Ensign di Formula 1, sta allestendo una squadra in grado di competere degnamente nell'American Racing Series. Tra gli obiettivi non nascosti di Yip c'è l'assunzione a breve termine del monzese Fabrizio Barbazza, il pilota italiano che sta comportandosi molto bene al volante della March 86A a motore Buick. (Sotto nella foto Sutton a Phoenix col n. 12). Nel caso Barbazza venisse lasciato libero dal team di Frank Arciero passerebbe di sicuro alla Theodore che, probabilmente, farà il suo ingresso in Formula Cart entro il prossimo anno. Come secondo pilota Yip potrebbe prendere il promettente Steve Bren, fratello di Cary, il pilota che corre nel campionato intercontinentale di Formula 3000 sulla March 86B del team Onyx.

## Acapulco vuole la Formula Cart nel 1987

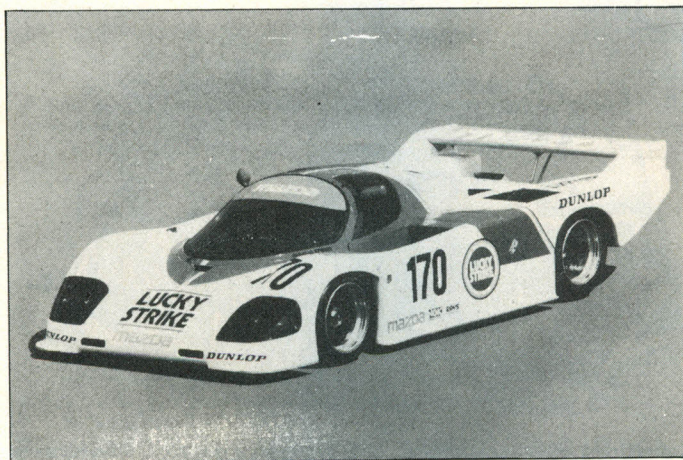
ALLA Cart è pervenuta recentemente la richiesta da parte della città messicana di Acapulco circa l'organizzazione di una corsa della categoria nel 1987. La gara dovrebbe essere la prima del campionato e in questo caso potrebbe saltare la competizione di Phoenix o la 200 Miglia di Long Beach, che in questo caso subirebbero uno spostamento di data. Intanto è stata spostata nuovamente la data della corsa di Miami. Ralph Sanchez, organizzatore della prova, ha infatti annunciato il ritorno alla vecchia data, il 2 novembre.



Già in prova la Mazda che correrà nella classica francese

## Il rotante per Le Mans

**LA NUOVA MAZDA 757** è una realtà: la biposto giapponese, progettata dall'inglese Nigel Stroud, parteciperà alla 24 Ore di Le Mans in due esemplari che verranno affidati all'irlandese David Kennedy, all'inglese Mark Galvin e al belga Pierre Dieudonné, oltre a tre piloti giapponesi. La biposto è dotata del nuovo motore Mazda a disco rotante, equipaggiato con tre rotori 13G. Il motore, di piccole dimensioni, è molto leggero per cui non è stato difficile per i tecnici giapponesi installare anche un apparato di sovralimentazione a gas di scarico mediante un turbocompressore con scambiatore di calore. Le dimensioni del propulsore sono identiche a quelle del motore normale a due giranti, ovvero 654x2 il che dà 654x3. Tutti i componenti sono comunque di nuova progettazione, soprattutto a livello di materiale. Tra le caratteristiche del motore vi è un albero a gomiti eccentrici,



suddiviso in due parti e l'aggiunta di un terzo supporto di banco. Allo scopo di permettere il funzionamento ad alta velocità i giranti sono stati realizzati in lega leggera d'alluminio e il collettore d'ammissione è stato progettato apposta per incre-

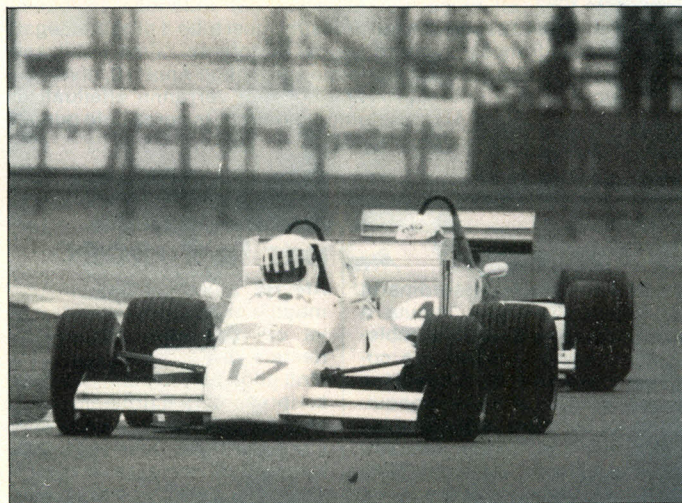
mentare l'effetto di carica dinamica. Anche il sistema di turbocompressore è modernissimo, con un sistema di comando della pressione bifase. La potenza massima è di circa 320 cavalli a 7000 giri. Il cambio è a quattro rapporti.

## Continua il boom del Gran Premio di Adelaide

**L'ORGANIZZAZIONE** del Gran Premio d'Australia di Formula 1 ha comunicato che un terzo dei biglietti validi per assistere alla corsa sono stati già venduti. La cifra, oltre 13.000 biglietti, è pari ad un valore di oltre 2 milioni di dollari. Questi dati si riferiscono alla prima giornata di vendita, e spiegano chiaramente il successo che lo sport dell'automobile sta riscuotendo nel Paese australe. Ben cinquemila Gold Pass (i biglietti che danno diritto ad osservare dalla tribuna centrale le prove e il Gran Premio) sono stati «bruciati» nel giro di mezz'ora.

## Frattura della scapola per Thierry Tassin

**IL BELGA** Thierry Tassin salterà parecchie gare del campionato di Formula 3000 a causa dei postumi dello spaventoso incidente occorsogli a Silverstone il 13 aprile quando fu tamponato dal francese Delestre. Il pilota belga, infatti, ha subito la frattura della scapola destra ed è stato ingessato.



## Langes e Tacchino a Vallelunga

**GRANDI** novità al team Sanremo in vista della gara del campionato intercontinentale di Formula 3000 che di disputerà a Vallelunga il 4 maggio. La squadra diretta da Alberto Colombo, infatti, schiererà molto probabilmente tre March per Claudio Antonioli, per Claudio Langes e Gianfranco Tacchino, quest'ultimo esordiente assoluto nella categoria cadetta. Langes è in questi giorni in stretti contatti con il direttore sportivo del team Massimo Beacco e pare che l'accordo sia ormai una questione formale. Il bresciano dovrebbe guidare una March 85 B in attesa di poter esordire su una monoposto del 1986 che potrebbe anche essere una Lola. Tacchino e Antonioli, invece, disporranno di una nuova March 86B. È probabile che entrambe le vetture vengano sponsorizzate dalla Nardi, uno dei nuovi finanziatori della squadra lombarda. (Nella **Foto Alquati**, Antonioli durante le prove della gara di Silverstone).

## Voulaz a Misano su una Bmw 635 privata

**IN ATTESA** di salire su una delle Alfa 75 di Imberti, il milanese Walter Voulaz si terrà in allenamento guidando nella prova di campionato europeo turismo gruppo A la Bmw 635 Csi di Girolamo Capra, l'anziano avvocato che prosegue la sua carriera di pilota con spirito immutato. Voulaz, al suo esordio nella categoria, dovrebbe in questa stagione correre alcune gare del campionato mondiale sport prototipi al volante dell'Alba dei torinesi Taverna e Sala che hanno esordito a Monza nella prova sprint del mondiale piloti.

## Sala vuole esordire a San Paolo



**MAURIZIO SANDRO SALA**, l'attuale dominatore del campionato inglese di Formula 3 (nella **Foto Teso**), potrebbe esordire in Formula 3000 già al termine della stagione 1986 del campionato intercontinentale. Il bravissimo pilota brasiliano, infatti, a Silverstone ha dichiarato che punta a correre con una delle due March 86B del team di Eddie Jordan nelle corse di San Paolo e Goiania. Sala ancora non sa se proseguirà la collaborazione con il team Benetton di Formula 1, per il quale ha svolto delle sedute di collaudo questa primavera.

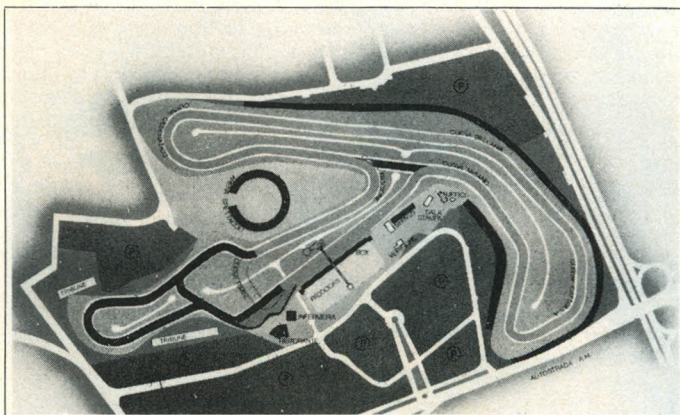
■ **ACHESON.** Kenny Acheson ha intenzione di disputare entro fine stagione qualche gara del campionato intercontinentale di Formula 3000. Il veloce irlandese ha già avuto contatti con parecchie squadre, tra le quali due italiane.

■ **HYTTEN.** È molto probabile che nel corso della stagione lo svizzero Mario Hytten, pilota di punta del team Arno International in Formula 3000 possa guidare una nuova Lola 786/50 che sarebbe acquistata dalla squadra diretta da Carlo Giorgio e Adriano Morini.

In autunno il nuovo «Santamonica» diventerà operativo

## Misano si allunga

L'AUTODROMO di Misano Adriatico cambierà volto entro l'autunno di quest'anno. Gli organizzatori romagnoli, infatti, hanno già iniziato i lavori di costruzione di una nuova parte della pista. Il tracciato, infatti, cambierà volto e verrà allungato, rispetto alla misura originaria di ben 750 metri. Nella piantina disegnata qui sotto si vede come il Santamonica si presenterà nella prossima stagione agonistica ai piloti e al pubblico: la zona dell'attuale curva «Brutapela» (la Rimini secondo la nuova denominazione) verrà cancellata, mentre il nastro d'asfalto si prolungherà di almeno trecento metri per dare poi vita a una nuova curva, che sarà seguita da una serie di curve che immetteranno nel rettilineo principale. È prevista anche una



deviazione, per accorciare la pista quando ci saranno gare minori. I progettisti, infine, hanno modificato l'ingresso alla zona box, che sarà completamente

rimessa a nuovo. L'inaugurazione del nuovo Misano dovrebbe avvenire in autunno con la disputa di una corsa motociclistica.

## In costruzione la Dollop di Formula 3000



**JEAN PIERRE FREY**, il pilota svizzero che ha esordito in Formula 3000 a Silverstone, sta organizzando alacremente il lavoro nella sua officina elvetica. Nelle intenzioni di Frey (nella foto **Studio '83**), infatti, presto dovrebbe vedere la luce una nuova monoposto, la Dollop che farà il suo esordio nel campionato intercontinentale di categoria verso la fine della stagione. La monoposto sarà in honeycomb d'alluminio con rivestimenti in materiali compositi e monterà il motore Ford Cosworth DFV.

■ **GERECON.** È la Gerecon Italia l'azienda che si occupa della promozione del romano Luigi Giannini e che sta trattando con alcune squadre di Formula 3000 la possibilità di far esordire l'ex campione italiano di karting nel campionato intercontinentale.

## Dabis prepara il Renault-Indy

IL MOTORE Renault V6 Turbo, provato lungamente quest'inverno in vista dell'esordio nel campionato di Formula Cart, è recentemente passato tra le mani di Gerald Dabis, il preparatore che è stato Teo Fabi nel 1983 all'epoca dei successi del milanese in questa categoria. È ipotizzabile che nei prossimi mesi tutto il progetto legato al propulsore francese, che deriva dal motore sei cilindri utilizzato dalla Renault nelle gare del mondiale sport degli Anni '70, diventerà operativo. Come è noto i prossimi collaudi verranno effettuati da Ross Cheever mentre Al Unser junior lo porterà in corsa solo quando il Renault apparirà competitivo.

## Crescono i posti in Formula 3

IN UNA riunione straordinaria dell'Asso Formula 3, tenuta a Misano, si è discusso del problema delle qualificazioni che costringono molti piloti a veri e propri equilibrismi per conquistare un posto nella finale unica valida per il punteggio del campionato italiano. Da molte parti si è cercato di arrivare a un compromesso per recuperare i piloti giunti primi nella gara di consolazione e non è escluso che un provvedimento del genere venga adottato. Per quanto riguarda le corse sui circuiti di piccole dimensioni la formula di gara sarà sempre la stessa, con la possibilità da parte degli organizzatori di fare effettuare ben tre corse: una finale e due di consolazione...

■ **RAVAGLIA.** Roberto Ravaglia, oltre all'impegno nell'euroturismo con la Bmw ufficiale, disputerà anche qualche corsa del mondiale sport prototipi su una Porsche 962 del team Brun. Dovrebbe fare coppia con l'argentino Oscar Larrauri che recentemente è stato assunto dalla stessa Bmw per disputare qualche prova dell'euro Gr. A.

## Gran Premio F.1 alle Barbados

IN GIUGNO inizieranno i lavori di costruzione di un nuovo circuito, situato a St. Philip nelle Barbados. La zona dove sorgerà questa pista è all'interno del parco Bushy e il progetto costerà, nelle previsioni, circa 15 milioni di dollari, 22 miliardi e mezzo di lire. Nelle intenzioni di Jeffrey Jones, il presidente del Barbados Racing Club, vi è quella di portare la Formula 1 in questa zona del mondo entro il 1988. A quanto sembra entro breve ci saranno stretti contatti con la Fisa per realizzare tutto quello che verrà richiesto in fatto di sicurezza e strutture.

## Denny Hulme al Santamonica con la Rover

**DENNY HULME**, il campione del mondo di Formula 1 del 1967, sta ritornando a spron battuto alla carriera che abbandonò negli Anni '70. Il pilota australiano nonostante l'età ha 49 anni, ha deciso di arrivare in Europa per partecipare alla prova del campionato europeo turismo gruppo A di Misano Adriatico di domenica 4 maggio: Hulme piloterà la Rover Vitesse del team Twr con i connazionali Ron Dickson e Neville Crichton, con i quali ha già pilotato una Jaguar del Twr nella «James Hardie 1000» dell'anno scorso. Hulme, uno dei grandi personaggi dell'automobilismo mondiale, sarà probabilmente sponsorizzato dalla Coca Cola. È sua intenzione correre anche nelle altre prove del campionato euroturismo.



# SPERIMENTAZIONE A 300 ALL'ORA. AFFIDABILITÀ 365 GIORNI L'ANNO.



ECO

Accensione elettronica F.1

Accensione elettronica  
auto di serie



Ferrari. Renault su Lotus, Ligier, Tyrrel. Ford su Force. Alfa Romeo su Osella. Motori Moderni su Minardi. Zakspead. Brian Hart su Ram. Su tutte Magneti Marelli. Sempre in pista a sperimentare componenti innovativi per il rapido progresso tecnologico del prodotto di serie. Dai collaudi esasperati della

F.1, l'affidabilità della tua vettura. Un successo nato in corsa, sulle strade di tutti i giorni.

## MAGNETI MARELLI

LA PARTE ELETTRICA ED ELETTRONICA DELLA TUA AUTO.



**Marlboro**

GOODYEAR

GOODYEAR

**Marlboro**  
**20**  
BOSCH

L'INTERVISTA/Fittipaldi sa come conquistare l'America

# Missione Indy

Il pilota brasiliano ritiene che solo vincendo la classica 500 Miglia si diventa un grande personaggio: «Se uno riesce a sbancare nell'Indiana vive da vero nababbo e si guadagna la pensione». Per questo vuole aggiudicarsi a tutti i costi la corsa

di Giancarlo Cevenini - Foto Manocchia

A VEDERLO abbronzato dal sole della Florida sembra molto più giovane. È dimagrito, fisicamente è quasi perfetto, tanto che si trova in uno stato di forma smagliante proprio come nel 1972, quando vinse il titolo mondiale di Formula 1 passando alla storia come il più giovane pilota iridato. Emerson Fittipaldi è un altro di quei conduttori degli Anni '70 che hanno deciso di ritornare alle corse. Lo ha fatto in maniera diversa da Niki Lauda e Alan Jones, preferendo impegnarsi in Formula Indy, la categoria che sta cercando di spodestare in fatto di prestigio la Formula 1. Si era ritirato per «ricaricare le batterie»: si sentiva stanco, poco motivato. Ora Emerson ha riscoperto il gusto delle corse ed è un immancabile protagonista del campionato statunitense, al quale partecipa al volante di una March 86C del team di Pat Patrick. «Credo che la Formula Indy — dice — sia tecnicamente più valida della Formula 1, perché si corre in condizioni differenti, sui circuiti ovali, su quelli cittadini, sui percorsi misti. È una categoria molto difficile proprio per queste ragioni. Il livello delle squadre è d'altronde elevatissimo. Lo dimostra il fatto che Ferrari, Porsche, McLaren stiano preparando l'ingresso nel campionato. Ritengo che la specialità sia più completa della Formula 1».

— A cosa è dovuto il grande successo di pubblico che sta vivendo la categoria? A Long Beach, ad esempio, il giovedì mattina tutti i biglietti erano già stati venduti e l'organizzazione ha dovuto inventarsi altri 2000 posti.

«Ci sono quei contenuti che mancano nella massima formula. La gente in Formula Indy vede di tutto, dai pit stop, alla battaglia, alla pace car che interrompe di continuo la corsa, facendola poi riprendere. Inoltre negli Stati Uniti sono riusciti a portare la specialità in ben quattro circuiti cittadini diversi, portando via, grazie alla televisione, anche i pochi spettatori che seguivano il campionato del mondo di F. 1».

— E gli altri motivi di questo successo? «Esiste un equilibrio tecnico, grazie a una regolamentazione intelligente che ha obbligato all'uso di una valvola wastegate fissa. Quindi le potenze dei motori sono tutte uguali e per i piloti viene naturale giocarsi la vittoria o la posizione a suon di sorpassi. In più vi è la monogomma della



Sopra e a sinistra, Emerson Fittipaldi. L'ex campione del mondo è ritornato alle corse in F. Indy, diventando in breve uno dei massimi protagonisti della categoria

Goodyear che riduce i costi globali di gestione e non favorisce nessuno. Nella Formula Indy tutto è molto restrittivo: i telai sono quasi uguali, dotati delle stesse misure di alettoni. L'equilibrio e l'eguaglianza danno allo spettatore momenti avvincenti in televisione, la quale è il nostro veicolo promozionale più importante, seguito a ruota dai settimanali specializzati. Non a caso da quest'anno sia Brasile che Italia danno in diretta e in differita tutte le gare del campionato».

— Hai visto in televisione le ultime corse del mondiale di F. 1?

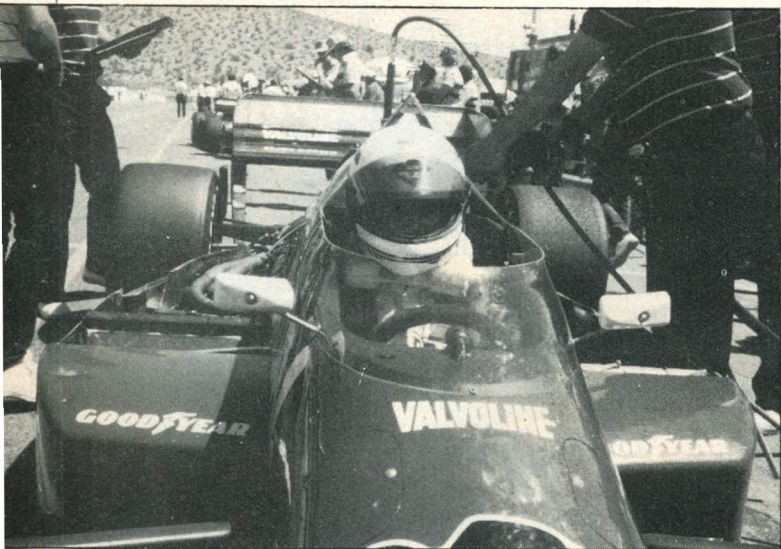
«Sì, in particolar modo quella del Brasile. Non riesco a comprendere come la gente possa ancora divertirsi ad osservare queste competizioni. La corsa è durata... 80 km, un po' poco per i miei gusti. Nella Formula Indy, invece, lo spettacolo non manca. Sugli ovali, che danno vita alle gare più noiose c'è l'intervento della pace car e delle bandiere gialle che portano ad un evolversi delle gare. A Phoenix, ad esempio in 320 km di corsa ci sono stati ben 12 avvicendamenti in testa alla classifica. Un altro

esempio viene dalla gara del Michigan del 1985, quando ho ottenuto una bella vittoria. Dopo tre ore e venti di gara il mio vantaggio sul secondo è stato di otto centesimi! Senza contare il fatto che la media di quella competizione fu di 340 kmh, con punte massime di 390 kmh. Immagini cosa ha provato lo spettatore?»

— Ritieni più sicura la Formula Indy o la Formula 1?

«La prima. Il telaio è più sicuro perché le monoposto sono più pesanti. Corriamo con il metanolo invece che con la benzina e questo rappresenta una sicurezza. Il rischio maggiore di questo genere di gare proviene dai circuiti ovali, nei quali si raggiungono delle medie pazzesche. Credo che a Indianapolis quest'anno si potranno sfiorare i 400 kmh. Non a caso su tracciati di questo tipo gli organizzatori hanno installato delle maniche a vento come negli aeroporti; nel caso dovesse cambiare il vento siamo in grado di modificare la guida onde cercare di non decollare. Un altro

segue



Sopra, Tom Sneva, attualmente al comando della classifica del campionato. Sotto, Bobby Rahal, uno dei piloti più veloci della categoria. A destra, un duello tra Jacques Villeneuve e Al Unser jr sull'ovale di Phoenix, dove si raggiungono medie di 320 km/h



## Missione Indy

segue

vantaggio delle Formula Indy sono i costi, meno della metà rispetto alla Formula 1».

— Quanto guadagna un pilota?

«Come premio d'ingaggio le cifre sono minori che in Formula 1 ma se si vince gli introiti sono maggiori. Non dimentichiamo infatti che nella sola 500 Miglia di Indianapolis ci sono sei miliardi di premi in 800 km».

— Quali sono i segreti per sfondare nell'ambiente americano?

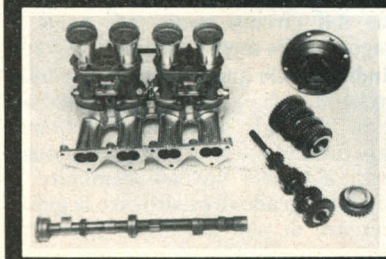
«Bisogna vincere Indianapolis. Se uno riesce nell'impresa vive da nababbo e si guadagna la pensione. Poi c'è il discorso legato alla pubblicità. Se uno vince a Indy il giorno dopo riceve offerte dalla televisione e dai mass media per pubblicizzare tipi disparati di prodotti. Hai la fila davanti a casa. La gente vuole pagarti perché tu faccia la foto con questo o quell'altro prodotto, una vera manna per il conto corrente in banca».

— Hai qualche speranza di pilotare la nuova Ferrari-Indy?

«Non so... mi piacerebbe, dato che mai nella vita ho guidato una vettura di Maranello. La Ferrari viene per la prima volta in Usa... non sarà facile per loro».

— Perché non hai guidato una Ferrari quando correvi in Formula 1?

«Mi è stato domandato ma sempre nei momenti sbagliati, perché nel 1970-1971 ero legato con un contratto di ferro alla Lotus e quando mi contattarono dopo



## CAMILLO ALQUATI

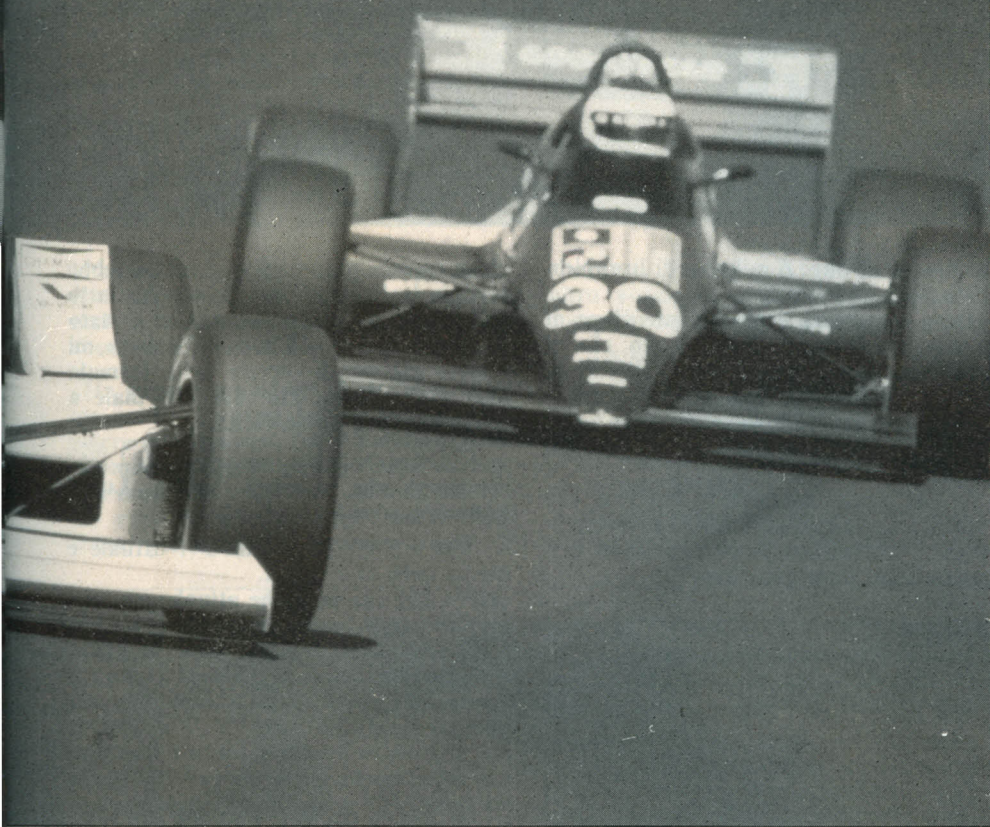
26100 CREMONA - ITALY - VIA DANTE 91 - Telef. 0372/20450-410398

APPLICAZIONI SPECIALI PER AUTO

Collettori d'aspirazione e scarico speciali — Gruppi aspirazione completi di carburatori — Alberi distribuzione speciali — Rapporti al cambio ed al differenziale — Differenziali autobloccanti — Coppe olio in alluminio maggiorate — Valvole speciali — Pulegge dentate con cinghia — Pistoni stampati competizione — Guarnizioni testa speciali: FIAT - LANCIA AUTOBIANCHI - ALFA ROMEO - RENAULT - PEUGEOT e GOLF GTI.

Coppa olio in alluminio alettata per Fiat Ritmo 105 e Ritmo Abarth 125-130





l'incidente di Niki Lauda ero legato alla McLaren. Si vede che era destino».

— Vengono cambiate le vetture di F. Indy che corrono sugli ovali?

«Praticamente resta identico solo il telaio, come cellula. Per il resto viene modificato tutto. Cambia, ad esempio, il profilo sotto le pance, così come gli alettoni posteriori e la larghezza delle monoposto, che sugli ovali è più stretta come carreggiata. Quest'anno abbiamo la possibilità di variare il passo di circa 3 pollici. Infine c'è il discorso legato alla regolazione delle sospensioni. Le molle, sugli ovali, sono diverse l'una dall'altra, le quattro gomme hanno pressioni di gonfiaggio diverse. Devo dire che in questi due anni di Formula Indy ho imparato tantissime cose. Ad esempio non avrei mai creduto che sugli ovali si guidasse sul dritto in pieno controsterzo. Il volante si tiene in posizione normale solo nelle curve. Incredibile davvero! Basta osservare una monoposto ferma prima di una corsa su ovale. È negativa all'esterno e positiva all'esterno, così sul

rettifilo non si può frenare perché è totalmente fuori camber. Appena premi il pedale del freno sul dritto inizi a girare su te stesso come una giostra perché meno della metà della superficie delle gomme tocca l'asfalto».

— Quest'anno, nonostante le nuove limitazioni, le velocità sono aumentate. Cosa proponi per diminuire i rischi?

«Non so esattamente cosa si potrebbe fare. Comunque gli americani prima di prendere qualsiasi decisione interpellano i piloti. Non fanno come in Formula 1 dove le decisioni vengono prese da Balestre, all'insaputa di tutti. Meccanicamente con il boost di controllo la categoria va bene, mentre per quanto riguarda l'aerodinamica credo sia impossibile pensare al fondo piatto. A Indianapolis si vedranno alettoni piccolissimi, mentre se avessimo a disposizione il fondo piatto ci sarebbe un grosso rischio sugli ovali. In scia, con due e tre vetture una dietro l'altra, c'è il rischio di decollare. Ho discusso con gli americani spiegando loro che senza carico aerodina-

mico si decolla. Adesso bisognerà fare in modo di ridurre le misure delle pance e degli alettoni per abbassare le velocità medie, perché sono convinto che a Michigan si passeranno i 400 kmh».

— Quale il significato dell'ingresso Marlboro nella Formula Indy?

«La Marlboro ha compreso che questo campionato è importante per la pubblicità sia per il mercato Usa sia per l'esportazione. Mediamente nel 1985 c'è stato più pubblico in Formula Indy che in Formula 1 ed è logico che la Casa sia interessata a questo tipo di spettacolo. Nel giro di tre, quattro anni non escludo un'esplosione definitiva della categoria».

— Nelle prove libere di Indianapolis, Danny Ongais con la March a motore Buick ha girato alla media di oltre 342 kmh. Credi che si toccheranno i 400 kmh nelle prove di qualificazione?

«Sì. Ritengo che la media di Danny, ottenuta con una vettura sola in pista sia molto indicativa. Quando alcune monoposto procederanno in scia si toccheranno i 400 kmh».

— In quale punto verrà raggiunta questa velocità?

«Dipende dalla direzione del vento: o alla curva numero 3 o alla curva uno. È una velocità incredibile se si pensa che un Boeing 747, il Jumbo, decolla a pieno carico a 340 kmh».

— Avrete anche voi del team Patrick il motore Chevrolet che sta collaudando il team Penske?

«Abbiamo raggiunto un accordo con la Chevrolet. Quando questo motore sarà competitivo lo avremo anche noi».

— A tuo parere le vetture di Formula Indy sono più aerodinamiche delle Formula 1?

«No: è il tipo di circuito che fa toccare velocità elevatissime. Sia Lola sia March hanno investito molto in ricerche nella galleria del vento per trovare il massimo coefficiente di penetrazione, nonostante un regolamento molto restrittivo».

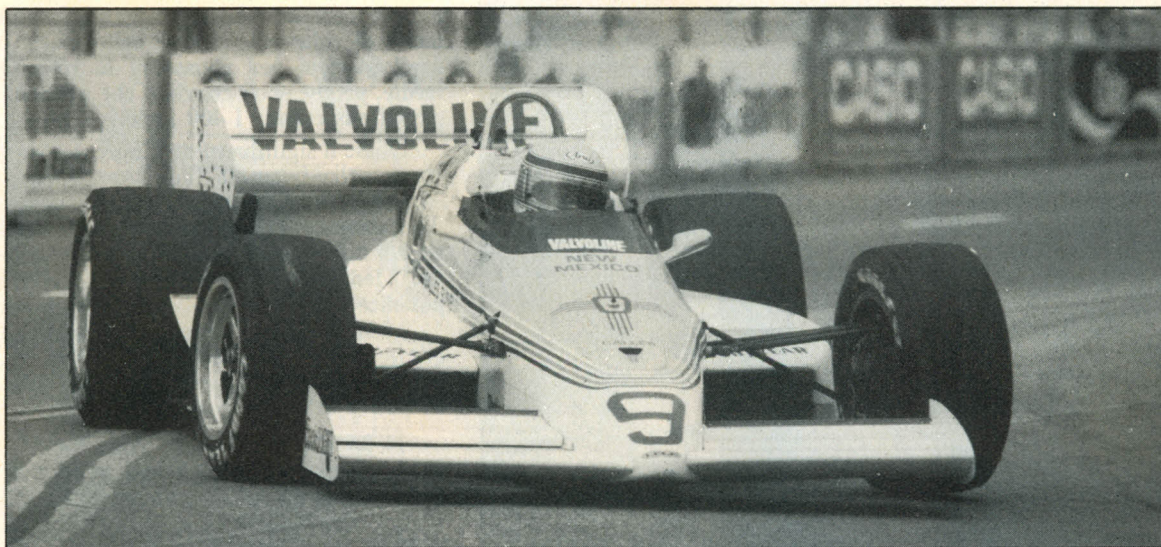
— La mancanza di spettacolo in F.1 a chi è da attribuire?

«Alla Foca e alla Fisa. La F.1 attuale è troppo limitata, ha un regolamento sbagliato, in prova i motori hanno 1000 e oltre Cv di potenza, in gara 750, è una pazzia sia tecnica sia economica. Gli alti costi e la mancanza di equilibrio tecnico sono i due problemi attuali della F.1, che sfociano nel non spettacolo».

— Si potrebbe fare una sfida fra le vetture Indy e F.1?

«No, perché loro hanno una cilindrata di 1500 cmc, noi di 2650 cmc, se anche noi apriamo il booster non li vediamo nemmeno... Ma se noi con la nostra cilindrata leviamo la valvola limitatrice andiamo a 500 kmh! Io non voglio guidare... resto a guardare».

segue



A sinistra, il brasiliano Roberto Moreno in azione a Long Beach. In basso, Arie Luyendyk precede il messicano Josele Garza: due veterani della formula. A destra, Fittipaldi. Il pilota del team Patrick reputa le corse di Formula Indy più spettacolari di quelle di F. 1

## Missione Indy

segue

— Come mai la Formula Indy è andata a correre nei circuiti cittadini?

«Perché gli americani non sono stupidi. Hanno visto che nei circuiti cittadini tipo Long Beach la F.1 aveva successo quindi hanno pensato, perché non ci mettiamo anche la Formula Indy? Ed ecco il successo».

— A Indianapolis il monte premi que-

st'anno è di oltre 6 miliardi di lire. Non ti sembra una follia?

«Dato che prima o poi ho intenzione di vincere la gara di Indy, spero che il prossimo anno, il montepremi diventi di 8/10/12 miliardi di lire. D'altra parte è l'unico circuito che si può permettere tutto. Lo scorso anno sono stati venduti 600.000 biglietti».

— Che cosa rispondi a Balestre che recentemente ha dichiarato che ritirerà la licenza internazionale a quei piloti che correranno nelle gare Indy?

«Non capisco proprio perché mi dovrebbe togliere la licenza Fisa. Io non ho fatto nulla, sono un professionista, mi è stato chiesto di correre nell'Imsa e l'ho fatto, mi è stato chiesto di correre nella formula Indy e l'ho fatto. Ho fatto del male a qualcuno? Non mi sembra...».

— Chi vincerà il campionato di F.1 '86? «Io spero che lo vinca Nelson. Lui è superiore a tutti».

— Un tuo giudizio sulla F.1 attuale e quella della tua epoca.

«Devo dire che se anche attualmente non mi piace, la F.1 resta sempre la F.1... Nel 1980 ero molto deluso, avevo sbagliato tutto facendo la mia squadra. Già allora si cominciava con i turbo e l'avvenire era minaccioso. Dagli Anni '77-78 a oggi, la F.1 si è molto disquilibrata, e c'è sempre meno spettacolo. Credo che la F.1 più bella sia stata negli Anni '73-'77, quando c'era la cilindrata a 3 litri con i motori Cosworth e i Ferrari. Allora era bella come è bella oggi la Formula Indy».

— Quale è il circuito che ti piace di più? «In Usa ce ne sono quattro diversi: Indy, Phoenix, Long Beach e Elkart Lake. Quando correvo in F.1 invece amavo molto il vecchio Nürburgring, Interlagos e Montecarlo».

— Il più bel ricordo della tua carriera? «Quando ho vinto il titolo mondiale nel 1972, e quando ho trionfato nella gara di Michigan lo scorso anno. C'era mio figlio Jason che adesso ha 10 anni e non mi aveva mai visto vincere. È stata per me una doppia soddisfazione».

— Un tuo giudizio su Piquet? «Il migliore del mondo».

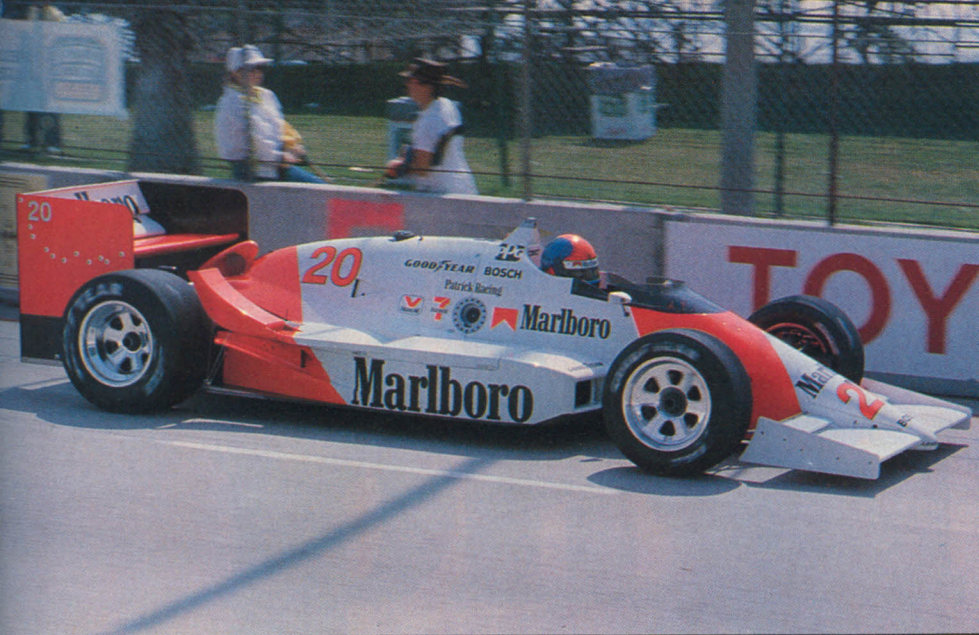
— E uno su Senna? «Potenzialmente sarà uno dei migliori del mondo se migliora, ma deve maturare».

— Fai una classifica dei più forti del mondo.

«Piquet, Prost, Senna e Rosberg».

— E gli altri? «Tutti assieme nel gruppo».





— Un tuo giudizio su Lauda: prima smette, poi ricomincia, vince e si ritira di nuovo. È di questi giorni la notizia che ritornerà in F.1 con la Bmw.

«Ha smesso perché era demotivato come me, poi ha ricominciato e ha dimostrato di essere un campione, così ha smesso; forse ricomincerà perché avrà altre motivazioni, una macchina nuova, un nuovo ambiente. Lo capisco: anch'io, dopo essere stato fermo per tre anni, ho avuto voglia di

ritornare. Questa è la nostra vita. Che altro possiamo fare? Il richiamo delle competizioni è sempre grande».

— Anche tu hai ricominciato. Perché?  
 «Ero demotivato quando mi sono ritirato, poi dovevo dedicarmi agli affari ma tutto andava alla rovescia. Allora mi sono detto perché non faccio quello che mi piace? Così ho ricominciato».

— Cosa rimpiangi?  
 «Mi spiace di non aver mai vinto a Indy,

così come non sono mai riuscito a vincere in un circuito cittadino come Montecarlo e Long Beach, nonostante questi mi piacciono molto. Anche lo scorso anno a New York sono arrivato secondo».

— Perché la F.1 non attacca in Usa?  
 «Perché non fa spettacolo».

— Che cosa significa per la Formula Indy l'arrivo della Ferrari, della McLaren, della Porsche ecc...?

«Dimostra il valore del campionato americano e questo accrescerà l'interesse del tifoso Usa e mondiale per questo campionato».

— Tu sei amico di Monsour Ohjeh e sei stato recentemente a Parigi a parlare con lui. La McLaren farà tutto il campionato o solo Indy?

«Non conosco i loro progetti, credo però che faranno tutto il campionato. La McLaren ha ottime possibilità di riuscire perché il telaio lo farà Barnard che già conosce il mondo Usa delle corse. Lui fece la Chapparral di Ruthford...».

— Dove vivi adesso?  
 «Fra Miami e S. Paolo».

— Per quanti anni pensi ancora di correre?

«Mario Andretti è un buon esempio per tutti noi con i suoi 46 anni: va fortissimo. Io guiderò finché ho motivazioni e le buone condizioni fisiche». □



Foto Bob Krieger

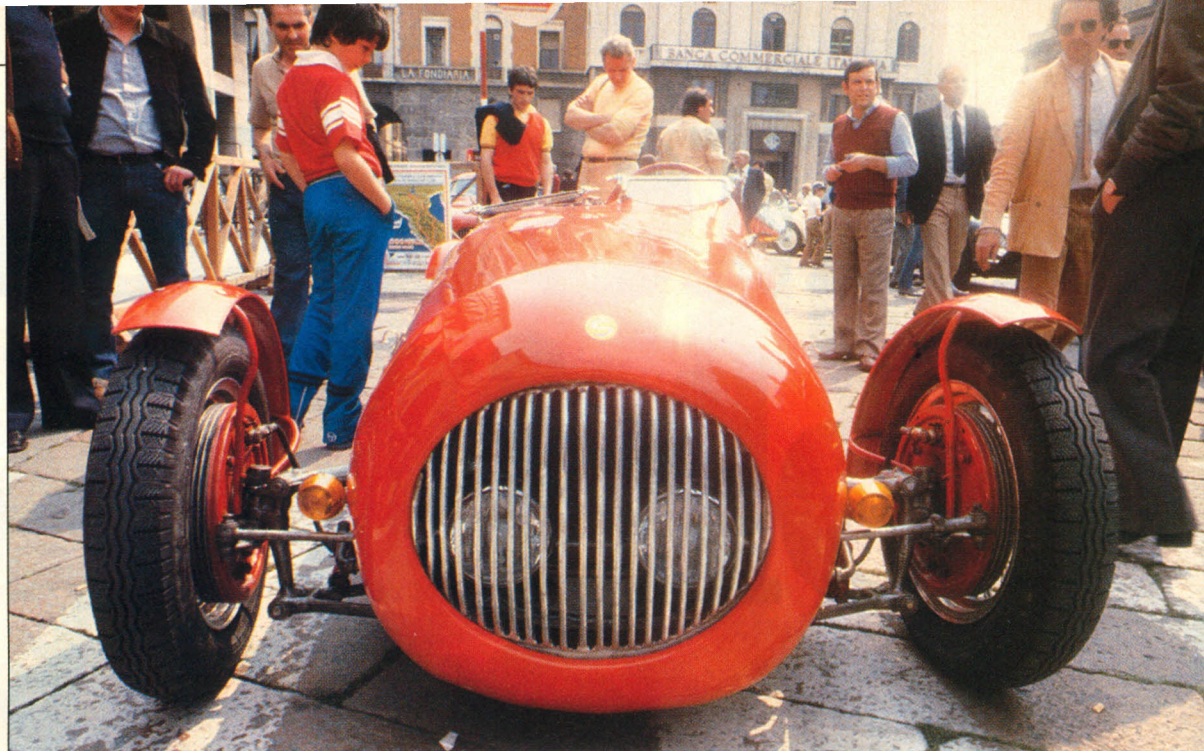
IN FORMULA 1  
 NEL JOHN PLAYER SPECIAL TEAM LOTUS  
 CON AYRTON SENNA E JOHNNY DUMFRIES.

**Reporter**  
 Italian Men's Wear

1000  
MIGLIA



Una splendida Stanguellini barchetta alla partenza della Mille Miglia storica '84. La gara rivivrà anche quest'anno, grazie agli sforzi organizzativi del Musical Watch Veteran Car Club



STORICHE/Torna la «regina» fra le corse su strada

## Mille e non più Mille

Dall'1 al 4 maggio sull'immutato percorso di 1560 km una perfetta e fedele rievocazione della indimenticabile maratona automobilistica. In gara 251 «pezzi» eccezionali

NEI GIORNI scorsi tutte le scuole elementari che si trovano nelle località interessate dal passaggio della «Mille Miglia» storica, hanno ricevuto dagli organizzatori la comunicazione di quanto accadrà dalle loro parti ai primi di maggio. Si tratta dell'invito a fare assistere i giovanissimi delle «Elementari» alla rievocazione regolamentata della grande corsa bresciana, una iniziativa che da sola fa capire come l'organizzazione del «M.V. Veteran Car Club» non abbia lasciato nulla di inteso pur di raggiungere il successo. Così tra gli altri meriti, la Mille Miglia «storica» ha anche quello di fare capire che cosa sia stata per lo sviluppo del motorismo la corsa nata nel 1927 e disputata l'ultima volta nel maggio del 1957. Le strade che verranno percorse sono quelle originali di un tempo, solo in parte trasformate dall'avanzare del progresso. La scelta delle vetture (251 «pezzi» eccezionali o comunque estremamente rappresentativi, «scremati» tra le 517 domande arrivate da tutto il mondo) permette poi di ricostruire con eccellente verosimiglianza l'automobilismo di un tempo e non solo sotto il profilo sportivo. Perché la Mille Miglia storica non è solo una cavalcata romantica sulle ali di un passato che non può più tornare. Va affrontata «anche» con questo spirito ma quelle dall'1 al 4 maggio '86, saranno giornate impor-

tanti soprattutto per la storia dell'automobilismo. E poi c'è anche la corsa, ovviamente non più di velocità ma comunque con un regolamento in grado di mettere un po' di pepe su questa «passeggiata» di 1650 km. La media da tenere è bassa (40 kmh) ma il fatto di dover attraversare tutti i principali centri abitati con in più qualche vera prova speciale su percorsi particolarmente tortuosi, non rende sempre agevole la necessità di arrivare in tempo ai controlli orari.

MA LA MILLE MIGLIA è anche una festa popolare, sia per quelli che hanno assistito alle edizioni «vere», sia per i più giovani che hanno capito quale valore avesse. Così è estremamente giusto portare le auto in città in modo che il pubblico possa ammirarle quando sfilano lentamente: il «prato della Valle» a Padova, piazza Bra a Verona, l'area di fronte al palazzo della Signoria a San Marino, le piazze principali di Macerata e Gubbio, piazza del Campo a Siena, piazza della Signoria a Firen-

ze: questi alcuni degli «scenari» dove durante le tre tappe che porteranno i partecipanti da Brescia a Roma e ancora a Brescia sarà possibile essere a tu per tu con le macchine e i personaggi della Mille Miglia. L'elenco iscritti, al di là di tante parole, è davvero il miglior biglietto da visita della corsa e la presenza di Case ufficiali come Alfa Romeo (con cinque vetture), Lancia, Fiat, Aston Martin, Renault, Jaguar, Maserati e BMW dà ancor più sapore all'avvenimento. Tra le presenze di spicco (ben 23 sono le nazioni rappresentate e 38 sono le marche di auto) o comunque curiose, quelle di Stirling Moss (detentore della media record della corsa: oltre 157 kmh sulle strade del 1955!), Maria Teresa de Filippis, Phil Hill, Sandro Munari, Gino Munaron, Gino Valenzano, il d.s. della Renault Sport, Jean Sage (grande appassionato di Ferrari e naturalmente al volante di una sport del «Cavallino»), Alain De Cadenet e del Principe Michele di Kent. Ma anche i giovani piloti di oggi hanno capito che cosa abbia rappresentato la Mille Miglia per la storia del costume italiano: al via ci saranno infatti Michele Alboreto, su una Ferrari, Andrea De Cesaris che guiderà invece una Aurelia B20.

### 1650 km in tre giorni

#### GIOVEDÌ 1 MAGGIO

Ore 9,30-18

Punzonatura e verifiche tecniche sportive (Brescia, piazza della Vittoria)

Ore 15-16

Punzonatura riservata alle vetture ufficiali delle Case

Ore 20,30

Brescia, viale delle Mille Miglia; partenza della prima vettura per la tappa Brescia-Ferrara

#### VENERDÌ 2 MAGGIO

Ore 1

Arrivo prima vettura a Ferrara (Piazza Trento e Trieste)

Ore 7

Ferrara, piazza Trento e Trieste:

partenza della prima vettura per la tappa Ferrara-S. Marino-Roma

Ore 20

Arrivo della prima vettura a Roma (via Aurelia, Motel Agip)

#### SABATO 3 MAGGIO

Ore 7

Roma, via Aurelia: partenza della prima vettura per la tappa Roma-Firenze-Brescia

Ore 21

Arrivo della prima vettura a Brescia (viale delle Mille Miglia)

#### DOMENICA 4 MAGGIO

Ore 11,30

Premiazione della Mille Miglia 1986

Daniele Buzzonetti

# MILLE MIGLIA PER 251 EQUIPAGGI

N. EQUIPAGGIO	VEETTURA
1 Bertola - Pasotti	OM 665
2 Bacchi - Montanari	OM 665 TT
3 Majzub - X	OM 665 MM
4 Ould - Ould	Bugatti 51
5 Weber - Aebi	A.R. RL SS
6 Rückwarth - Schildbach	Mercedes 540 SS
7 Montanari - Marchet	Bugatti 37
8 Martens - Bruin	A.R. 6C 1500
9 Oprey - Oprey	Bugatti 37
10 Serventi - Dambacher	A.R. 1750 G.S.
11 Maag - Maag	Mercedes 540 SSK
12 Mcintyre - Peden	Bentley Speed
13 Danelli - Comelli	Lancia Lambda S
14 Mazzocchi - Brondoni	A.R. 1750 G.S.
15 Estes - Armstrong	Bugatti 35 B
16 M. Zamperoli - M. Zamperoli	A.R. 1750 GS
17 Stern - Stern	Mercedes 540 SS
18 Berggren - Berggren	Bentley 4 1/2 TT
19 Arrone - Valdez	A.R. 1750 Zagato
20 Grell - Looser	Bugatti 44
21 Nicolini - Rizzardi	A.R. 1500 C
22 Schildbach - Netzer	Mercedes 540 SSK
23 Beukers - Twaites	Bentley le mans
24 D'Amico - Paterlini	A.R. 1750 SS
25 Huet - Huet	Bugatti 35 C
26 Mcclenahan - Mcclenahan	A.R. 1750 GS
27 Rückwarth - Beier	Mercedes 540 SSK
28 Duzzi - Duzzi	Fiat 514 MM
31 Bontempi - Ranzanici	Fiat 508 Torpedo
32 Clevely - X	A.R. 2300 Monza
33 Hilton - Pourret	A.R. 1750 GS
34 Grant - Mullart	MG K3
35 Richardson - Richardson	A.R. 2300 8/C
36 Wooley - Dodo	Bugatti 55
37 Werner - Werner	A.R. 2600 Monza
38 Delleke - Bauer	BMW 328
39 Ibing - Schuster	A.R. 2600 Monza
40 X - X	Fiat 508 berlina
41 Bonfanti - Corradin	A.R. 6C 2300 B
42 Palmer - Hunter	Aston Martin Le Mans
43 Righini - Stancari	A.R. 1750 berlina MM
44 De Cadenet - X	A.R. 2600 Monza
45 Colangelo - La Commare	Fiat 508 S MM
46 Celli - X	A.R. 8C 2300
47 Schwarz - Zeffner	Bugatti 57
48 Grist - Grist	A.R. 2600 Monza
49 Jantzen - Jantzen	BMW 328
50 Mann - Mann	A.R. 2600 Monza
51 Claudani - Claudani	Fiat 508 CS
52 Crabbe - Peterkin	A.R. 6C 2300 MM
53 Nakaucki - Nursey	Aston Martin Ulster
54 Griswold - Griswold	A.R. Le Mans
55 Felton - Jackson	A.R. 2600 Monza
56 Alquati - Alquati	Fiat 508 S berlina
57 Bloechle - Ulrich	A.R. 2300 Monza
58 Chambon - Binda	Bugatti 37
59 Dixon - Dixon	A.R. 8C Le Mans
60 Hesselmann - Reinwarth	BMW 328
61 Brunkhorst - Desmarais	A.R. 2600 Monza
62 Krön - Memmert	Fiat 508 S
63 Oyama - Oyama	A.R. 6C 2300 MM
64 Colombo - Charbonneaux	Delahaye 135
65 Greyuentein - Greyuentein	A.R. 1750 GS
66 Hart - Hart	A.R. 1750 GS
67 Balsamo - Zacchi - X	Fiat 508 S
68 Lake - Colton	A.R. 2300 Le Mans
69 Dönhoff - Dönhoff	Jaguar SS 100
70 Simeone - Dipaolo	A.R. 2900 B
71 Krombach - Janson	BMW 328
72 Mayman - Fowler	A.R. 2600 Monza
73 Peli - Monfradini	Fiat 508 berlina
74 Coombs - Young	A.R. 6C 2500
75 Stähli - Graf	Lagonda M45
76 Scagliarini - Bauer	Austin Seven
77 Iriarte - Phelam	Delahaye 135
78 Obrist - X	Maserati 3,4 6C MM
79 Jones - Jones	Bentley 4 1/2
80 Paracchi - Huschek	Auto Union
81 Serri - Renwick	A.R. 2900 B
82 Richter - X	BMW 328
83 Wildbolz - Wildbolz	A.R. 2300 8C
84 Nicolis - Nicolis	Alfa Astura MM
87 M. Bongiorno - S. Di Lapigio	A.R. Disco 2000 Coupé
88 Fada - Cavallari	Isetta

N. EQUIPAGGIO	VEETTURA
89 Takahashi - Kobayashi	Frazer Nash
90 Meomartini - Meomartini	A.R. 2500 SS
91 Eybl - Schinhofen	Lancia Aprilia
92 Anzeloni - Belli	Cisitalia Nuvolari
93 Cohen - Zunkel	Ferrari 166
94 Cavicchi - Buzzonetti	Renault 4 CV
95 Ardesi - Franchina	Cisitalia 202 SC
96 De Ghellinck - D'Huart	Talbot Lago
97 Tresoldi - Sartori	Cisitalia Savonuzzi
98 Bagel - Gagel	BMW 328 RS
99 Dusio - Balestra	Cisitalia Nuvolari
100 Mancini - Mancini	Maserati A6 GCS
101 Cibaldi - Castelli	Cisitalia 202
102 Schön - Maltauro	Ferrari 166
103 Sopena - Salzman	Maserati A6 GCS
104 Felerabend - Felerabend	Veritas RS
105 Colberg - Stewart	Maserati A6 GCS
106 Caravaggi - Goldoni	A.R. 2000 SC
107 Rasmussen - Andersen	Healey Silverstone
108 Jewett - Jewett	Ferrari 166
109 Furlotti - Rocha	Healey Silverstone
110 Du Gan - Pratte	Ferrari 212
111 Orsini - Fagglioli	O.S.C.A. MT4
112 Brigel - Matti	Ferrari 166
113 Nickel - May	Ferrari 340 America
114 Clay Regazzoni - X	Lancia B 20
115 Danelli - Danelli	Cisitalia Nuvolari
116 Pozzetto - Della Valle	A.R. 1900 sport
117 Isgro - X	Ferrari 212
118 Curtis - Young	Frazer Nash Le Mans
119 Desenzani - Desenzani	Cisitalia 202 SC
120 Pheil - Cowart	Ferrari 340 America
121 Frey - Frey	Ferrari 340 America
122 Rees - Fogel	Ferrari 212
123 Palazzani - Campana	Stanguellini 1100 S
124 Poltronieri - Zermiani	Alfa 1900 Super
125 Stanga - Stanga	Stanga 750
126 Kinnieley - X	O.S.C.A. 2000
127 Bianchini - Bianchini	Ferrari 225 S
128 Folonari - X	Ferrari 375
129 Barra - Bollaert	Ferrari 225 S
130 Bignami - Mazzoli	Jaguar Biondetti
131 Zani - Casalotti	Bandini S
132 Minden - Cox	Aston Martin DB 3S
133 Beye - Wagoner	Ferrari 212
134 Harlan - X	Allard J2
135 Stanguellini - Raimondi	Stanguellini 750
136 Avon - Davis	Jaguar C
137 Williams - X	Cunningham C4R
138 Ercoli - Ercoli	Ermini 1100 S
139 Ibing - Prunet	Ferrari 250 MM
140 Scianna - Ramponi	Jaguar C
141 Bertola - Pellino	O.S.C.A. MT 4
142 Worth - Meehan	Ferrari 166
143 Milesi - Gnutti	Fiat 8V Zagato
144 Podell - Mccuen	Ferrari 250 MM
145 Mensi - Lucchini	Porsche 550 RS
146 Zanon - Zanon	Ferrari 250 MM
147 X - X	Fiat 1100 TV
148 Hayashi - Stato	A.R. 3000 CM
149 Bartolomeo - X	A.R. 1900 SS Zagato
150 Sherman - Cottingham	Ferrari 340 MM
151 Rimbock - Herzogenberg	Maserati A6 GCS
152 Bianchi - Bordiga	Porsche 1100
153 Grandori - Senin	A.R. 1900 C
154 Forghieri - Vecchi	Ferrari 212
155 Munaron - Ziletti	Lancia D 24
156 Lucchini - Lucchini	Ferrari 250 MM
157 Alboreto - Alboreto	Ferrari 340 LM
158 Phil Hill - Lamm	A.R. disco vol. 2000 S
159 Sage - Hanrioud	Ferrari 340
160 Acutis - Acutis	Ferrari 250
161 Gnutti - Gnutti	Ferrari 166
162 Earle - La Follette	Jaguar C
163 Witte - Pidgeon	Aston Martin DB 3S
164 Bain - Cross	Ferrari 375
165 Principe M. di Kent - Hamilton	Jaguar C
166 Calmonte - Tobaldo	Maserati A6 GCS
167 Zigliotto - De Cesaris	Lancia B20
168 Igleheart - Igleheart	O.S.C.A. MT 4
169 Ditter - Deusch	Ferrari 250 MM
170 Gauntlett - Achilli	Aston Martin DB3
171 Young - Duly	Ferrari 750 Monza
172 Binda - Chambon	Ferrari 500 Mondial

N. EQUIPAGGIO	VEETTURA
173 Arborini - Teodori	Ferrari 500 Mondial
174 Holterbosch - Holterbosch	Ferrari 340 MM
175 Van Der Lof - Van Der Lof	Ferrari Monza
176 Lombardi - Bontempo	Ferrari 250
177 Embiricos - Embiricos	Ferrari 750 Monza
178 Jacobs - Hinson	Ferrari 250 MM
179 Dedolph - Dedolph	Ferrari 500 TR
180 Lippmann - Lippmann	O.S.C.A. MT4
181 Artom - Artom	Maserati A6 GCS
182 Kummer - Kummer	Maserati A6 GCS
183 Aloisi - X	Maserati A6 GCS
184 Medici - Bottero	Ferrari 625 TF
185 Philippsen - Sachs	Ferrari 250 MM
186 Zampini - Gomez	Porsche 550 RS
187 Pilkington - Pilkington	Aston Martin DB 3S
188 Pattinson - X	Aston Martin DB 3S
189 Räker - Jantke	Porsche 550 RS
190 Momberger - Kaus	Maserati 300 S
191 Rylands - Rylands	HWM
192 Heald - Angellini	O.S.C.A. TN
193 S. Moss - D. Von Boetticher	Maserati A6 C Zagato
194 Munari - Morosini	A.R. 3000 CM
195 Congleton - Congleton	Maserati 150 S
196 Carrara - Carrara	Maserati 150 S
197 Venezian - Forleo	O.S.C.A. MT4
198 Nalon - Nicoletto	Porsche 550 RS
199 Valenzano - X	Lancia D25
200 Dubbini - X	Ferrari 212
201 Grazi - Lugli	Maserati A6 GCS
202 Murray - Lauren	Jaguar D
203 Knobel - Arning	Porsche 550 RS
204 Gamba - Lupini	Fiat 8V Zagato
205 Gericke - Hartung	Ferrari 250
206 Frey - Frey	Maserati A6 GCS
207 Stollenwerck - King	Jaguar D
208 Favero - Gendebien	Mercedes 300 SL
209 Widdows - Vestey	Jaguar D
210 De Lacerda - Price	Mercedes 300 SL
211 Dabbeni - Dabbeni	Maserati A6 GCS
212 Bell - Colvill	Jaguar D
213 Fowler - Wells	Aston Martin DB 3S
214 Zapata - Amezcua	Mercedes Benz 300 SL
215 Fabbris - De Filippis	Maserati 250 SI
216 Baker - Rosenberg	Jaguar D
217 Bonera - X	Mercedes 300 SL
218 Spencer Nairn - Robottom	Ferrari 860 Monza
219 Berton - Gasparotto	Maserati A6 GCS
220 Sutherland - Shaw	Ferrari 290 MM
221 Whitlock - Gibson	Maserati 150 S
222 Dönhoff - Semler	Ferrari 550 TRC
223 Coma Cross - Enrich	Pegaso Z 102
224 Mancini - X	Ferrari 500 TR
225 Freschi - Freschi	Porsche 550 RS
226 Fergus - Fergus	Ferrari 500 TR
227 Levati - Chiabrera	Moretti 750 S
228 Brooks - Pile	Ferrari 625 TR
229 Ruben - Pirrone	Ferrari 250 TDF
230 Leventhal - Leventhal	Ferrari 250
231 Heuberger - Heuberger	Ferrari TRC
232 Ginsberg - Huck	Maserati 200 SI
233 Eads - James	Porsche 550 A
234 Sellyei - X	Ferrari 250 TR
235 Orosco - X	Scarab
236 Manolas - Fellows	Maserati 300 S
237 Bodin - Bodin	Ferrari 250 GT
238 Martin Swig - Caboor	A.R. Giulietta SV
239 Evans - Clairence	Ferrari 335 S
240 Kopf - Altmann	Porsche 550 RS
241 Soprano - Roth	Maserati 450 S
242 Glapinski - X	Ferrari 250 TDF
243 Corazzina - Farina	Lotus Eleven
244 X - X	Ferrari 315 S
245 Vesco - Edalini	Abarth 750 Zagato
246 Pery - Mag	Maserati 250 S
247 Marchetti - Mercatalli	Ferrari 212
248 Gravier - Gravier	O.S.C.A. 1100
249 Blumenthal - Rossi	Ferrari 250 TDF
250 Baptista - Lopez	Porsche 550 A
251 Brigato - Bozzetto	Maserati 300 S
252 Baloi - Croce	Ferrari 250 TDF
253 Marin - Marin	Maserati 200 SI
254 Violati - Scelba	Ferrari 250 TDF
255 Hatzfeldt - Dönhoff	Jaguar XKSS

SPORT NAZIONALE/Si allarga la partecipazione

# Nouvelle vague

Il campionato «tricolore» sta ritrovando l'antico fulgore grazie a un regolamento molto azzeccato. Dopo il coinvolgimento sempre maggiore di piloti di rango, ora l'interesse si estende anche ai piccoli costruttori decisi a entrare in pista con nuove vetture

Testi di **Pietro Libro**

**SEMBRA** che facciano ormai parte del libro dei ricordi le gare italiane riservate alle vetture sport di alcuni anni orsono. Pur con la partecipazione di gente come Giorgio Francia, Lella Lombardi, Mauro Nesti e «Gimax», per citare alcuni dei tanti piloti di prestigio che si sono impegnati nel Campionato Italiano Sport, la serie riservata alle vetture biposto stava andando lentamente in agonia.

Colpa dei notevoli costi che comportavano i ben noti motori 2000 Bmw e Hart, a causa dei quali gli schieramenti di partenza si stavano sempre più assottigliando. Per mantenere in vita, le sport la Csaì ha varato nel 1984 la Sport Nazionale; vettura biposto a telaio libero ma con motore e gomme monomarca (rispettivamente Alfa Romeo 2500 con preparazione gruppo N, e Pirelli). Apparsa in

invariati, invece, i premi Alfa Romeo. Verifiche d'ufficio scoraggieranno i più furbi, mantenendo una certa serenità nei paddock. Con questi miglioramenti, sempre più piloti stanno credendo nella validità della Sport Nazionale. Dopo Arturo Merzario, anche Bruno Corradi, ex-Minardi in Formula 2, si è «gettato» con impegno in questo campionato; con lui vi sono anche Carlo Zuccoli, vecchia

## Oltre quaranta gli iscritti

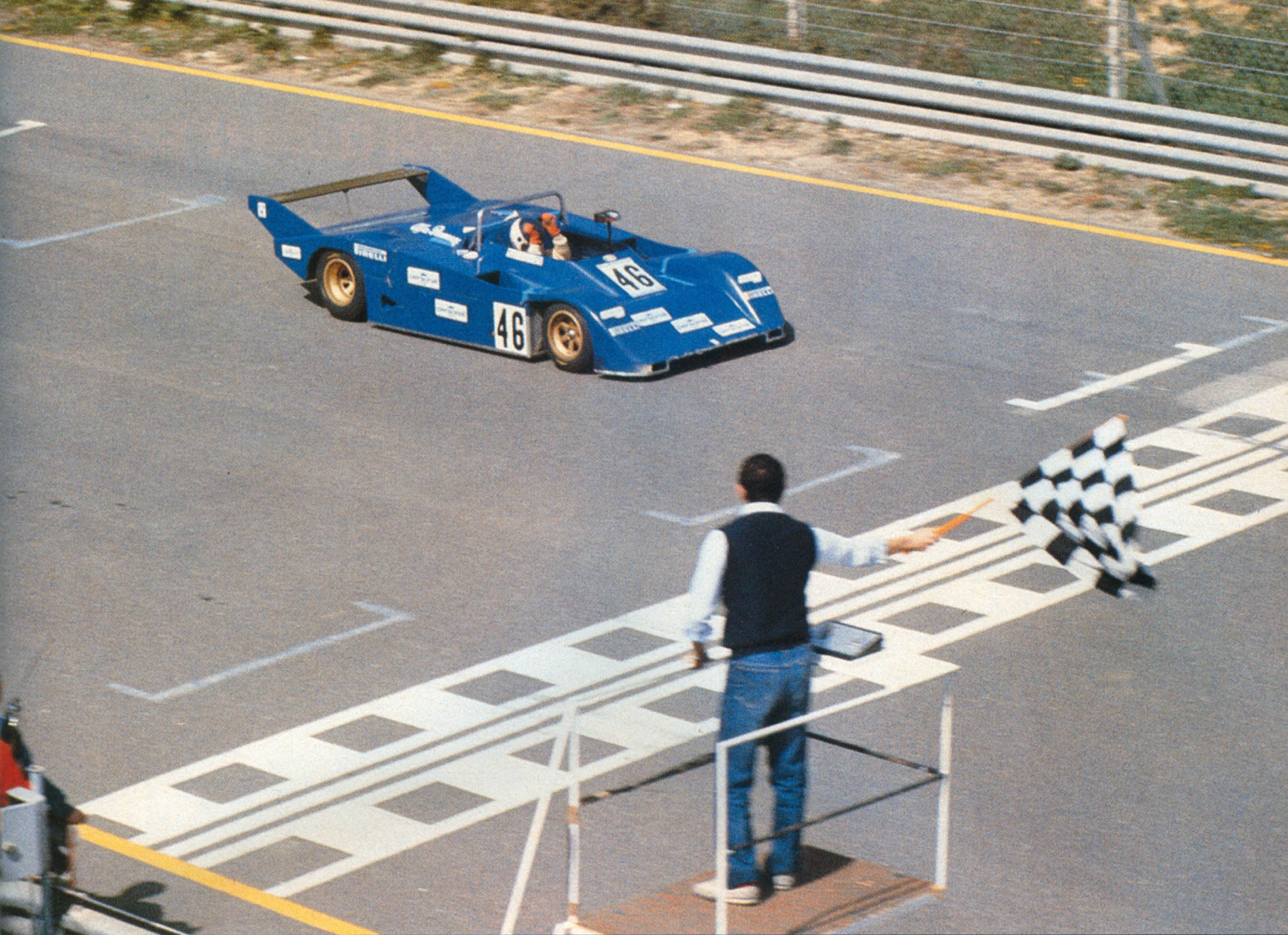
1 Arturo Merzario	Symbol LM86
2 «Tarta»	Lucchini SN85
3 Salvatore Ronca	Lucchini SN86
4 Roberto Ragazzi	Lucchini SN85
5 Arcadio Pezzali	Lucchini SN85
6 Orazio Araldi	Lucchini SN85
7 Marcello Maria Gallo	Osella Pa9
8 Giorgio Borghi	Lucchini SN85
9 Adriano Gozzi	—
11 Renato Benusiglio	March 75S
12 «Donald Duck»	Lucchini SN86
14 Alberto Bettin	Lucchini SN85
15 Ugo Viola	—
16 Alessandro Dazzan	GiPi 83
18 Bonifacio Gaetani	Lucchini SN85
19 Giuseppe Piazzi	March 75S
21 Mario Benusiglio	March 75S
22 Fausto Tosi	Lucchini SN85
23 Gilberto Giuli	Symbol LM86
24 Antonio Maniero	Lucchini SN85
25 Francesco Capuzzo	Symbol LM86
26 Costante Antonello	Lucchini SN86
27 Carlo Zuccoli	Symbol LM86
28 Giancarlo Milani	Symbol LM86
29 Alessandro Prioglio	Symbol LM86
31 Ermes Gennari	Lucchini SN84
32 Gianni Giudici	—
33 Fabio Bertagni	Lucchini S182
34 Vittorio Negri	Branca
35 Massimo Faraci	Symbol LM86
36 Michele Ginanneschi	—
37 Pietro Silva	Lucchini SN85
38 Alessandro Novi	Osella PA8
39 Ettore Pezzali	Lucchini SN85
41 Ugo Merzario	Symbol LM86
42 Giovanni Siliprandi	Lucchini SN85
43 Cosimo Mendis	March 75S
44 Pietro Fioravanti	Lucchini SN86
45 Giuseppe Peroni	Lucchini S180
46 Bruno Corradi	Lucchini SN86
48 Franco Fossaluzza	Grd SL375
49 Paolo Palmieri	Chevron B31
52 «Gimax»	Osella PAN
53 Massimo Veronesi	Grd SL375



A sinistra, lo spettacolo davvero non manca nelle gare della Sport Nazionale (FotoAlquati). A destra, Corradi vince la seconda gara consecutiva a Pergusa (FotoLibro). Sotto a destra, Lucchini, il costruttore delle biposto più vendute (FotoLibro). In basso a destra, una fase della bagarre a Monza (Attualfoto)

sordina la nuova formula ha presto accolto i favori dei piloti, pur se molti di quelli abituati alle grosse potenze l'hanno snobbata. Nonostante ciò adesso la nuova categoria, risolti alcuni dei problemi di gioventù, sembra godere di ottima salute. Ad essa è riservato il Campionato Italiano Sport, mentre le «vecchie» vetture 2000 si disputano un trofeo dove si riescono ad accumulare solo un minimo di otto partenti a gara. Nella prima parte del 1986, gli schieramenti delle gare riservate alle sport sono stati folti; il parco macchine attuale sembra aggirarsi sui 45 esemplari. L'Asso Sport Gruppo 6, costituitasi lo scorso luglio, sta lavorando sodo per promuovere ancor più la serie, che gode adesso di maggior interesse da parte della stampa quotidiana e delle Tv. I costi, ancora alla portata di molti, sono stati contenuti grazie alla liberalizzazione del materiale delle valvole del motore, che tante rotture avevano accusato lo scorso anno. I primi, di contro, sono però diminuiti; sono si aumentati quelli della Csaì, ma la Pirelli non ha più messo in palio un suo montepremi, che lo scorso anno ammontava a cinquanta milioni di lire; in compenso è stato concesso uno sconto sull'acquisto di un treno di gomme;

conoscenza delle gare di durata, Marcello Gallo, persino uno svizzero, Alessandro Prioglio, e tanta altra gente dal passato glorioso. Parallelamente hanno fatto il loro ingresso anche molti quotati preparatori. Dal punto di vista tecnico, vi è un continuo rinnovamento. Alle già note Lucchini si sono aggiunte le Symbol di Merzario, che al momento sono delle Lucchini riviste e aggiornate; presto saranno della partita anche la Ermolli, la Branca e la Bogani, che si affiancheranno alle più anziane Osella e Chevron, le quali insieme ad alcuni meno competitivi esemplari di March, Grd e Gi.pi., completeranno gli schieramenti di partenza. Per quanto riguarda i progetti futuri, uno sembra ormai di prossima attuazione, quello dell'organizzazione di gare di durata a coppie; si sta studiando inoltre qualcosa anche per «esportare» la categoria in altri paesi europei. Da più parti è venuta la proposta di aumentare la potenza dei motori, permettendone una preparazione secondo i dettami del gruppo A. Una soluzione che invoglierebbe quanti, abituati alle grosse potenze, non volessero dimenticare le vetture sport. □



I PARERI/Per migliorare la promozione

## «Arriverà la Tv»



LA SPORT NAZIONALE sta decollando ma i suoi promotori sono intenzionati a promuovere ulteriormente la categoria. Sentiamo alcuni pareri e le loro proposte.

**FRANCO SOLCI**

*Franco Solci, direttore sportivo della squa-*

*dra Lucchini, è uno dei componenti dell'Asso Sport gruppo 6. Con lui abbiamo analizzato in breve il presente ed il futuro della Sport Nazionale.*

— Cosa c'è da migliorare in questa categoria?

«La formula del campionato riservato a queste vetture si è rivelata azzeccata; lo dimostra il numero delle macchine attualmente in circolazione che si aggira sui 45 esemplari. Avremmo bisogno però che i mezzi d'informazione parlassero un po' più di noi, interessando così i potenziali sponsor».

— Quali sono le iniziative promozionali che intendete portare avanti nel futuro?

«Cercheremo di sensibilizzare maggiormente la stampa quotidiana. Un grosso aiuto in questo senso ce lo sta dando la Media Consultants, cui abbiamo delegato il compito di curare le pubbliche relazioni del campionato. La Lucchini sta poi cercando di far approdare le Sport Nazionale

*segue a pagina 55*



# Nuove BMW Serie 3. Da 185 a 240 senza



## M3

Tecnica high performance  
motore a 4 valvole per cilindro.

Motore 6 cilindri in linea da 171 CV. **325i**

### BMW Serie 3: il nome della sportività.

È indubbio che i 10 modelli "compatti" della Serie 3 BMW (9 a benzina e 1 diesel) sono auto nettamente distinte dalle loro pari categoria: linea pulita ed elegante, tecnica superiore, classe indiscutibile. E prestazioni fuori dalle righe, che danno a chi ama le auto di razza sensazioni di guida entusiasmanti. Un "piacere di guidare" che oggi è sottolineato anche dall'estetica spiccatamente aerodinamica dei nuovi modelli 318i S e 320i S.

### BMW Serie 3: un mondo a parte.

Ogni BMW ha un suo "carattere" speciale. Ma tutte hanno molto in comune, dall'agile 316 alla nuova potentissima M3. L'evoluto motorizzazione, per esempio, assistita dall'elettronica più sofisticata. Basta pensare alla 316, la prima BMW ma già tutta BMW, che monta un carburatore elettronico con Cut-off; oppure al sofisticato ed efficientissimo 6 cilindri in linea da 2000 e 2500 cc a benzina e 2400 cc diesel; o al blocco motore da F. 1 della 318i. E ancora

alla gestione digitale del motore a diagrammi caratteristici nelle nuove 325i - 325i X - 325i Cabrio e M3. O all'ABS di serie su 325i X e M3. In comune anche un superlativo grado di sicurezza, garantito da una concezione di assetto nata dalle competizioni, che si ripete su tutta la gamma e che sulla M3 sopporta agevolmente le sollecitazioni di ben 195 CV.

# cambiare stile.



**325i X** Trazione integrale più  
ABS permanenti.

## 318i S - 320i S

Colore nero metallizzato  
spoiler aerodinamici ed  
asseti speciali.

### BMW Serie 3: la qualità delle grandi BMW.

BMW è garanzia di qualità superiore. E non deve stupire che anche la meno costosa delle Serie 3 offra allestimenti, rifiniture e comfort all'altezza delle grandi BMW. Soprattutto, non è sorprendente per chi le possiede: automobilisti che, oltre a distinguersi per la competenza, hanno deciso di distinguersi tramite la propria auto.

BMW	Cilindri/ cilindrata (cc)	Potenza DIN (CV)	Velocità massima (km/h)	0-100 km/h (sec.)
316	4/1766	90	175	12,2
318i	4/1766	105	186	11,2
318i S	4/1766	105	186	11,2
320i	6/1990	129	197	10,2
320i S	6/1990	129	197	10,2
325i	6/2494	171	217	8,3
325i X	6/2494	171	212	9,0
325i Cabrio*	6/2494	171	215	8,6
M3*	4/2302	195	238	6,9
324d	6/2443	86	165	16,1

\*non ancora disponibili.

Il Concessionario BMW è a vostra disposizione per una prova su strada, e per offrirvi:

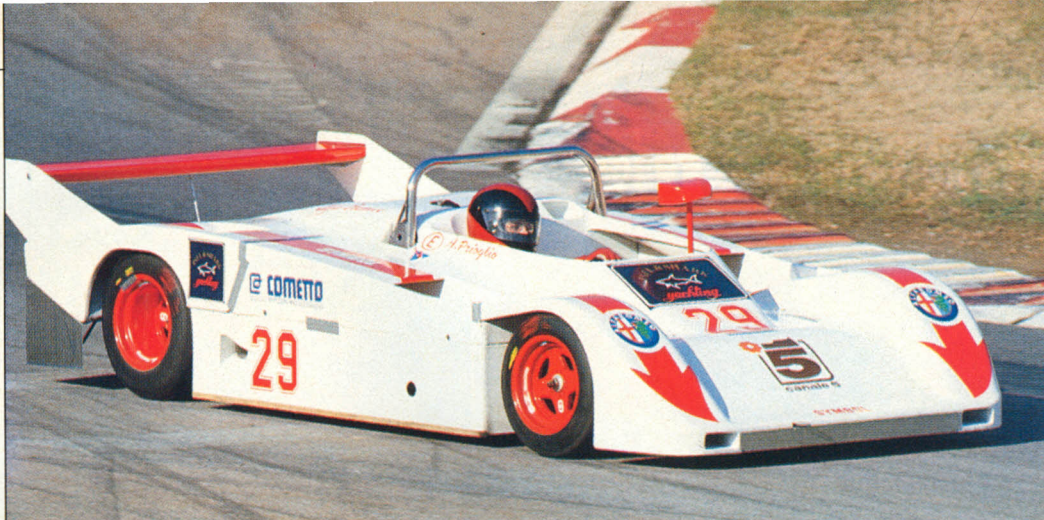
- formule di finanziamento personalizzate;
- Leasing BMW;
- l'esclusiva garanzia triennale BEST, compresa nel prezzo.



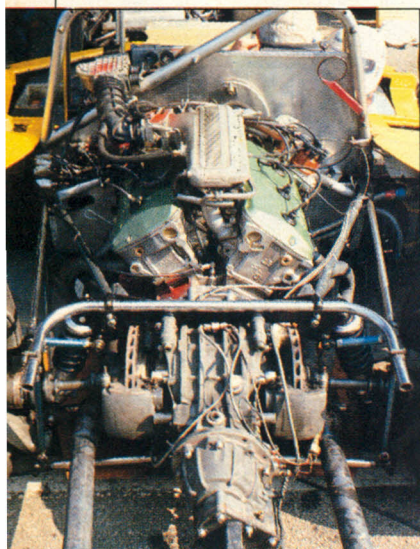
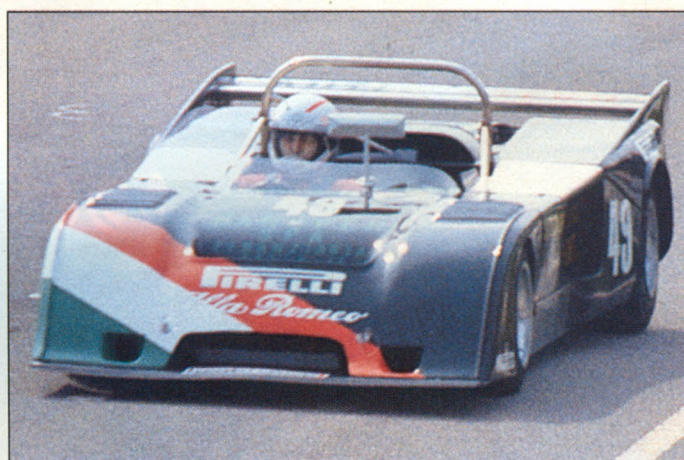
Piacere di guidare.

## Quindici gare per il tricolore

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



A destra, la Symbol Lm86 che altro non è se non una Lucchini rivista da Merzario (FotoStudio'83). Sotto, Ragazzi con la Lucchini, la biposto più diffusa (FotoStudio'83). In basso, l'Osella di Novi, una delle poche rimaste nel «tricolore» (Attualfoto). In basso a destra, l'ultima Chevron B31 sulla scena (Attualfoto). Nell'altra pagina, la March 85S di Piazzi. In fondo, il motore Alfa Romeo 2500 in versione Gr. N (FotoLibro)



## Quali differenze fra le protagoniste

	CHEVRON B31	LUCCHINI SN86	OSELLA PA9	SYMBOL LM86
Tipo di telaio	monoscocca in alluminio	traliccio pannellato	traliccio pannellato	traliccio pannellato
Sospensione anteriore	triangoli sovrapposti	triangoli sovrapposti	triangoli sovrapposti	triangoli sovrapposti
Sospensione posteriore	puntone triangolo inferiore	quadrilatero bielletta puntone	puntone, 2 biellette	triangolo e bielletta
Passo mm	—	2500	2320	2486
Carreggiata anteriore mm	—	1420	—	1546
Carreggiata posteriore mm	—	1380	—	1502
Freni a disco (marca)	Lockheed	Lockheed	Lockheed	Lockheed
Cambio 5 + RM (marca e tipo)	Hewland FT200	Hewland FT200	Hewland FT200	Hewland FT200

Motore: Alfa Romeo 6 cilindri a V di 2492 c.c. da 180-190 CV  
Pneumatici: Pirelli P7 (anteriori: 250/45/13; posteriori: 345/40/13). — Peso minimo: 600 kg.

## «Arriverà la Tv»

segue da pagina 51

anche in Spagna, per disputare al più presto qualche gara. Stiamo inoltre facendo pressioni presso la Csai, affinché una Sport Nazionale sia a disposizione della Scuola Federale di pilotaggio».

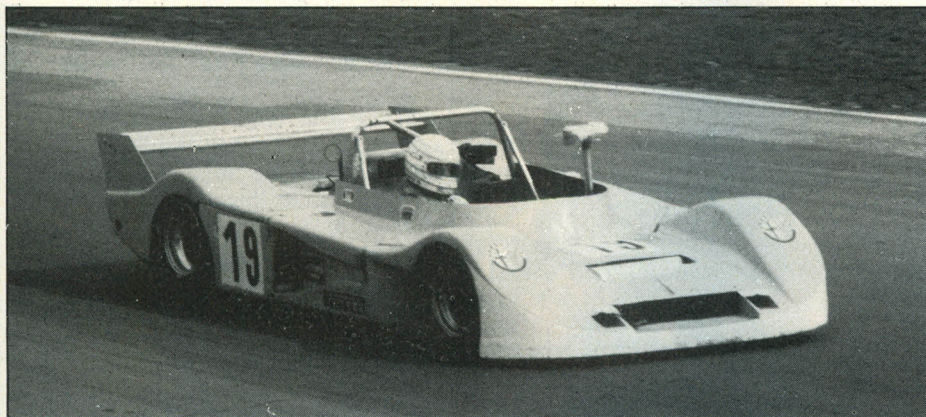
— Dopo la Formula 3 anche la Sport Nazionale potrà avere più spazio in televisione?

«Quest'anno all'interno dell'Asso Sport ci siamo tassati maggiormente; spenderemo

quindi qualcosa per la Tv. Tramite Erasmo Saliti abbiamo avuto contatti con la Rai, mentre Euro TV già ha trasmesso servizi sulla categoria. Stiamo cercando inoltre di interessare anche Italia 1».

### ARTURO MERZARIO

*Grazie anche alla presenza di Arturo Merzario, la Sport Nazionale lo scorso anno ha conosciuto un grosso successo. Il «fantino» si è aggiudicato nell'85 la prima divisione con una Lucchini. In questa stagione sarà impegnato come pilota e come costruttore; la sua «creatura» è la*



## Solo sei gomme per passare il week-end

LA SERIE riservata alle Sport Nazionale è da quest'anno l'unica nell'ambito delle vetture sport che assegna un Campionato Italiano. Ad essa possono partecipare vetture biposto con telaio libero, ma con pneumatici monotipo (Pirelli) e motore Alfa Romeo 2500, lo stesso montato dalla Alfetta Gtv 6, preparato con le specifiche del gruppo N. Alcune modifiche al propulsore sono consentite per migliorare l'affidabilità; il motore, che di serie con i particolari aggiuntivi necessari costerebbe oltre nove milioni, viene venduto dall'Alfa Romeo a 3.600.000 di lire, Iva esclusa, grazie allo sconto concesso ai clienti sportivi ed alla riduzione dovuta al contributo pubblicitario. Il peso minimo delle vetture è di 600 chilogrammi. Ogni pilota può disporre per l'effettuazione di una gara e delle relative prove ufficiali di sei gomme, mentre in caso di pista bagnata il numero di gomme è libero. Al termine di ogni gara vengono verificate d'ufficio due vetture, di preparatore diverso, di cui una a scelta dei commissari sportivi e l'altra a sorteggio. In ogni competizione prendono punti i primi dieci piloti classificati (20-15-12-10-8-6-4-3-2-1).

*Symbol. Nel 1986 la Pirelli, che fornisce la gomma monotipo, non metterà più in palio un suo montepremi per la Sport Nazionale. In compenso è stato ridotto il costo di un treno di gomme.*

— Come hanno accolto questa novità i piloti?

«Negativamente, perchè il risparmio è inferiore a quello che erano i premi dello scorso anno; molti piloti avevano poi programmato la loro stagione anche in funzione di questo montepremi. Per la nostra categoria la monogomma Pirelli è il «top», ma la Casa milanese, che adesso punta tutto sulla Formula 1, non deve dimenticare le formule minori, che le hanno consentito di accumulare una grossa esperienza».

— Come vede tecnicamente la categoria?

«Le vetture sono costruite per ospitare motori molto più potenti dell'Alfa Romeo 2500 che ha soli 190 cavalli. Diventa quindi facile per tutti mettere a punto la vettura; indubbiamente la potenza è poca; abbiamo già proposto alla Csai una preparazione da gruppo A per il 1987, oppure il montaggio del motore della Lancia 037, con 250 cavalli; aumenteranno i costi per la preparazione, ma non verrebbe meno l'affidabilità e ne guadagnerebbe anche lo spettacolo; senza contare che si attirerebbero così molti giovani piloti o gentlemen».

— Proprio i giovani sembrano mancare nella Sport Nazionale.

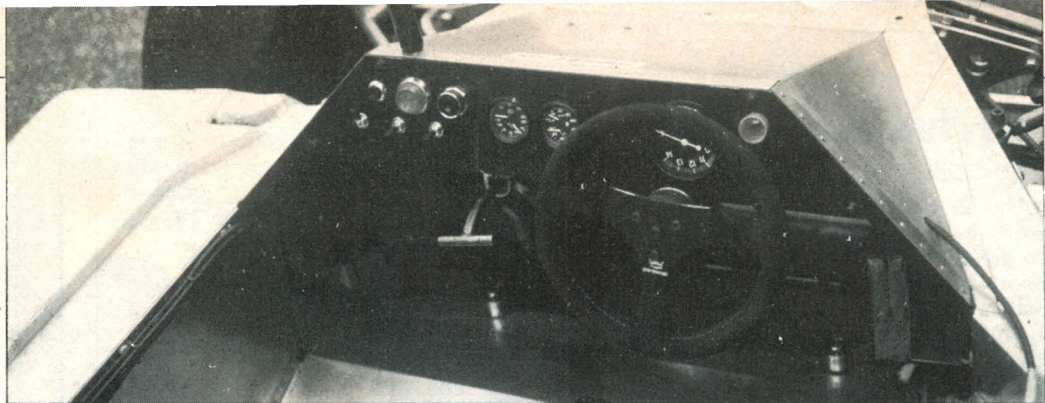
«È vero solo in parte, l'età media è di 27-28 anni; ma questa non è ancora una categoria di lancio, forse perchè poco pubblicizzata, dato che dal punto di vista tecnico è anche meglio delle formule promozionali,

segue

UNIGARS<sup>®</sup>  
CAR HI-FI SYSTEMS ad alta professionalità

SISTEMI UNICARS S.p.A. Via Como, 8  
20063 Cernusco sul Naviglio (MI) - Italy  
Tel. 02/9231551 (r.a.)  
Telex 340141 UNISIS I

A lato, l'abitacolo della Symbol con un posto di guida molto comodo e una fornita strumentazione (FotoStudio'83). In basso a destra, Arturo Merzario vincitore del Trofeo '85 (FotoLibro)



## Sono premiati i primi sei

NEL 1986 la Csaì ha aumentato leggermente il montepremi del campionato, estendendo i premi fino al sesto classificato in ogni gara, e concedendo dei premi di partenza ai primi 10 piloti classificati in prova. Questo il dettaglio del montepremi:

Prove ufficiali:	
1. e 2. posizione	L. 400.000
dalla 3. alla 10. posiz.	L. 200.000
Premi di gara:	
1.	L. 1.250.000
2.	L. 850.000
3.	L. 600.000
4.	L. 400.000
5.	L. 300.000
6.	L. 200.000

LA PIRELLI non mette più in palio un suo montepremi, contrariamente a quanto continua a fare l'Alfa Romeo, fornitrice del motore, che assegna un milione di lire al vincitore di ogni gara, nonché 10 milioni e 3 milioni e mezzo rispettivamente al primo ed al secondo della classifica finale della serie.

## Una stagione in pista con 88 milioni

QUESTI sono i costi sostenuti l'anno scorso da Roberto Ragazzi, classificatosi quarto nella divisione della Sport Nazionale.

Acquisto telaio	50.000.000
Acquisto motore e 4 rapporti	6.000.000
Pneumatici	10.000.000
Trasferte meccanici e pilota	5.000.000
Motore (rotture, revisioni), trasporto vettura e assistenza	20.000.000
Imprevisti	5.000.000
Materiale di consumo	2.000.000
Totale	98.000.000

I PREMI gara vinti da Ragazzi nell'85 ammontavano a 10.000.000 di lire, comprensivi di premi Csaì, Pirelli e Alfa Romeo. Il costo approssimativo della stagione, includendo l'acquisto iniziale di vettura e motore, è stato quindi di 88.000.000.



## Da Facetti a Parpinelli

1971	<b>Carlo Facetti</b> (Chevron B19)
1972	<b>Francesco Cerulli Irelli</b> (AMS)
1973	<b>Stefano Buonapace</b> (Chevron)
1974	<b>Romano Bartoli</b> (AMS-Armaroli)
1975	<b>Arturo Merzario</b> (Alfa Romeo 33TT12 e Osella-Bmw)
1976	<b>Pasquale Anastasio</b> (Chevron)
1977	<b>«Gimax»</b> (March 75S-Bmw)
1978	<b>«Gimax»</b> (Osella PA5-Bmw)
1979	<b>«Gimax»</b> (Osella PA7-Bmw)
1980	<b>Giorgio Francia</b> (Osella PA8-Bmw)
1981	<b>Lella Lomardi</b> (Osella PA9-Bmw)
1982	<b>Carlo Facetti</b> (Osella-Carma)
1983	<b>Mauro Nesti</b> (Osella-Bmw)
1984	<b>Adriano Gozzi</b> (Lucchini SN84-Alfa Romeo)
1985	<b>Ruggero Parpinelli</b> (Osella-Bmw)

La Prima Divisione categoria Sport Nazionale ha visto il successo di:

1984	<b>Adriano Gozzi</b> (Lucchini SN84-Alfa Romeo)
1985	<b>Arturo Merzario</b> (Lucchini SN85-Alfa Romeo)

## «Arriverà la Tv»

segue

le quali non sono forse vere vetture da corsa».

— Si sta concretizzando la proposta di organizzare delle gare di durata?

«Stiamo operando in questa direzione; forse già il 18 maggio a Pergusa si potrebbe disputare una gara a coppie, articolata su due manche di un'ora ciascuna, con la possibilità di marcare punti per il campionato».

— Il principale difetto dell'Asso Sport? «Non siamo ancora affiatati per fare richieste di gruppo; alcuni piloti pensano soltanto ai loro interessi personali».

### GIORGIO LUCCHINI

*Giorgio Lucchini è il costruttore che prima di tutti gli altri ha compreso l'importanza che avrebbe acquisito la Sport Nazionale. Le sue vetture sono adesso quelle che vanno per la maggiore nella categoria.*

— Perché la Lucchini si è «gettata» subito nella Sport Nazionale?

«La mia esperienza con le vetture sport è iniziata 16 anni fa. Quando ho capito che le vecchie sport 2000 erano in declino e ho visto che si stava muovendo qualcosa per rivalutare queste corse, ho subito avuto fiducia nella Sport Nazionale. Mi è stato quindi facile costruire un telaio da adattare al motore Alfa Romeo, il quale tra l'altro ci ha soddisfatto in pieno».

— Qual è il punto di forza delle vostre vetture?

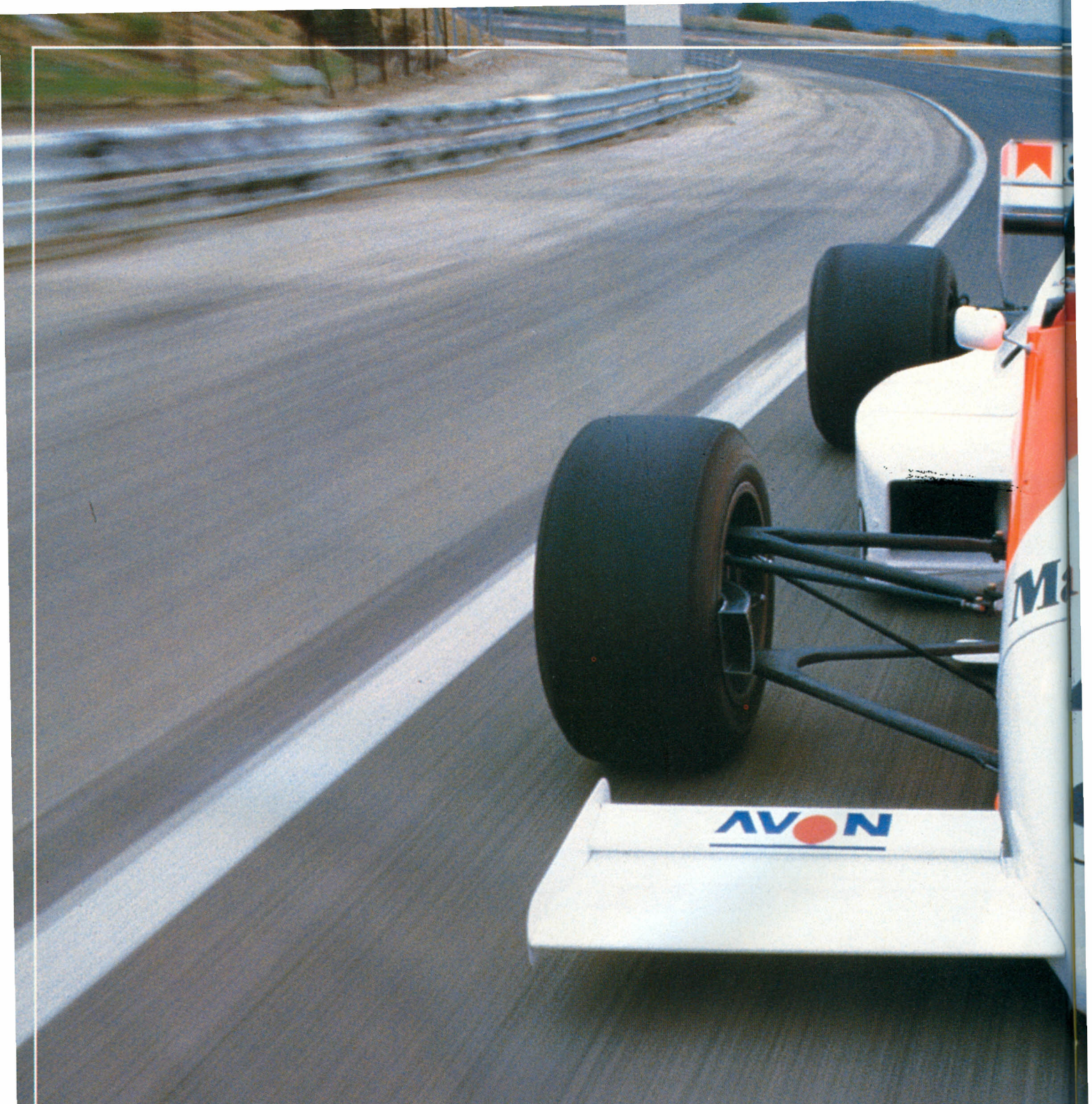
«Abbiamo unito una buona aerodinamica ad un buon telaio, semplice e facile da mettere a punto anche per i meno esperti».

— Come giudica le altre vetture?

«Quelle nuove devono ancora trovare una buona messa a punto. Quelle concepite per i motori 2000, non vanno bene in questa categoria, principalmente perché non si adattano ai nuovi pneumatici. Vedremo cosa potranno fare la Symbol e la nuova Ermolli, che sta per essere ultimata».

— Come mai altri costruttori non tentano l'ingresso nella Sport Nazionale?

«Adesso dovrebbero arrivare Bogani, Branca ed Ermolli, ma per i meno "coraggiosi" penso abbia influito una certa confusione regolamentare. Peccato che Osella poi non voglia impegnarsi in questa categoria».



SUPERTEST/Provata a

# NON SOLO COS



al Paul Ricard la March di F.3000

# WORTH

Il grande successo della vettura non dipende esclusivamente dalle doti del motore inglese. Il telaio, infatti, permette al pilota di riscoprire le gioie della guida vera, fatta di controsterzi e accelerate. Si comprende così anche il consenso riscosso dal campionato

di Pierre Dieudonne - Foto Haas

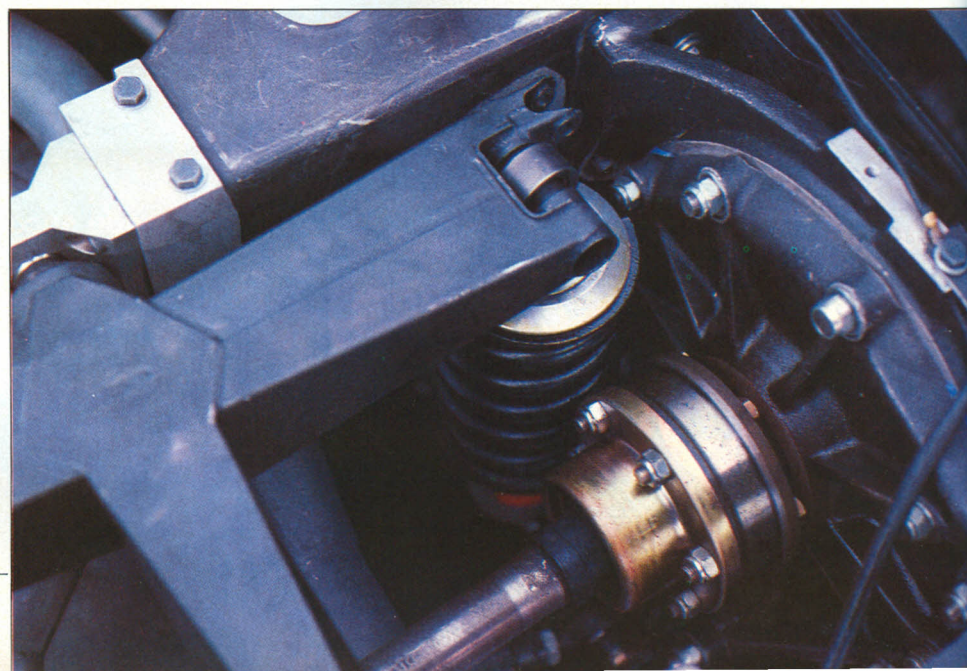
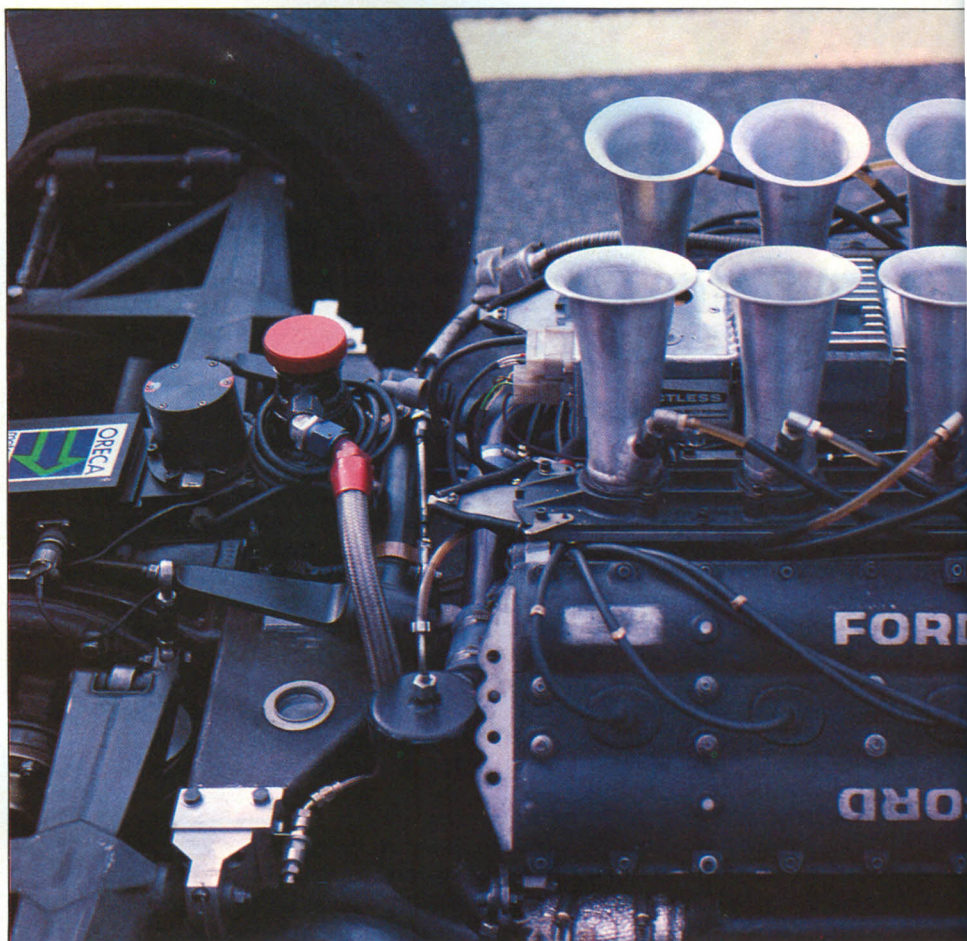
**M**ENTRE stavo recandomi all'autodromo Paul Ricard per scoprire i segreti della March 85B di Formula 3000, pensavo in continuazione ai pregiudizi che m'impedivano di amare la categoria. Come la maggior parte degli addetti ai lavori, infatti, ritenevo la Formula 3000 una sorta di vecchia Formula 1 dalle prestazioni imbrigliate, un uccello dalle ali legati. Mi sorgeva un dubbio: era mai possibile che all'autonomia tecnica della vecchia F.2 si fosse preferito un discorso che avrebbe potuto rilanciare del materiale obsoleto? Ragionamenti che in breve si sono frantumati da soli. Perché, dopo questa lunga prova, ho compreso chiaramente che la Formula 1 «antica» ha recuperato soltanto i grandi pregi, lasciando da parte i molti difetti. Il punto principale a favore della categoria è stata l'ennesima sferzata di novità che ha investito il motore Ford Cosworth Dfv, un propulsore senza bisogno di presentazioni, il cui successo nel mondo delle corse non ha precedenti. Il fatto che un limitatore di giri impedisca al Cosworth di superare i 9000 gm non è di grande rilevanza, anche se questi propulsori sono stati in grado, nel passato, di erogare la loro potenza a 11.000 gm. Anzi, a volere spaccare il pelo nell'uovo c'è da dire che l'introduzione del limitatore è stata più che salutare: il prolungamento della vita del motore e il garantito livello di affidabilità stabilizza i costi, tenendo lungi dall'ambiente i pericoli di una escalation finanziaria assicurando un equo livellamento delle potenze. A questo proposito conviene citare il successo di tutte le categorie a motori «imbrigliati», dalla formula 3 alla Formula Cart, dove l'aria di immissione è rigidamente controllata, poiché la valvola di scarico determina un valore massimo per la pressione di alimentazione.

**IN SECONDO** luogo è innegabile che l'immediata supremazia delle March e delle Ralt nelle prime gare della Formula 3000 del 1985 abbia levato tutti i dubbi a chi riteneva le «vecchie» Formula 2 riciclate competitive nel campionato europeo. Quest'anno, alla prima gara di Silverstone, non c'era nessun telaio ex della massima formula, se si eccettua quello della Ram. In sostanza il dominio di March e Ralt ha dimostrato che in Formula 3000 si poteva vincere solo in possesso di una monoposto appositamente realizzata per la categoria cadetta.

**EBBENE:** quando sono giunto al Paul Ricard i miei dubbi erano già stati fuggati. I team Oreca e Onyx avevano

preparato un impressionante squadriglia di quattro monoposto per una normale seduta di test. Già di per sé lo sfoggio del materiale che dopo poco avrei pilotato mi aveva riscaldato il cuore. Quando si ha a che fare con determinate categorie dell'automobilismo non si può non restare indifferenti al fascino emanato dalle vetture, dalla lavorazione con la quale sono realizzate nei minimi particolari. La

giornata non era, comunque, molto promettente: il cielo mi passava sopra portando nuvole minacciose, mentre la pista, umida, impediva al conduttore occasionale di pianificare con calma il proprio test. Così Hugues De Chau-nac, manager del team Oreca, mi ha fatto immediatamente scoprire la vettura. La targhetta di identificazione March portava il numero 85B-06. Il primo, piccolo segreto, della monoposto



sto era stato svelato. Proseguendo l'analisi della March 85B ho scoperto la discendenza diretta dall'ultima Formula 2 costruita dalla Casa di Bicester. Il motivo della continuità tecnica tra le due categorie è d'altronde facilmente spiegabile: la Formula 3000 è stata creata in modo precipitoso con un regolamento molto confuso pubblicato per la prima volta nel dicembre 1984, tre mesi prima della gara inaugurale di

Silverstone. Assecondato da Tim Holway, l'ingegner Ralph Bellamy, passato ora alla Lola, aveva ripreso il principio costruttivo della monoscocca formata da due parti con il fondo in alluminio, al quale un coperchio superiore in fibra di carbonio e kevlar offre maggiore rigidità. La struttura leggera e robusta contiene sei paratie trasversali in honeycomb e lastre d'alluminio fresate: quattro nella zona anteriore,

che giungono fino al cruscotto, e due alle spalle del pilota, ai lati del serbatoio del carburante di 120 litri. Nel processo di fabbricazione sono state montate in seguito a parte alta e bassa della scocca tramite l'incollaggio e rivettatura.

**MOLTO** tradizionali sono anche le sospensioni: il gruppo molle ammortiz-

*segue*

## Alla scoperta dei segreti della March

**Vettura:** March 85B-06

**Telaio:** monoscocca in honeycomb d'alluminio in due parti. Pannelli incollati e rivettati. Parte inferiore della scocca in pannelli a nido d'ape e parte superiore in materiali compositi fibra di carbonio e kevlar. Sei paratie trasversali a nido d'ape e alluminio fresato. Serbatoio di carburante situato dietro il pilota e incorporato nella cellula. Roll-bar regolamentare all'interno dell'abitacolo. Motore portante, imbullonato in quattro punti dietro alla scocca.

**Carrozzeria:** elementi della carenatura in materiali compositi a resina impregnata. Fondo piatto regolamentare, comprese le pance laterali dotate di estrattori d'aria a doppio cono di Venturi raccordati alle paratie laterali dell'alettone posteriore, realizzato in fibra di carbonio e deflettori d'alluminio. Struttura anteriore regolamentare in fibra di carbonio. Unico supporto per gli spoiler anteriori.

**Sospensioni:** anteriore a ruote indipendenti a triangoli sovrapposti in tubi d'acciaio. Gruppo molla-ammortizzatore interno azionato da tiranti obliqui collegati alla parte superiore del triangolo. Ammortizzatore Koni. Barra antirollio regolabile. Tiranti dello sterzo a livello del triangolo superiore. Portamozzi in fusione di magnesio. Posteriore a ruote indipendenti triangolo inferiore in tubi d'acciaio e triangolo bilanciante superiore con bielletta di convergenza. Gruppo molla-ammortizzatore interno, barra stabilizzatrice antirollio, regolabile dall'interno dell'abitacolo. Portamozzi in fusione di magnesio. Ammortizzatori Koni.

**Sterzo:** cremagliera, 1,5 giri di volante.

**Freni:** 4 dischi ventilati in acciaio, sulle ruote. Pinze Ap in lega d'alluminio. Comando idraulico a 2 circuiti anteriore-posteriore separati. Barra di ripartizione del pedale con regolaggio sul cruscotto.

**Passo:** 2490mm.

**Carreggiata anteriore:** 1600mm.

**Carreggiata posteriore:** 1560mm.

**Lunghezza fuori tutto:** 4050mm.

**Larghezza:** 1955mm.

**Altezza:** 1070mm.

**Distanza dal suolo:** anteriormente 36mm; posteriormente 70mm.

**Serbatoio carburante:** 120 litri.

**Serbatoio olio:** 5 litri

**Serbatoio acqua:** 12 litri.

**Cerchi:** Dymag monoblocco in lega di magnesio con bullone di sicurezza. Fissaggio tramite dado centrale. Anteriore: 10x13"; posteriore 14¾x13".

**Gomme:** Avon a tele incrociate. Anteriori 8.2/22.0-13. Posteriori: 14.0/23.0-13.

**Peso:** 530 kg + zavorra (540 kg peso minimo regolamentare).

**Rapporto peso potenza:** 1,2 kg/cv.

**Motore:** Ford Cosworth Dfv V8 a 90°.

**Sistemazione:** centrale posteriore.

**Disposizione:** longitudinale.

**Raffreddamento:** due radiatori d'acqua laterali.

**Testata:** in lega d'alluminio.

**Basamento:** in lega d'alluminio.

**Pistoni:** Cosworth fucinati in lega d'alluminio.

**Bielle e albero a gomiti:** in acciaio fucinato.

**Carter, coperchi e supporti:** in lega d'alluminio.

**Numero cuscinetti albero a gomiti:** 5.

**Camera combustione:** tipo a flusso incrociato.

**Distribuzione:** 2 alberi a camma in testa azionati da cascata di ingranaggi. 4 valvole per cilindro compensato da molle doppie coassiali in acciaio.

**Alimentazione:** iniezione meccanica Lucas. Iniettori nelle tubazioni di ammissione individuali nella zona superiore della ghigliottina del gas.

**Accensione:** elettronica Lucas con aggiunta di limitatore di giri elettronico Monk-Cosworth tarato a 9000 giri. 1 candela per cilindro.

**Lubrificazione:** carter secco con radiatore dell'olio.

**Cilindrata:** 2993cc.

**Alesaggio x corsa:** 85,67 mm x 64,8 mm. In versione Dfy a corsa corta: 90x58,8 mm.

**Cilindrata unitaria:** 374,1cc.

**Rapporto di compressione:** 11,5/12:1.

**Angoli tra le valvole:** 32°.

**Potenza massima:** 450-460 cavalli a 8800 giri.

**Coppia max:** 36,7 mkg (360 Nm) tra gli 8000 e 9000 giri.

**Potenza specifica:** 150cv litro.

**Velocità lineare dei pistoni:** 19,4 m/sec (17,6 m/sec corsa corta) a 9000 giri.

**Peso:** 165 kg, completo di frizione senza scarichi.

**Trasmissione:** posteriore.

**Cambio:** Hewland Fgb adattato dalla March Engineering. 5 marce + Rm. Sistema di circolazione dell'olio con pompa e filtro. Scatola che serve da supporto dell'alettone posteriore. Pignoni Hewland a taglio retto.

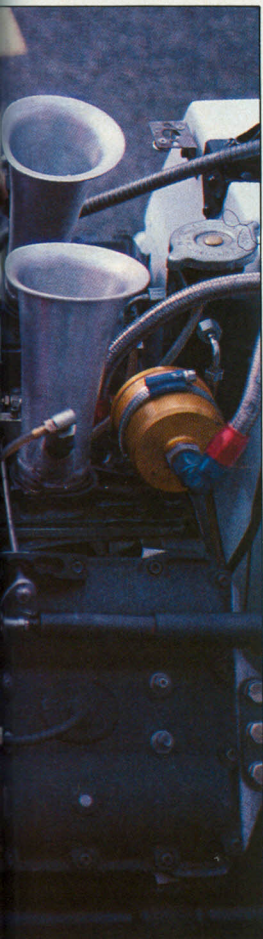
**Differenziale:** autobloccante Hewland.

**Frizione:** Borg & Beck a due dischi a secco.

**Rapporto al ponte:** 3,1 a 1 (10/31).

**Rapporti usati al Paul Ricard:**

	Numero dei denti	Velocità a 9000 giri
1. : 2,692 a 1	13/35	<b>123 km/h</b>
2. : 2,200 a 1	15/33	<b>150 km/h</b>
3. : 1,764 a 1	17/30	<b>188 km/h</b>
4. : 1,473 a 1	19/28	<b>225 km/h</b>
5. : 1,286 a 1	31/27	<b>257 km/h</b>



Sopra, il motore Ford Cosworth Dfv nella versione preparata dallo svizzero Heini Mader. Il propulsore, con il limitatore tarato a 9000giri, sviluppa 450 cavalli. Non è raro comunque che in F. 3000 venga utilizzata anche la versione a corsa corta, Dfy, che ha una coppia più bassa. A sinistra, particolare del bilanciante posteriore. La March è un monoposto molto classica ma ben realizzata



## Non solo Cosworth

*segue*

zatori all'avantreno è montato internamente ed è azionato mediante un tirante obliquo collegato superiormente da un triangolo e da un bilanciante unico, solidale con il triangolo superiore al retrotreno. I triangoli inferiori sono a base relativamente larga e costruiti in tubi d'acciaio speciale a sezione appiattita per una migliore profilatura. La geometria ha molte possibilità di regolazioni, in considera-

zione del fatto che nel 1985 in Formula 3000 si potevano utilizzare sia le gomme Avon a tela incrociata che le Bridgestone radiali. Lo studio aerodinamico della March 85B è stato improntato sullo sfruttamento ottimale del fondo piatto, mentre in Formula 2 vigeva ancora la regola del ground effect. Ralph Bellamy e Holloway, comunque, hanno acquisito molti riferimenti dalla Formula 1. Il fondo piatto, sulla March 85B, termina in due canali di Venturi, la cui curvatura sposata agli scarichi, risale sotto l'alettone per recuperare una parte di effetto suolo nel posteriore. I radiatori del-

l'acqua e dell'olio trovano posizione nelle pance laterali, le quali si restringono sotto forma di profilo a Coca Cola, tanto caro alla McLaren di Formula 1.

**LE PROVE** di una monoposto sono sempre simili a un rito religioso. Quando si prendono le misure i meccanici si tramutano in veri e propri sarti di un atelier di alta moda. La March 85B non sfugge alla regola delle moderne vetture da corsa: non si entra nell'abitacolo se il sedile non è perfettamente modellato alle misure dei fianchi del pilota. Per facilitare l'accesso il volante è



Pierre Dieudonne in azione sul circuito del Paul Ricard. L'esemplare di March provato dal nostro «tester» è quello del team francese Oreca

estraibile. Nonostante la March abbia realizzato una monoposto inferiore di dieci chilogrammi inferiori ai 540 kg regolamentari c'è da considerare che il motore Cosworth pesa almeno 40 kg in più dei vari Bmw di Formula 2. Liberati dalle preoccupazioni del peso minimo le squadre che schieravano le March 85B nella scorsa stagione si erano sbizzarrite nella preparazione della monoposto: le vetture del team Oreca, come quella che ho provato, disponevano di un fondo piatto in poliestere più robusto della sottilissima lastra in honeycomb originaria mentre sulla March vincitrice dell'europeo con

Christian Danner, Bob Sparshott aveva montato un radiatore olio supplementare per il cambio Hewland Fgb, universalmente usato nella categoria.

**APPENA** premuto il pulsante d'accensione, il motore Cosworth si è sbizzarrito nelle sue note squisite, molto musicali. La nobiltà che emana da questo propulsore «storico», la sua vivacità in fase di accelerazione, la sua voglia di urlare sono state le caratteristiche che più mi hanno colpito. Subito ho imparato a calmare l'ago impazzito del contagiri, dando uno sguardo agli strumenti di bordo di marca Smith: a

sinistra quello della pressione e temperatura dell'olio, a destra la pressione del carburante e la temperatura dell'acqua. Gli innesti frontali del cambio hanno brontolato un poco quando ho premuto il pedale della frizione per ingranare la prima marcia. Alla fine hanno accettato di chiudere il pignone senza troppa resistenza. È bastato un filo di gas per portare il motore a 4000-4500 gm, ovvero il regime ottimale per prendere l'avvio dai box. In un attimo colorato, nel quale le divise dei meccanici erano diventate di una sola tonalità, mi ero ritrovato già in pista.

*segue*

## Non solo Cosworth

segue

Lo schiaffo del vento sugli occhi mi aveva consigliato di abbassare la visiera del casco integrale e ingranare la seconda nella lunga «esse» di Méjanes. Subito dopo ho provveduto a spegnere la pompa elettrica della benzina che serve solo nella fase di avvio. Imboccando il rettilineo del Mistral avevo preso la decisione: volevo vedere e... sentire tutto il meglio che poteva offrire il Cosworth Dfv. Così la March si è lanciata con un urlo straziante. L'una dopo l'altra le cinque marcie erano state selezionate e la turbolenza d'aria che scuotevano il capo non tardavano

ta piena. Il pilota in questi casi dovrebbe portare la monoposto su una traiettoria idealmente rettilinea per raggiungere il risultato. Le vetture ad effetto suolo mangiavano l'asfalto di questa curva come treni sui binari. Quando provai una Formula 1 di quel tipo compresi che i piloti erano quasi passeggeri di un satellite. In Formula 3000 tutto è diverso: è l'uomo che governa la vettura; per venire a capo dei continui problemi di guida deve aiutarsi molto di braccia, ovvero di sterzo, trovando la rispondenza di questo leggera e sempre pronta. Molto importante è anche il dosaggio dell'acceleratore all'uscita delle curve, soprattutto in 2. e in 3. marcia. Visto che l'aderenza è precaria bisogna dare prova di sensibilità a tutte le velocità

della monoposto che ho guidato al Ricard, la coppia massima del Dfv da formula 3000 fluttua tra gli 8000 e i 9000 giri. Dato che il propulsore potrebbe girare senza problemi fino a 11.500 gm, Mader ha dovuto lavorare sull'iniezione e accensione. Alcune squadre nel 1985 hanno utilizzato anche le versioni speciali a corsa corta del propulsore, quelle siglate Dfy, la cui coppia pare sia più favorevole, in quanto è più bassa e il motore accelera con maggiore progressione.

**IL MOTORE** è comunque uno dei nodi dai quali si sviluppa il discorso della categoria. Mike Earle del team Onyx fa revisionare le testate dopo 1600 km e dopo un'altra percorrenza del genere li manda a revisione comple-

Pierre Dieudonne prende le misure dell'abitacolo. Il giornalista belga è anche un ottimo pilota. Quest'anno fa parte del team ufficiale Ford Eggenberger nel campionato europeo turismo. In precedenza ha pilotato per il Twr Jaguar e per la Volvo. Dieudonne ha apprezzato molto le qualità della March 85B, con la quale ha trovato subito un rapporto ottimale



a confermare che l'asfalto stava sfilando sotto le ruote a oltre 250 km/h.

**AFFERMARE** che la spinta di questo motore è energica sarebbe superfluo. Le gomme ancora fredde e la pista parzialmente umida mi consentivano infatti di apprezzare meglio il carattere del Cosworth, un tipo incline alla violenza controllata. Una Formula 3000, infatti, resta molto viva e godibile anche nelle difficoltà. Nel corso dei test, ad esempio, ho cercato di portare al limite la March nella velocissima curva di Signes, percorrendola in quin-

per evitare di esibirsi in un inutile e pericoloso balletto in mezzo alla pista.

**IN QUESTE** condizioni l'uso del Cosworth Dfv tarato a 9000 gm è, come ho già anticipato, emozionante e dolce allo stesso tempo. La sua ferocia non è malvagità: a partire dai 6000 giri il Cosworth sembra estrarre dalle difficoltà la March, sviluppando una spinta notevole. C'è da rilevare a questo proposito che un regime maggiore permetterebbe di guadagnare altri preziosi decimi di secondo. Secondo Heini Mader, il preparatore del Cosworth

ta. Il costo varia dalle 4000 alle 4500 sterline, per 3200, ovvero nove milioni di lire. Una cifra che se paragonata alle revisioni dei propulsori di Formula 2 è irrisoria, se si considera che un Bmw quattro cilindri doveva essere revisionato dopo 650 km percorsi. Anche l'acquisto di un Cosworth è tutto sommato economico. La Casa di Northampton vende le versioni nuove per 21.000 sterline, circa 40 milioni, buone unità usate ma perfettamente funzionanti e in grado di offrire un'ottima resistenza allo sforzo sui 28,30 milioni.

segue

## Non solo Cosworth

segue

IN CONCLUSIONE le sospensioni provate al volante della Formula 3000 sono state più che soddisfacenti: la categoria, oltre a ridare vita all'intramontabile Cosworth, ha ristabilito un'armonia: è infatti difficile immaginare al giorno d'oggi un compromesso migliore tra peso-potenza-guidabilità. Sulla March 85B piccoli particolari non erano perfetti, segno del precipitoso regolamento imposto. Ad esempio il regolatore di barra, posto nell'abitacolo, non serve assolutamente a niente perché questa non è collegata. È stato Danner a scoprire l'inutilità della soluzione fin dalle prime gare, preferendo adottare delle molle molto dure, iniziando una tendenza che poi è stata adottata da tutte le altre principali squadre, come appunto l'Oreca. Ma già il modello 86B che ha corso il 13 aprile a Silverstone nella prima gara del campionato intercontinentale ha dimostrato il progressivo affinamento della monoposto, un prodotto ideale che permette ancora al pilota di fare il proprio mestiere. Guidando e non passeggiando su dei siluri. □

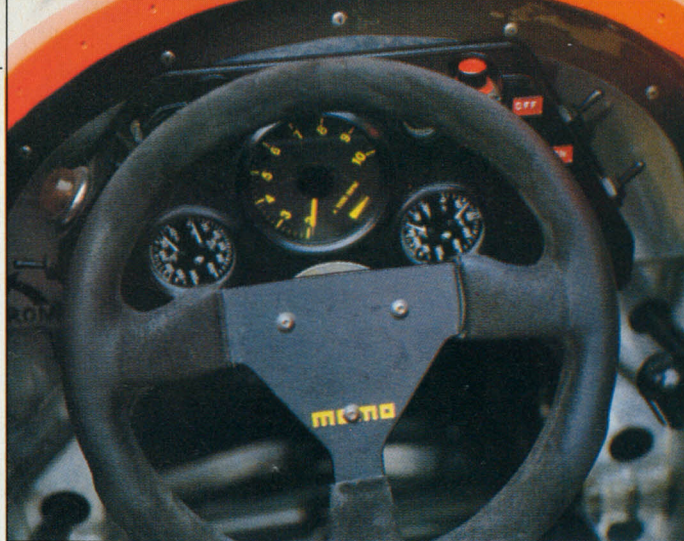
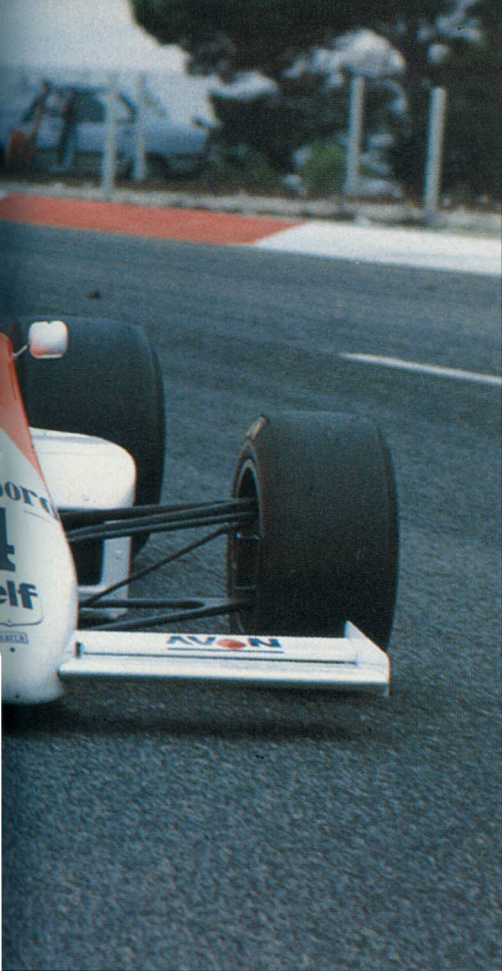


## Scarica la potenza! **FLASH** la grintosa

Progettata dal reparto corse SITO, FLASH è l'eccezionale nuova espansione per ciclomotori, direttamente derivata dall'esperienza dei Gran Premi. Il sistema costruttivo a cono contro cono, notevolmente più efficace del guscio stampato, migliora la coppia motore ai bassi regimi e consente un fantastico allungo fino al fuori giri. FLASH offre perciò un miglior rendimento del motore con più potenza e più scatto, è più leggera dell'originale e si monta con estrema facilità.

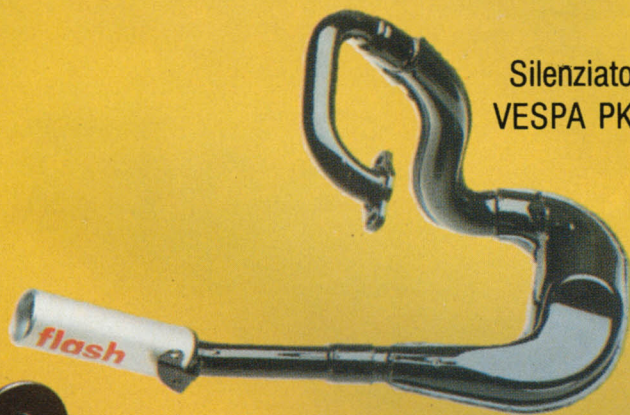


Silenziatore per  
PIAGGIO CIAO



All'estrema sinistra, la March di Dieudonne impegnata al Ricard. Il collaudatore ha apprezzato soprattutto le reazioni della monoposto e del motore nei punti critici dell'autodromo francese. A sinistra, il volante e gli strumenti: si riconoscono a sinistra i manometri della pressione e temperatura dell'olio e a destra quelli della pressione del carburante e della temperatura dell'acqua. Sotto a sinistra, un cerchio in lega Dymag. Si nota l'apparato frenante

Silenziatore per  
VESPA PK 50



Silenziatore per  
MALAGUTI FIFTY



Il design decisamente corsaiolo è reso ancora più aggressivo dal silenziatore in alluminio tipo racing montato a sbalzo.

**SILENCERS**  
**SITO**  
marmitte da Gran Premio

SITO spa - 12066 MONTICELLO D'ALBA  
CN (Italia) - telef. (0173) 64.128 / 9

## Le aziende informano

### ■ Hitachi proiettata nel futuro

ALLA Funkausstellung di Berlino ha destato grande impressione la straordinaria serie di novità presentate allo stand dell'Hitachi, specie per quanto concerne il settore dedicato ai video che faceva la parte del leone. Nell'era della tecnologia elettronica più avanzata non si fa quasi in tempo a prendere confidenza con una novità, che già il velo dell'obsolescenza cala sul nuovo prodotto visto che all'orizzonte spunta una nuova generazione di prodotti ancora più raffinata. Il più delle volte si tratta di prototipi che prima di entrare in produzione impiegano tempo: non è il caso della Hitachi. A Berlino si è potuto vedere il sistema televisivo ad alta definizione, il registratore per video-dischi a lettura ottica, il televisore digitale e il teleproiettore da 100 pollici.



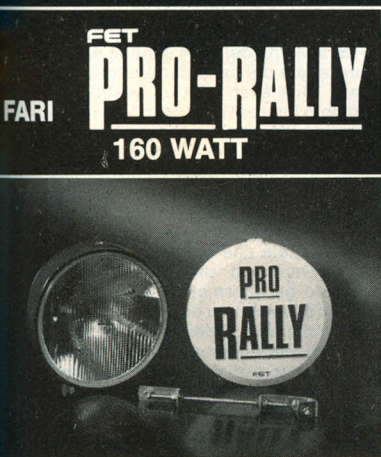
### ■ Premio Frere a Zaniroli

A TOKIO è stato consegnato a Patrick Zaniroli, il giornalista pilota francese che ha vinto al volante di una Mitsubishi del team Sonauto l'edizione 1985 della Parigi-Dakar, il premio Paul Frere. La candidatura del transalpino è stata avanzata dallo stesso Paul Frere, l'ex pilota degli Anni 60 vincitore di una edizione della 24 Ore di Le Mans, oggi affermato giornalista, che ha ideato questo riconoscimento che non è annuale da consegnare ai personaggi che hanno contribuito allo sviluppo della conoscenza del mondo delle corse. Il nome di Zaniroli è stato prescelto da una giuria internazionale composta da giornalisti specializzati dell'automobilismo di varie nazioni. Ecco nell'immagine Zaniroli che viene premiato da Dieudonne presidente della Paul Frere Association.

### ■ Musica giovane a colori

GLI stilisti dell'atelier Alchimia che li hanno progettati li hanno definiti oggetti sonori decorativi: sicuramente sono una ventata di creatività che può rivoluzionare l'immagine stessa della macchina. I nuovi altoparlanti psichedelici della Philips hanno forme e dimensioni mai viste prima: attenti al rapporto prezzo-qualità, esigenti sotto il profilo tecnologico e prestazionale, i giovani guidatori chiedono sempre una maggiore caratterizzazione e personalizzazione degli oggetti di cui si circondano. La Philips li ha accontentati: i nuovi altoparlanti uniscono ai tradizionali vantaggi del marchio (potenza, affidabilità e sicurezza) elementi del tutto inediti quali il design, il colore, la raffinatezza e la cura dei particolari. Le mascherine di diversi colori sono intercambiabili.

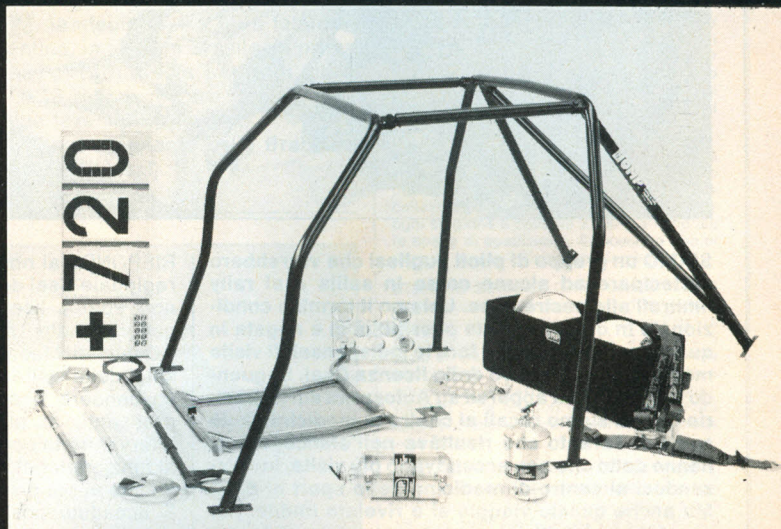
# SEGUI I LEADER SCEGLI OMP



TUTA MASTER



SEDILE CHAMPION



RICEVERETE IL CATALOGO 86 INVIANDO LIT. 3.000 IN FRANCOBOLLI

RICHIEDETE I NOSTRI PRODOTTI NEI NEGOZI SPECIALIZZATI

NUOVA SEDE  
16162 Genova-Bolzaneto (Italy)  
via Albisola 48-50  
tel. (010) 720331-720337-720355  
telex 216527 OMPRAC I



racing & rally  
equipment  
racewear



## F. 3000 da scoprire

HO LETTO il servizio sulla prima gara del campionato di F. 3000 e devo dire che la categoria inventata da Bernie Ecclestone finalmente ha trovato il passo giusto per uscire dall'anonimato: nella prova di apertura di Silverstone c'erano più di trenta vetture alla partenza con un parco macchine molto qualificato che non era composto da vecchie Formula 1 da museo ma aggiornatissimi modelli studiati apposta per questa categoria e giovani piloti che in un futuro non lontano saranno certamente i nuovi protagonisti del «Circus» di F. 1. Evidentemente l'aver interrotto il legame con il mondo dei Gran Premi (le gare si correvano prima dei Gp) deve aver sortito un effetto molto positivo regalando alla Formula cadetta l'importanza che un tempo rive-

stiva la F. 2. Visto l'incedere dei costi nel massimo campionato non può essere che sia proprio questo il tipo di corse del futuro?

Luigi Pescanti - Rieti

LA F. 3000 sta riscuotendo quel successo che solo alcuni avevano pronosticato la passata stagione, quando l'avvio stentato faceva pensare a un vero buco nell'acqua. Ma non è il caso di fare dei trionfalismi: la tremila può promuovere dei giovani verso i vertici delle corse ma non è assolutamente in grado di soppiantare l'attuale F. 1.

## Johansson non si tocca

SONO un ragazzo di 20 anni che da almeno quattro legge Autosprint. Vi scrivo in merito all'articolo apparso sul numero 15 che riguarda Stefan Johansson. Già dal titolo si desume

che Stefan sia con il piede nella fossa. Prima di tutto non ritengo lo svedese «trattenuto in attesa di giudizio», ma bensì stabilito alla Ferrari perché scelto dal team modenese. In molti sostengono inoltre che vi sia arrivato solo come ripiego ad Arnoux. Tutto ciò secondo me non è vero perché la Ferrari è la squadra che per antonomasia applica delle scelte molto oculate in quanto a piloti. Piuttosto non è una squadra che lascia a desiderare per quanto riguarda i... congedi. Non capisco nemmeno le critiche che gli sono rivolte dacché è alla Ferrari: diciamo la verità l'anno scorso tutta la squadra di Maranello lavorava in funzione di Michele e Stefan quando ha potuto ha dimostrato di che pasta è fatto (Imola e Montreal per esempio). Per concludere non sopporto alcuni giudizi dei tifosi che considerano Johansson un raccomandato, senza sapere forse che dormiva in macchina nem-

meno molto tempo fa per pagarsi le corse nelle formule minori.

Fabio Leo - Palermo

CI ASPETTAVAMO la replica scritta di qualche ferrarista dopo l'intervista che Johansson con molta sincerità ha lasciato al nostro Cesare Maria Mannucci e puntuale è arrivata a difesa del pilota svedese. Stefan sa meglio di chiunque altro che alla Ferrari si aspettano dai piloti delle prestazioni vincenti, e lui finora ha conquistato solo dei piazzamenti dignitosi ma niente più, accettando il ruolo di scudiero al Michele nazionale. Ma ora che le ambizioni da primato della Ferrari sono per il momento ibernare, per lo meno per quanto concerne la lotta per il mondiale, ci si attende anche dallo svedese delle prestazioni più incisive, pari alla fama che lo accompagnava prima dell'avvento a Maranello. E siccome Johansson è un pilota bravo ma soprattutto intelligente ha capito che è giunto il momento di tirare fuori le unghie se non vuole sentire parlare sempre più insistente di Senna, che è comunque il pilota su cui l'ingegner Ferrari ha puntato gli occhi per il prossimo anno. Il giudizio, allora, spetta alla pista...

## IL DITO SULLA PIAGA

### Niente visita e non si corre



*Cunico, a lato, a differenza di un gruppo di piloti della Puglia non ha avuto problemi a sottoporsi alla visita medica di idoneità: a Taranto, invece, c'è ancora chi non ha potuto rinnovare la licenza perché non ha potuto fare il controllo medico*

SIAMO un gruppo di piloti pugliesi che vorrebbero partecipare ad alcune corse in salita e ai rally limitrofi alle nostre zone. Usiamo il termine condizionale in quanto questa possibilità ci è negata in quanto non riusciamo a fare le indispensabili visite mediche per il rinnovo della licenza Csaì. Seguendo le indicazioni apparse su Autosprint sul Notiziario Csaì ci siamo recati al centro di medicina dello sport di Taranto che risultava nell'elenco, ma ci hanno detto che non accettavano più visite, indirizzandoci al centro di medicina dello sport di Bari. Ma anche questo viaggio si è rivelato inutile: nel capoluogo, infatti, ci avrebbero potuto dare un appuntamento solo a distanza di tempo in quanto già operati con gli sportivi locali. In sostanza ci siamo trovati nella brutta situazione di non poter correre le prime due corse che erano in programma nella nostra zona. Tutto ciò ci sembrava veramente assurdo, siamo lasciati allo sbando senza che nessuno si interessi al problema: non è mica colpa nostra se le Usl non hanno ancora pagato il dovuto per le visite ai centri di medicina dello sport convenzionati, vorremmo semplicemente correre. Voi al proposito che cosa ne pensate?

Lettera Firmata

RISPONDE ai nostri lettori Gianni Resta, delegato regionale Csaì della Puglia: «Il discorso coinvolge non solo i licenziati Csaì della Puglia ma in generale tutto il movimento sportivo della regione. I Centri di Medicina dello Sport non ricevendo i soldi delle visite di idoneità fisica hanno deciso di sospendere il servizio mettendo in crisi tutti i praticanti, al punto che il Coni era pronto a intervenire in sede giuridica se le Usl, demandate al funzionamento del servizio, non avessero provveduto al più presto a normalizzare la situazione. È accaduto così che alcuni sportivi non siano riusciti a rinnovare le loro licenze specie dopo che i centri di medicina dello sport di Taranto e Foggia hanno chiuso i battenti. Personalmente ho sempre fatto il possibile per aiutare i piloti alle prese con questi problemi. Ora finalmente tutto dovrebbe andare a posto: il 9 aprile, infatti, è stato varato un provvedimento regionale (deve ancora essere approvato dal Comitato regionale di controllo) che dovrebbe riportare la situazione nei limiti della normalità. Invito comunque i piloti che non sono ancora riusciti a effettuare la visita a contattarmi, farò il possibile per sveltire l'iter affinché non debbano perdere altre gare in calendario».

## Formula 2 dimenticate

SAREI interessato ad avere le più dettagliate informazioni in merito a quale momento e con quale disposizione è stata abolita la Formula 2 con motore 2 litri per fare la Formula 3000, in quale momento, con quale disposizione e quale organo competente ha abolito l'effetto suolo per adottare il fondo piatto di Formula 3.

Ido Bischeri - Como

LA FORMULA 2 è stata giubilata della Fisa alla fine del 1984 quando è stata cancellata dal calendario internazionale: gli elevati costi di gestione, il limitato interesse raccolto fra i mass-media, l'incapacità di promuovere una scuola di giovani piloti in F.1 (i migliori, infatti, spiccavano direttamente il salto nel «Circus» dal campionato europeo di F.3) hanno mandato in crisi il mondo della serie continentale che nella sua storia ha avuto momenti di grande fulgore quando gli affermati piloti dei Gran Premi scendevano dal piedistallo per confrontarsi in accesi battaglie con i giovani emergenti. La F.3000 è nata per volere di Bernie Ecclestone che ha voluto ricreare un mercato per il motore Ford Cosworth pensionato dall'imperante adozione del motore turbo in F.1. La categoria che ha sofferto di peccati di gioventù l'anno passato sembra ora in grado di regalare agli appassionati uno spettacolo molto interessante. Era naturale, per quanto concerne la F.3, che anche questa categoria si allineasse a tutte le altre nel mondo delle corse in monoposto: la Fisa ha fatto bene a imporre il fondo piatto anche per la terza formula in quanto non avrebbe avuto alcun senso crescere dei giovani con il «ground-effect» quando poi nelle categorie superiori avrebbero comunque dovuto guidare vetture più convenzionali. Senza contare che è migliorata anche la sicurezza dei piloti rispetto ai tempi delle vetture-ala.

## FERMOPOSTA

**SIMONETTA BETTINI** - Bologna — Può scrivere agli organizzatori del Gp d'Austria indirizzando a Stmc Sektion, Knittelfeld des Stamk Anton Regnerstrasse 2 A-8720 Knittelfeld

**RENATA MOIOLA** - Rovereto (Trento) — Le sue richieste non sono molto chiare: non si capisce se vuole dei numeri arretrati di As (e allora può richiederli all'ufficio abbonamenti), oppure dei giornali come il nostro scritti in Francese e brasiliano. Ci riscriva.

**ALESSANDRO NACCI** - La Rotte (Pisa) — A differenza dell'anno passato quando la sorpresa arrivò proprio all'ultimo momento non è prevista la pubblicazione del manifesto che ci richiede.

**GIUSEPPE PALAMARA** - Messina — La validità dei parametri adottati è soggettiva, ovvio quindi che sia discutibile

**MARCO TULIPANO** - Genova — Ecco l'indirizzo del Team Force: A2 Skayway 14 Calder Way Horton Road Poyle, Bucks S13 0BQ Gran Bretagna.

**ANTONIO BERNA** - Firenze — La monogomma del campionato di Formula 3 è la Michelin che ha preso il posto quest'anno della Pirelli che ha preferito invece dedicarsi solo ed esclusivamente al mondiale di Formula 1 traslocando le altre categorie da corsa

**GIANLUCA BARUCCA** - Senigallia (Ancona) — La vettura pur presentando un buon Cx ha delle dimensioni strutturali che sembrano sicuramente un po' troppo ingombranti a differenza dell'attuale tendenza che vuole monoposto molto contenute nelle dimensioni.

**RENATO NERI** - Faenza (Ravenna) — La Brabham Engineering che fornisce i motori Honda di F. 3000 non ha nulla a che vedere con la squadra di Bernie Ecclestone: si tratta di una factory dove John Judd, motorista affermato della F. 3, sta sviluppando il motore giapponese. La benzina è proprio sintetica.

**ALBERTO BERTOT** - Victor Rosso, argentino di nascita ma tedesco di formazione automobilistica corre per lo Schubel Team nel campionato italiano di F. 3: farà le sei principali corse della stagione scendendo in pista a Monza e Imola negli impegni plurimi che queste piste offriranno nel corso della stagione.

**WALTER CORSINI** - Chieti — Come avrà visto proprio negli ultimi numeri sono pubblicate le copertine per rilegare la collezione di Autosprint: ne servono tre per ogni stagione e costano 2.500 lire l'uno più le spese di spedizione. Si possono richiedere al nostro ufficio abbonamenti.

**STEFANO SETTINI** - Civitavecchia (Roma) — Andrea de Adamich prima di diventare l'apprezzato conduttore di Grand Prix, la trasmissione automobilistica di Italia 1, è stato un pilota di F. 1 che ha corso con la March-Alfa, la Surtees, la McLaren-Alfa, e anche con la Ferrari, anche se i migliori risultati li ha ottenuti guidando le vetture sport prototipi e in particolare le barchette Alfa Romeo.

**LUIGI RITEGNI** - Messina — La gara di Monza è stata la prima gara sprint del mondiale sport prototipi e ha dimostrato la validità della scelta: la gara è stata tirata e appassionante proprio come vuole il pubblico.

**MAURIZIO SPERTINI** - Lucca — Come avrà visto nel numero 15 c'è un servizio speciale dedicato allo sviluppo della Peugeot 205 T16: si tratta di una metamorfosi che ha portato la vettura di serie a essere la evoluzione 2 che ha vinto il campionato mondiale rally nel 1985.

**MICHELE ALTIMANI** - Roma — Jan Lammer è diventato uno dei grandi protagonisti della F. 1: l'olandese volante corre con la nuova Eagle 86C dopo aver tentato vanamente di rientrare nel Circus della F. 1.



## LA FOTO

### Pace profeta in patria

**CARO AUTOSPRINT** sono un giovane di 16 anni grande appassionato di automobilismo. Vi scrivo per chiedervi di pubblicare nella rubrica «La Foto» un'immagine di Carlos Pace e alcuni dati della sua carriera.

Massimo Murgia - Cagliari

SONO STATI i due fratelli Fittipaldi, Emerson e Wilson, a convincere Jose Carlos Pace a venire in Europa nel 1970 per intraprendere seriamente la carriera di pilota professionista dopo che il brasiliano aveva dimostrato di saperci fare mettendosi in evidenza nella Formula Vw. Nato a San Paolo il 6 ottobre 1944, Pace è sbarcato in Gran Bretagna nel '69 per partecipare al campionato di F. Ford. Non impiega molto a diventare uno dei protagonisti e ottiene il passaggio alla più prestigiosa F. 3 dove vince sei corse con una Lotus 59 e vince il campionato Forward Trust. Frank Williams non se lo lascia sfuggire e gli offre una March per il campionato di F. 2. Carlos lo ripaga imponendosi a Imola. Nella serie continentale rimane comunque molto poco: nel marzo '72 debutta infatti in F. 1 con la March-Politoys gestita sempre da Williams. La sua è una stagione senza grosse soddisfazioni, ciononostante viene chiesto

da John Surtees, mentre la Ferrari gli chiede di far parte della squadra prototipi per il mondiale marche. Nel '73 Pace ottiene un terzo posto in Austria fissando anche il giro più veloce, mentre con la 312 P in coppia con Merzario è secondo a Le Mans. Anche a inizio '74 Pace è con Surtees, ma la monoposto dell'inglese dopo alcune gare si rivela poco competitiva e abbandona la squadra per passare alla Brabham. Debutta a Digione nel Gp di Francia e ottiene un incoraggiante secondo posto in Usa dietro al compagno Reutemann. Nel '75 arriva la consacrazione: vince nella corsa di casa, Interlagos, ottenendo poi solo dei piazzamenti (secondo in Inghilterra e terzo a Monaco). Nel '76 la Brabham si lega alla motorizzazione Alfa Romeo; la stagione con il 12 cilindri è solo di rodaggio. Il terzo tempo in prova a Monza fa ben sperare per il '77, la stagione che gli è fatale: è secondo in Argentina, in testa in Brasile, in prima fila in Sudafrica. Poi la tragedia aerea di cui è rimasto vittima il 18 marzo mentre rientrava da una visita alle sue aziende.

**Nella foto Carlos Pace al volante della Brabham Bt44 nel 1976 (FotoAmaduzzi).**

### La Dakar a Metge

**CARO AUTOSPRINT**, sono un giovane lettore che legge il giornale da ormai dieci anni. Non seguo con particolare attenzione la Formula 1 come la maggior parte degli appassionati di automobilismo, ma preferisco i rally che lasciano maggiore spazio alle capacità di improvvisazione del pilota. Vi disturbo perché attratto dalle gare africane tipo la Parigi-Dakar. Vorrei sapere se è vero che l'ultimo vincitore della corsa africana dove ha perso la vita Thierry Sabine sarà il prossimo timoniere della corsa più difficile e massacrante del mondo. Sarà proprio René Metge a raccogliere il testimone lasciato dal carismatico francese? La corsa perderà il suo fascino oppure manterrà intatte le caratteristiche che l'hanno resa mitica negli ultimi anni? Mi auguro vivamente che lo spirito che ha spinto Sabine a tracciare ogni anno percorsi sempre più affascinanti della Dakar non venga

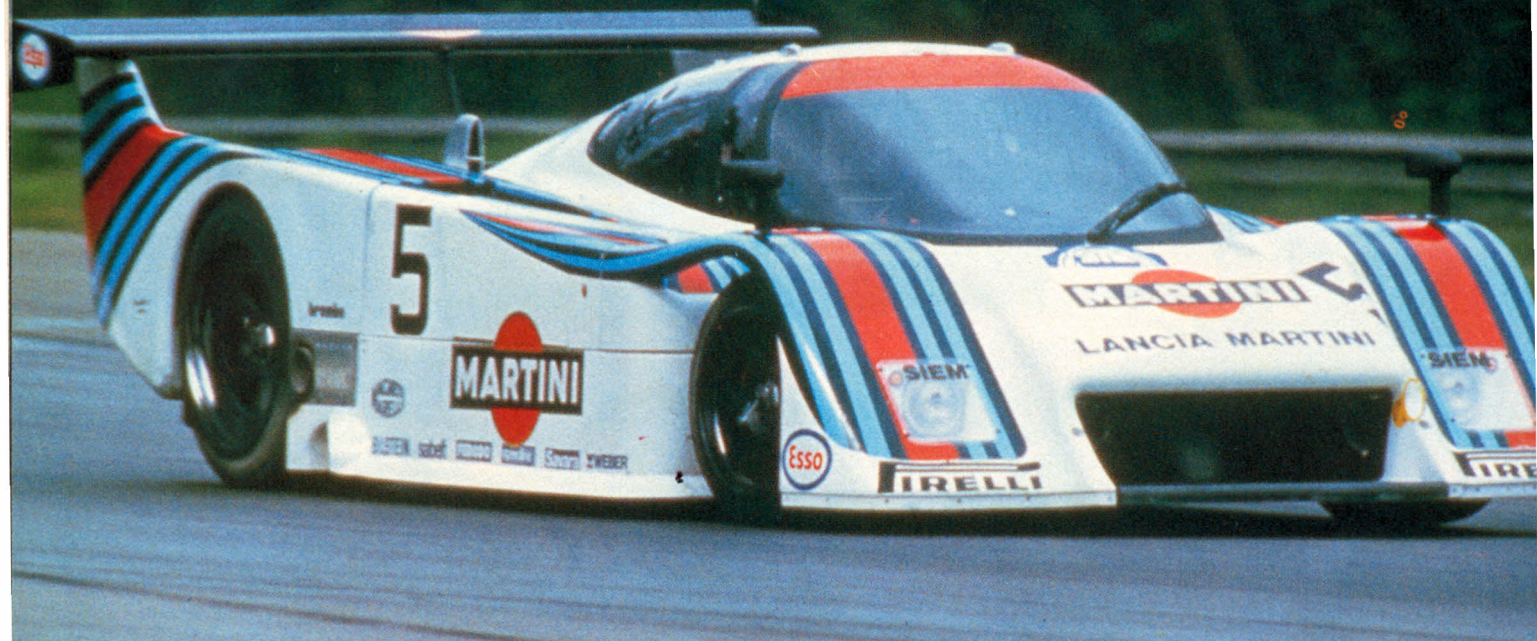


sminuito da Metge, che della corsa sahariana è comunque un grande conoscitore. Voi al proposito che cosa ne pensate?

Luigi Tondelli - Trento

**DICIAMO** subito che René Metge (nella fotoDppi) il pilota che ha portato la Porsche al successo nell'ultima

edizione sarà il successore di Sabine al comando della Tso, l'organizzazione che curava ogni dettaglio della Parigi-Dakar. Sembra l'uomo giusto, anche se ha già detto a chiare lettere che la prossima edizione sarà sicuramente più umana, limitando tappe forzate e rischi inutili. Non è sbagliato.



*Lancia Endurance su pista, equipaggiata con pastiglie Ferodo: sollecitazioni continue e logoranti.*

# Frenare da competenti

**F**erodo Racing: una linea frenante completa, concepita per la competizione, ed oggi a disposizione di tutti gli appassionati. L'esperienza Ferodo nel mondo delle corse automobilistiche e i più severi test di laboratorio garantiscono a Ferodo Racing la sicurezza di prestazioni sempre ai massimi livelli, particolarmente nelle gare e nel gran turismo.

Ferodo Racing I/D 311: pastiglie per freni a disco con mescola specifica per competizioni su pista.

Ferodo Racing I/D 346: pastiglie per freni a disco con mescola specifica per rallies, fuoristrada e gran turismo.

Ferodo Racing Brake-fluid DOT 4: liquido per circuito frenante, ad elevata temperatura di ebollizione (155° ad umido) ed alta fluidità alle basse temperature.

Ferodo Racing: il meglio dell'esperienza agonistica Ferodo per coloro che richiedono il massimo dalla propria auto.

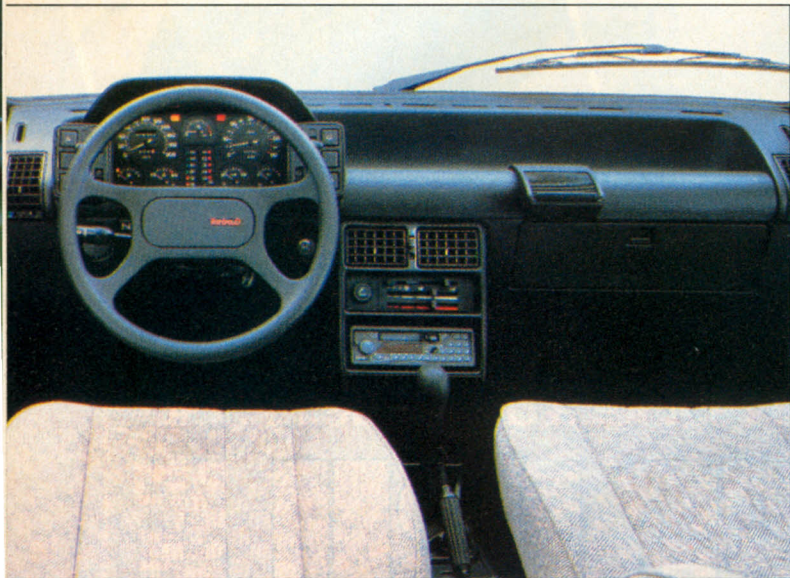


*Ferodo Racing: nuove pastiglie e nuovo brake-fluid da gara. Per la tua auto.*

**FERODO®**  
*le pastiglie per vincere*

## SULLA STRADA

A fianco: la versione 5 porte della Uno Turbo D. In basso: la 3 porte, si nota la scritta sul portellone posteriore. Qui sotto: un cruscotto funzionale e di impostazione sportiva contraddistingue questo modello, che ha il volante a 4 razze



Economia e velocità per la Uno diesel sovralimentata

# Turborisparmiosa

Un propulsore da 1367 cc, che la mantiene nello scaglione più basso per il pagamento del «superbollo», e una velocità di circa 165 chilometri all'ora fanno di questa nuova Fiat una vettura destinata a incrementare ulteriormente il già grande successo della gamma

**CONTINUA** a pagare il super bollo minimo per il diesel, ma può vantare prestazioni entusiasmanti, tali da far invidia a vetture di media cilindrata e a benzina. La Uno Turbodiesel, è di lei che stiamo parlando, si appresta insomma a esplodere sul mercato, forte di credenziali che hanno dell'incredibile: 70 cv a 4800 giri, una velocità massima di 165 kmh e solo 34" per percorrere il km con partenza da fermo. Costerà 14.488.040 di lire la versione a due porte, e 15.036.700 la quattro porte. I prezzi sono chiavi in mano.

**LA NUOVA VERSIONE** turbocompressa, siglata Turbo D, è la più piccola vettura a gasolio di questo tipo, prodotta in Europa. Infatti le sue dimensioni sono le stesse del modello aspirato. Solo il peso complessivo è aumentato di una settantina di kg, dovuti all'aggiunta degli organi della sovralimentazione,

mentre l'iniezione di potenza, grazie al turbo, è di ben 25 cv con un valore di potenza specifica di 52 cv/litro (un record a livello mondiale per i 4 cilindri diesel). Ne consegue che anche il rapporto peso/potenza è estremamente positivo: 12,4 kg/cv. Ma vediamo le caratteri-

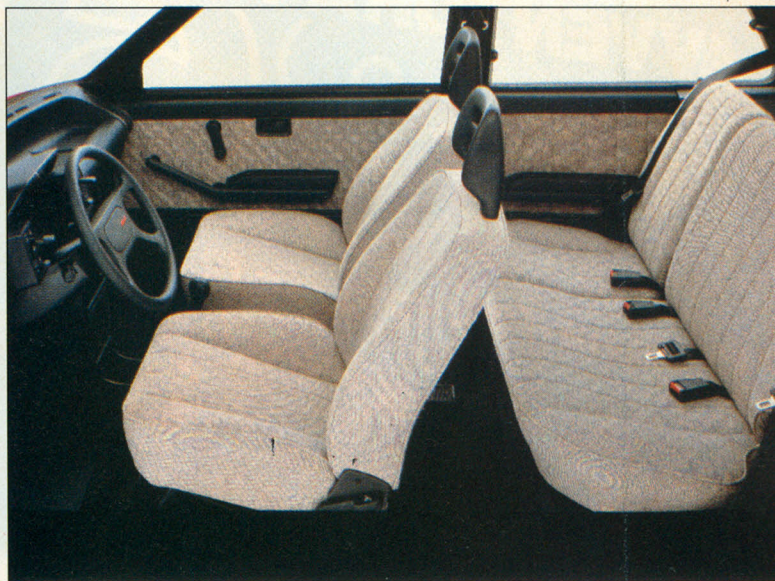
stiche di questo gioiello Fiat. Il motore è completamente nuovo come progettazione: non è, insomma, stato solo applicato il turbo compressore alla versione aspirata del piccolo diesel della Uno. Le novità sono, in effetti, numerose e ben più significative del semplice aumento di cilin-

drata (1367 cc) che contraddistingue questo nuovo propulsore rispetto all'aspirato (1301 cc). Il basamento è ricavato da una fusione propria e la circolazione dell'acqua avviene attorno alle canne dei cilindri per tutta la loro lunghezza. La testa ha una nuova precamera così come





Sotto: gli interni sono del livello di quelli della versione SI benzina con sedili avvolgenti in tessuto tweed a due colori e l'appoggiatesta schiumato. Il mobiletto centrale ha la leva del cambio della Uno Turbo i.e.



nuovi sono gli stantuffi (di tipo auto termico) e le bielle. I cuscinetti, di banco e di biella, sono di tipo trimetallico e sono stati adottati degli ugelli sul basamento che spruzzano olio sui pistoni. L'impianto di alimentazione si compone di una pompa di iniezione Bosch in grado di misurare la pressione del condotto di aspirazione regolando la quantità di gasolio iniettato. Per quanto concerne il sistema di sovralimentazione è stato prescelto il turbocompressore T2 della Garrett, compatto e leggero, con la turbina che gira da 30.000 a 130.000 giri, vale a dire ampiamente al di sotto dei limiti di affidabilità di questo componente che può arrivare a 180.000 giri. La pressione di sovralimentazione massima è di 0,7 bar. Bassa la temperatura dei gas di scarico a monte della turbina: 680 gradi circa contro i 950 gradi del propulsore a benzina della Turbo i.e. Tant'è che non è stato ritenuto necessario predisporre il raffreddamento ad acqua del turbo. È stato invece adottato uno scambiatore di calore aria-aria che, riducendo la temperatura dell'aria di immissione di 60 gradi circa garantisce un maggior riempimento delle camere di combustione e un superiore rendimento del motore. È stato anche installato un radiatore per l'olio termostattizzato.

cui dispone questo propulsore: 11,7 kgm a 3000 giri. Ha richiesto un irrobustimento del cambio, che è quello a 5 marce della Regata diesel, opportunamente modificato. Potenziate poi i freni con dischi anteriori e pinze maggiorati. Rivista anche la sospensione anteriore in funzione del maggior peso della vettura. Per quello che riguarda invece la carrozzeria e l'aspetto della vettura non molto evidenti le

differenze. Disponibile sia a 2' che a 5 porte la Uno Turbo D ha il paraurti integrale, con tanto di presa d'aria per il radiatore dell'olio e per l'intercooler; anche i fendinebbia sono incorporati nel paraurti. Ci sono altresì dei codolini sui passaruota e delle piccole minigonne che danno un aspetto aggressivo alla vettura. Diverse le coppe ruota, mentre il terminale del turbo di scarico è cro-

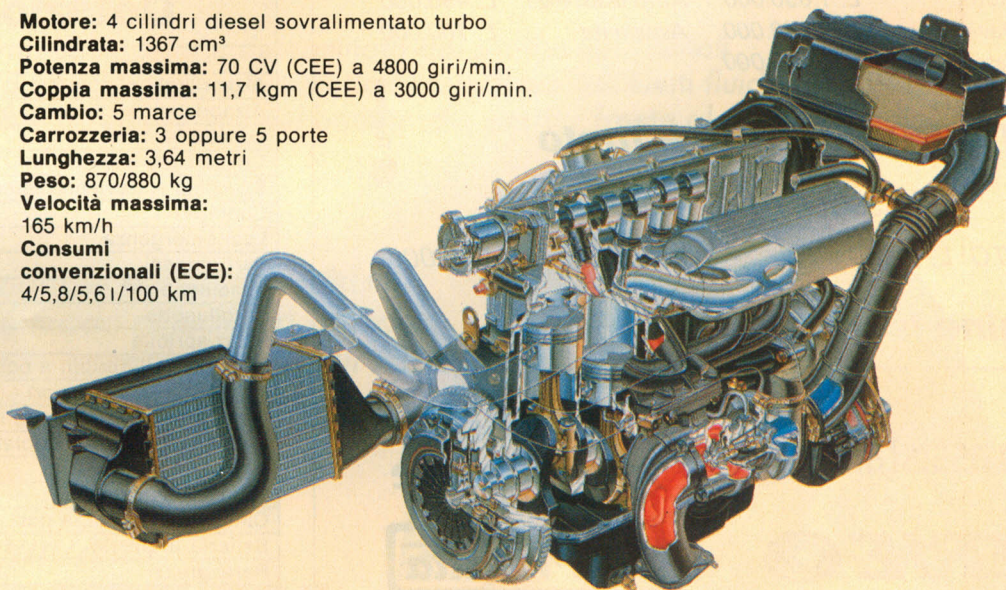
mato. Gli interni risultano a livello delle versioni SI a benzina, con il volante a quattro razze, e i sedili avvolgenti in tessuto tweed. Completa la strumentazione con tanto di contagiri elettronico e l'indicatore della pressione di sovralimentazione.

**MOLTA CURA** è stata posta nelle soluzioni utili a cercare la massima insonorizzazione.

*segue*

## Un cuore da settanta cavalli

**Motore:** 4 cilindri diesel sovralimentato turbo  
**Cilindrata:** 1367 cm<sup>3</sup>  
**Potenza massima:** 70 CV (CEE) a 4800 giri/min.  
**Coppia massima:** 11,7 kgm (CEE) a 3000 giri/min.  
**Cambio:** 5 marce  
**Carrozzeria:** 3 oppure 5 porte  
**Lunghezza:** 3,64 metri  
**Peso:** 870/880 kg  
**Velocità massima:** 165 km/h  
**Consumi convenzionali (ECE):** 4/5,8/5,6 l/100 km



**INTERESSANTE** la coppia di

# RALLY

## AVVENTURA ITALIA

# 86

Bologna - Palermo - 6-12 Luglio



Endurance 4X4

### Quote di partecipazione

Pilota + Moto	L. 1.050.000	Auto assistenza	L. 490.000
Pilota + Navig. + Auto	L. 2.450.000	Assistente	L. 700.000
Pilota + Pass. + Sidecar	L. 1.470.000		

### MONTEPREMI auto e moto

1° ASSOLUTO	L. 10.000.000		
2° ASS.TO	L. 4.000.000	3° ASS.TO	L. 2.000.000

Termine iscrizioni: 8-5-86

europ assistance 

Cattolica Assicurazione

**GAERNE** 

**DAM italia**

Informazioni ed Iscrizioni: AVVENTURA ITALIA s.r.l.  
Via Boccea, 10 - 00167 Roma - Tel. (06) 6213425 - 5237552

## SULLA STRADA

### Turbo risparmiosa

segue

Oltre ad una particolare coibentazione dell'abitacolo è stato infatti progettato un originale filtro dell'aria, capace di contenere la rumorosità di aspirazione. Il terminale del tubo di scarico a sua volta è in grado di abbassare il livello dei disturbi sonori. Per quello che riguarda il comfort di marcia è da dire che sono stati adottati tasselli di sospensione del motore completamente nuovi e che i pneumatici (155/70 Sr 13), montati su cerchi larghi da 4 pollici e mezzo, si giovano della sezio-

ne ribassata. Se riguardo alle prestazioni non si possono che avere delle parole di elogio, sulla affidabilità della vettura giurano i responsabili della Fiat. Che non hanno dubbi nel classificare questa loro ultima creatura degna di stare a cavallo tra i segmenti B e C, quindi ad un livello superiore di quello in cui cilindrata e ingombri la farebbero rientrare. Un'ultima nota, anche in questo caso positiva, la meritano i consumi: a 90 kmh i dati ufficiali riportano 4 litri per 100 km con la possibilità, a 120 kmh, di percorrere più di 17,2 km con un litro di gasolio. Valore questo che si mantiene analogo nel traffico urbano.

(d. f.)

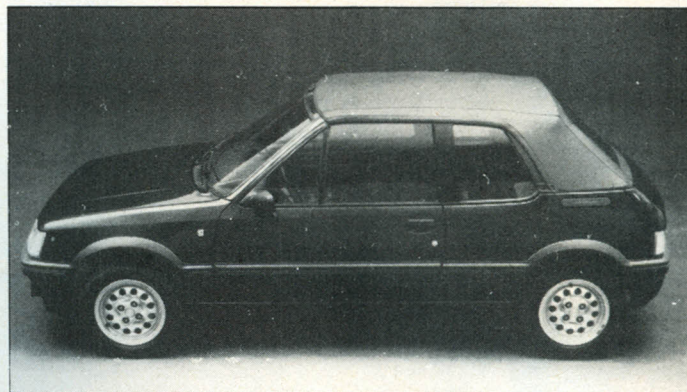
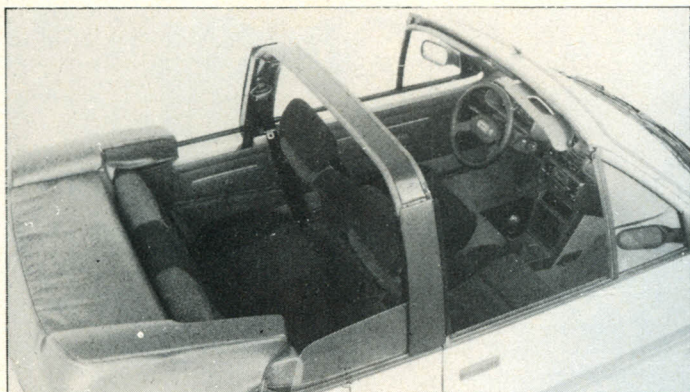


A confronto le due versioni della nuova Uno Turbo D che è disponibile a 3 o 5 porte. Ottimo il coefficiente di penetrazione che vanta un Cx di 0,33

### Dotazioni complete

	3 PORTE	5 PORTE
Alzacristalli elettrico	O	—
Alzacristalli elettrico + bloccaporte	—	O
Lunotto termico	S	S
Cristalli atermici	O	O
Specchio retrovisore esterno destro	O	O
Contagiri	S	S
Luci emergenza	S	S
Fari alogeni	S	S
Fendinebbia	S	S
Tergilunotto	S	S
Tetto apribile	O	O
Vetri laterali apribili a compasso	S	—
Appoggiatesta anteriori	S	S
Cinture di sicurezza ant. non arrotolate	S	S
Sedile posteriore sdoppiato	O	O
Orologio digitale	S	S
Vernice metallizzata	O	O
Cinture di sicurezza post. con arrotolatore	O	O
Selleria in panno	S	S
Paraspruzzi	O	O

S = di serie      O = optional      — = non disponibile



Ha le carte in regola per sfondare la nuova 205 cabriolet

## La scoperta di Peugeot

Linea elegante, tenuta perfetta della capote, due interessanti motorizzazioni disponibili, la inseriscono di diritto tra le vetture più interessanti della sua categoria

**TORINO** - Più nuova che mai si appresta ad uscire in questi giorni la Peugeot 205 cabriolet. Due le versioni «Ct» e «Cti» con motorizzazioni, rispettivamente, di 1124 cc (il motore della Xr, della Lacoste e della Gr) e 1580 cc. (quello della 205 Gti da 115 cv); anche gli equipaggiamenti sono quelli della 205 Xt e 205 Gti. La Peugeot 205 cabriolet è una nuova perla della Pininfarina, che non ha solamente collaborato alla rializzazione stilistica, ma partecipa anche alla realizzazione industriale. Il pregio maggiore di questo cabriolet, è rappresentato dalla sua linea che, pur ricordando naturalmente la vettura di origine, è stata modellata e plasmata in modo tale da apparire come una creazione totalmente nuova. L'abbiamo provata per alcuni km a Torino,

pioveva talmente forte che, per aprire la capote solamente per qualche istante, così da poterla osservare nella sua «veste» più affascinante, abbiamo dovuto cercare la pensilina di un distributore. Unica soddisfazione, che la prova tenuta ermetica non sarebbe potuta riuscire meglio. E in un cabriolet questa della tenuta all'acqua è veramente una caratteristica fondamentale. Delle due motorizzazioni previste, appare particolarmente indovinata quella di 1124 cc. In un cabriolet la velocità massima non è fondamentale e i 140 Km/h di cui è capace la 205 Ct sono più che sufficienti. Per una vettura del genere i 190 km/h di cui è capace la Gti con il suo 1600 non sono indispensabili.

**SONO STATE** rispettate nella sua realizzazione, le necessità di

una maggiore rigidità torsionale della scocca. Deriva della berlina a tre porte, con opportune varianti apportate al pianale tra cui spiccano longheroni esterni di serie maggiorata, rinforzi agli ancoraggi, giunture dei longheroni con lamiera stampate che accompagnano tutta la sagomatura dell'abitacolo quasi a formarne una scatola. Pure gli spessori di alcune lamiere specifiche sono stati quasi triplicati. Il peso è aumentato di una quarantina di kg rispetto a quello delle berlina a tre porte. La capote, parte fondamentale come detto di ogni cabriolet, è foderata con materiale isolante ed è ancorata al lunotto mediante due maniglie poste anteriormente che provvedono alla sua ottimale tensione. In posizione ripiegata non necessita di bloccaggio all'interno del

predisposto copricapote. Le portiere sono state modificate con il vetro laterale diviso in due parti, una fissa ed una mobile. Anche i cristalli posteriori possono essere abbassati. Il lunotto posteriore invece è in Pvc flessibile. Il divano posteriore è ribaltabile anche solo per metà, ma con una particolarità intelligente: le leve di sbloccaggio sono azionabili solamente dal vano bagagli e la cosa rappresenta una sicurezza antifurto. La capacità produttiva assicurata dagli stabilimenti Pininfarina è di 50 vetture al giorno. La commercializzazione inizierà a metà maggio e le previsioni di vendita per l'Italia, sono di 1000 vetture all'anno, l'80% delle quali in versione 1100. I prezzi: 205 cabriolet Ct (1100) 15.800.000 di lire; la «Cti» invece 19.000.000 di lire. □

### Un mercato che cresce

IL MERCATO del cabriolet è passato in Europa dalle 19.000 vetture del 1981 alle 41.000 del 1984 con una crescita negli ultimi due anni del 12-15%. In Italia invece, si è avuta una battuta di arresto, ma il motivo è da ricercarsi soprattutto nel fatto che i modelli presenti o sono anziani, o stanno andando fuori produzione. Nei primi sette mesi del 1985, sono state vendute 27.000 cabriolet il 50% delle quali in Germania.



**A fianco:** la versione Cti, con motore 1600 da 115 cv, della 205 cabriolet. **In alto a sinistra:** perfetto l'alloggiamento della capote a vettura aperta. **In alto a destra:** anche in versione «chiusa» la 205 cabriolet conserva una linea elegante e molto simile al modello base da cui deriva



Variate per il nostro mercato le «piccole» della Casa bavarese

## Bmw speciali per l'Italia

Le nuove 318iS e 320iS sono state presentate al Mugello per un prova in pista. Si tratta di un autentico rifacimento che ha interessato aerodinamica, assetto e interni

**SCARPERIA** — Versione aggiornata e attraente per le «piccole» della Bmw «Le abbiamo fatte approntare appositamente per il mercato italiano» ha tenuto a precisare, non senza un spizzico di soddisfazione, il presidente della filiazione italiana della Casa di Monaco. «I due nuovi allestimenti, che riguardano la 320i (6 cilindri) e la 318i (4 cilindri), saranno disponibili solo in Italia e avranno come sigla distintiva: 320iS e 318iS». Il dinamico Karl Helmut Gerlinger di novità poi ne ha sciorinate altre. Le più gustose riguardano il prossimo futuro delle motorizzazioni Bmw. È infatti in arrivo il sospirato e già mille volte annunciato, propulsore 12 cilindri: primo di una serie di 5 motori, assolutamente nuovi, che verranno presentati nei prossimi 5 anni, con il compito

di dare impulso, soprattutto commerciale, alla produzione del Costruttore bavarese. «Sui mercati internazionali» ha tuttavia tenuto a precisare herr Gerlinger «nel corso del 1985 siamo riusciti a migliorare la nostra penetrazione sul mercato. La serie 5 ha poi raggiunto

numeri, grazie anche al successo ottenuto in Usa, mai toccati in precedenza». Non ha detto, ovviamente, che invece da noi, per le grosse Bmw, soprattutto della serie 7 e 6, il momento, è di stanca, sia pur mitigato dal successo della serie 3 che sta conoscendo momenti di gloria,

in particolare grazie alla 324 diesel aspirata. In ogni caso il presidente della Bmw Italia, attivo e teutonico quel tanto che basta per offrire tutte le garanzie di correttezza e credibilità necessarie, è apparso e-

*segue*



Sopra, la Bmw 320iS presentata al Mugello per il mercato italiano: ecco Ravaglia, uno dei piloti presenti per il test in pista (FotoCse). A lato, gli interni e a destra il posteriore con il nuovo alettone





## Bmw speciali per l'Italia

segue

stremamente fiducioso nei confronti delle novità che, dalla Casa Madre, devono avergli promesso a tempi brevi ed a ritmi incessanti. Se a questo si aggiunge che le nuove versioni S, presentate per l'occasione al circuito del Mugello e lungo le strade della Futa, sono senza dubbio interessanti, il suo ottimismo è comprensibile e probabilmente giustificato. La 320iS, soprattutto, e la 318iS hanno subito qualcosa in più che non un semplice «face lifting». I ritocchi estetici, molti dei quali con funzioni aerodinamiche, sono tutti indovi-

**A lato, il posto di guida della nuova Bmw 320iS con il volante in pelle. Sotto, un momento della prova che ha messo in mostra un assetto eccellente (FotoCse)**



nati, ma non rappresentano il cuore delle novità. Infatti, quello che differenzia e rende appetibili le due nuove versioni sono il prezzo (molto interessante in funzione dell'allestimento fornito di serie) e l'assetto che è stato completa-

mente rivisto dopo uno studio molto attento.

**QUEST'ULTIMO** in entrambi i modelli è quello sportivo M-Technic che ha ammortizzatori a gas Bilstein, molle più corte oltre a barre antirollio di diametro maggiore. Il nuovo

assetto, oltre a migliorare in maniera sensibile la tenuta della vettura, cosa che è stato piacevole verificare sotto una battente pioggia che ha lavato il Mugello, riduce anche di 2 cm l'altezza da terra del modello. Per quello che riguarda il «distino» è da dire che la 318iS ha ben 3.250.000 lire di accessori montati di serie e compresi nel prezzo, mentre il costo globale della vettura è solo di 1.050.000 lire superiore a quello della versione «base». Con 19.650.000 lire, iva a prossimi aumenti estivi compresi, si può avere un'auto con volante sportivo in pelle, retrovisore destro a regolazione elettrica, cerchi in lega (i P6 195/65 della Pirelli). Ancora più marcata la differenza nella 320iS. Sono infatti di serie anche l'Abs, i sedili anatomici di impronta sportiva, il temporizzatore della plafoniera, la chiusura centralizzata e la luce di lettura per il passeggero. Il tutto per 25.000.000 lire, vale a dire che gli optional, montati di serie su questa versione, vengono a costare 3.350.000 lire anziché 7.200.000 lire.

**IN PIÙ È DA** dire che i cerchi in lega sono quelli del tipo 3M ed il volante in pelle è lo stesso raffinatissimo montato sulla M5. Per quello che riguarda le appendici aerodinamiche e l'aspetto esterno di queste Bmw S balzano all'occhio minigonne laterali (solo sulla 320), spoiler anteriore di grandi dimensioni, con fendinebbia incorporati, ed uno spoiler posteriore integrato, come linea, sul cofano posteriore. Speciale, come del resto lascia intuire la sigla S, anche la colorazione delle vetture che ha subito una serie di modifiche, niente cromature, profili laterali dei montanti in gomma nera e paraurti, specchietti retrovisori, spoiler verniciati nel colore della vettura. Un maquillage, denominato «shadow line», che conferisce una particolare aggressività sottolineata, per altro, da una sottile striscia adesiva colorata lungo le fiancate. Tre i colori tutti metallizzati nero Diamant, grigio chiaro Polaris e grigio scuro Delphin.

Diego Forti



Tutti in pista al Mugello con Ravaglia, Capelli e Micangeli

## Promossa nello slalom

**NELLE PROVE** su strada e sul circuito del Mugello, l'assetto M-Technic ha mostrato la sua validità. Soprattutto quando le vetture sono state portate in pista dai piloti Ravaglia, Capelli e Micangeli convocati per l'occasione all'autodromo toscano. Sensibile la differenza fra le due versioni. La maggior potenza della 320i S, 129 cv a 6000 contro i 105 cv a 4500 della consorella più piccola si sono fatti sentire in ogni condizione: sia nelle curve del circuito, affrontate al limite, sia lungo le tortuose strade della Futa. Il coricamento della vettura non è mai stato eccessivo e la motricità delle ruote si è fatto apprezzare, così come la tenuta, sul fondo

bagnato e piuttosto sporco dell'autodromo. Altrettanto avvertibile la presenza dell'Alba sulla vettura di maggior cilindrata. Un elemento di sicurezza che collaudato anche in una prova di slalom e di frenata esasperata ha fatto valere la sua grande efficacia. Notevole la velocità massima di entrambe le versioni: il contachilometri ha superato i 200 kmh nella versione 6 cilindri (la Casa dichiara 196 kmh di velocità massima) con una ripresa non bruciante, ma sicuramente pastosa e progressiva. Silenziosissima in ogni condizione la 320i S, meno vellutato invece il modello con il 4 cilindri, nell'abitacolo del quale il rombo del propulsore si fa sentire con una certa decisione. □

## VELOCITÀ IN CIRCUITO/Monza di contorno

# Vismara da Padrone

Nella seconda gara '86 di F. 2000 domina il bergamasco battendo il campano. Serattini in volata nell'apertura di Coppa Renault

**MONZA** — Gara dopo gara la Formula 2000 sembra trovare nuovi spunti agonistici e tecnici. Presentatisi a Monza per la 3. gara di campionato, i piloti scesi in pista (oltre trenta iscritti) hanno dato vita ad uno spettacolo di primo piano. In questo scenario Giacomo Vismara ha fatto il secondo centro della stagione, ai danni di Tony Padrone, altro gentleman del volante a 18 secondi di distacco. Il pubblico ha avuto modo di entusiasinarsi per la lotta fra Merelli e Prodan. Della partita erano anche Consonni, che con Ferlito e Saccutelli hanno fatto numeri di alta acrobazia. Un po' in ombra Natolli, ha avuto modo di terminare ugualmente in 10. posizione, mentre l'atteso Boffa, non è partito per problemi alla sua vettura. Ora il campionato ha assunto una sua forma ben precisa, con Vismara in fuga, Padrone in inseguimento e Prodan (alto splendido protagonista) in terza posizione a vedere che fanno davanti. La corsa subito vede Padrone prendere la testa con Vismara incollato agli scari-chi che lo fredda poi alla Ascari nel corso del primo giro. Nelle retrovie è gran bagarre. Al quarto giro si presentano addirittura in sei alla staccata con Prodan, Zani (altro pilota sfortunato oltre il dovuto) il «vecchio» Tino Brambilla, Merelli e Saccutelli. Purtroppo Consonni tampona Merelli e rovina l'anteriore della vettura. Per colmo di sfortuna un pezzo dello spoiler anteriore colpisce il radiatore sinistro e dopo un giro Consonni deve fermarsi. Davanti non c'è più storia. Vismara comanda, Padrone attende. La vettura dà dei problemi a Brambilla (Tino) e per la terza piazza, la lotta resta ristretta a Merelli che vince su Prodan.

**RS TURBO.** Apertura alla grande per la Coppa Renault 5 Turbo, ultimo monarca in pista rimasto. Al vertice della classifica si è issato Tiziano Serattini davanti a Zaffieri e a Del Fante, con la vettura preparata con Saccone. Ma sfortunatissimo è stato Di Risio i cui problemi alla vettura lo hanno costretto al ritiro dopo un inizio di gara a dir poco esaltante. Potevano fare una bella gara, dopo quanto fatto vedere nelle due batterie, anche Camaleo, Pizzi, Torelli e Baldazzi. Purtroppo il



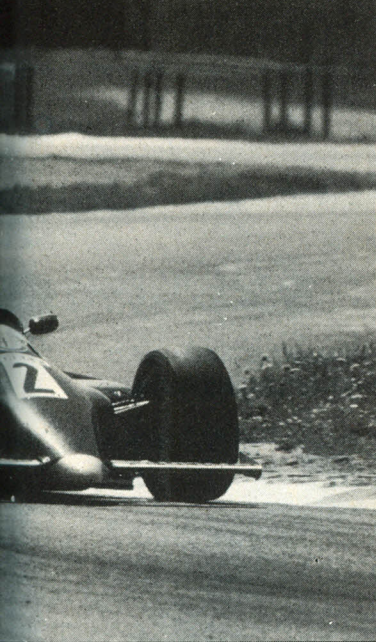
## «La lotta è aperta»

**MONZA** — Tony Padrone è abbastanza soddisfatto. «Ho mollato dopo sei giri — racconta — ho visto che era impossibile tenere il passo di Vismara e ho impostato la mia gara di conseguenza. Ma la lotta per il titolo è aperta ho buone speranze». «Ho visto Padrone schizzare al via — dice il vincitore Vismara — ma dopo poco tempo l'ho passato. Ho aumentato il vantaggio e quando ho visto che non era più in scia, ho tirato un grosso sospiro di sollievo. Ho sette punti di vantaggio: sono ancora pochi». Come al solito il clima della Coppa Rs Turbo è di sana sportività. «È andato tutto bene — dice il vincitore Serattini — ho avuto un po' di fortuna e ritengo che questa sia stata una delle gare più belle e più corrette, nonché combattuta. Un grosso grazie al team Serattini-Saccone». La parola al secondo classificato Zaffiri, un altro «vecchio» della categoria: «Serattini è andato avanti, ha allungato ed è anche arrivato lungo. Ho tentato di passarlo, ma visto che non avevo un buon margine, non ho voluto rischiare. L'incidente capita quando cerchi l'impossibile ed oggi, per fortuna, non è successo fra noi tre». □

ritiro per questi piloti è stato quasi immediato a addirittura Baldazzi si è esibito in un doppio avvistamento con atterraggio a testa in giù alla seconda variante, nel corso del primo giro. Primo giro che vedeva sfilare tutto il gruppo in ordine sparso alla prima variante con Di Risio insegui-

to da Zaffiri, Camaleo, Del Fante, Serattini e Russo. Ma il tempo di arrivare alla seconda chicane e del gruppo di testa rimaneva solo Di Risio saldamente in testa. Pochi giri (siamo al 5.) e anche Di Risio lascia la compagnia, imitato da Russo che perde terreno lentamente. In testa Serattini, Zaffiri e Del Fante si danno il cambio sfruttando le solite scie monzesi, ma chi sta rinvenendo bene è Spinelli, che durante la sua batteria è rimasto attardato per problemi. Ultimi due giri con Serattini che con un guizzo sorprende Zaffiri e Del Fante.

Paolo Ciccarone



**Padrone, sopra, è stato autore di un avvio bruciante ma nei giri seguenti non ce l'ha fatta a contrastare la marcia vincente dell'altra Ralt di Vismara, sotto. A lato: nella gara riservata alle R5 Zaffiri precede Del Fante e Serattini poi vincitore (FotoStudio'83)**

#### VELOCITÀ IN CIRCUITO

Monza, 20 aprile 1986

#### Formula 2000 e Coppa Italia R5

##### Le classifiche

**Formula 2000:** 1. Vismara (Ralt RT3-Alfa Romeo) 14 giri in 27'00"76 alla media di 180,359 km/h; 2. Padrone (Ralt RT3-Alfa Romeo) 27'19"41; 3. Marelli (Ralt RT30-Alfa Romeo) 27'25"52; 4. Prodan (Ralt RT3-Alfa Romeo) 27'52"72; 5. Saccutelli (Ralt RT3-Vw) 27'31"48; 6. Ferlito (Dallara 381-Alfa Romeo) 27'35"88; 7. De Benedetti (Ralt RT3-Alfa Romeo) 27'37"50; 8. Cappa (Ralt RT3-Alfa Romeo) 28'17"56; 9. Leone (Alba-Alfa Romeo) 28'16"10; 10. Natolli (Ralt RT3-Alfa Romeo) 28'34"88; 11. Colaci (Martini MK31-Alfa Romeo) 28'42"88; 12. Bani (Dallara-Alfa Romeo) 28'55"61; 13. Lusuardi (Ralt RT30-Alfa Romeo) a 1 giro.

□ Giro più veloce: Vismara in 1'53"98; media 183,190 km/h.

Così il campionato (dopo 3 gare): 1. Vismara p. 24; 2. Padrone 17; 3. Prodan 8; 4. De Benedetti 6; 5. Merelli, Boffa e Tamburini 4; 8. Consonni 3; 9. Saccutelli 2; 10. Gimax, Scotti e Ferlito 1.

##### COPPA R5 ELF

**1. batteria:** 1. Di Rasio, 7 giri in 16,08"93, media km/h 150,846; 2. Zaffiri a 0"13; 3. Serattini a 1"23; 4. Salvadori a 9"; 5. Pizzi a 9"11; 6. Stefana a 18"97; 7. Torelli a 19"19; 8. Dini a 28"46; 9. Giorgi a 40"10; 10. Corsini a 52"10.

□ Giro più veloce: Zaffiri in 2'16"84, media km/h 152,587.

**2. batteria:** 1. Camaleone, 7 giri in 16'16"29, media km/h 149,709; 2. Del Fante a 0"70; 3. Russo 9"08; 4. Pibo a 12"83; 5. Magri 13"31; 6. Russo a 15"70; 7. Azzola 26"97; 8. Campani a 27"29; 9. Gardelli 28"68; 10. Brancatelli 30"57; 11. Palumbo 46"69; 12. Giacomello a 38"17.

□ Giro più veloce: Del Fante in 2'17"75, media km/h 151,578.

**Finale:** 1. Serattini, 13 giri in 30'00"88, media km/h 150,726; 2. Zaffiri a 0"13; 3. Del Fante a 0"48; 4. Saldadori 7"91; 5. Spinelli 16"09; 6. Stefana 16"40; 7. Gardelli 18"62; 8. Magri 21"32; 9. Pibo 21"45; 10. Giacomello a 35"04; 11. Azzola a 1'03"86; 12. Dini 1'04"54; 13. Brancatelli 1'04"49; 14. Koedermac 1'20"46; 15. Giorgi 1'20"77; 16. Palumbo 2'16"80; 17. Fiammingo a 2'51"45; 18. Russo a 1 giro.

## F. FIAT ABARTH/Drudi raddoppia a Misano

# Formula di recupero

La splendida terza gara stagionale rilancia le sorti di questa serie già data per finita. Secondo successo del giovane riminese davanti a Vullo

**MISANO** - Chi temeva che l'agonia della Formula Fiat Abarth fosse lenta, ma con un destino ben fissato dall'abolizione del campionato italiano della categoria, è stato smentito dai fatti. Al Santamonica 28 piloti verificati hanno dato vita a un'interessante terza prova di questo Trofeo, che ha offerto una gara spettacolare almeno per quanto riguarda la lotta per il secondo e terzo posto. La paura di Magione e Vallelunga, con un solo una decina di iscritti e con l'intenzione da parte di qualche autodromo di abolire alcune delle prossime gare in calendario, sembra così svanita all'improvviso. Sta di fatto che per il prosieguo della stagione il lotto dei concorrenti dovrebbe assestarsi sulla trentina, un numero tale da permettere se non le batterie, almeno una gara unica sempre spettacolare. Luca Drudi, 23 anni di Rimini, già vincitore a Magione nella gara di apertura del Trofeo, ha vinto autorevolmente senza particolari problemi portando al suo preparatore Meneghelli la seconda vittoria stagionale. I «senatori» Vullo e Barlassina e i giovani Ferrari e Regis hanno a lungo lottato per la seconda e la terza piazza e alla fine l'hanno spuntata Vullo e Regis. Di Regis, 22 anni di Chivasso, c'è da dire che proveniente dal kart e fin'ora sempre andato a punti, e che Misano l'ha vista per la prima volta il venerdì. Ha impressionato tutti e certamente in futuro sentiremo parlare di lui. Positivo anche finalmente dopo anni di apprendistato Erbacci, buon quinto. Al via è subito Drudi a prendere il comando con Ferrari, Barlassina, Erbacci, Regis e Vullo dietro nell'ordine: è invece subito fuori Bonsaver che nella bagarre iniziale si ritrova fuori pista. Con Drudi che allunga ed Erbacci che perde un paio di posizioni per un testacoda, Vullo e Regis in duello serrato si fanno sotto a Ferrari e Barlassina in lizza per la seconda piazza con scambi continui di posizioni. Al settimo dei 22 giri previsti Vullo con una staccatona alla curva Cesenatico supera sia Ferrari sia Barlassina e si porta al secondo posto dietro a Drudi. Ma è un continuo scambio di posizioni

nei giri successivi in cui manca però Ferrari ritiratosi per rottura di un semiasse. Dal decimo giro fino al termine si assiste ad una spettacolare lotta a tre fra Vullo, Barlassina e Regis che riesce anche a portarsi al secondo posto dietro all'imprendibile Drudi per sei giri. Altre tre dal termine però Vullo supera Regis che ben resiste nelle ultime tornate al più esperto Barlassina. Primo dunque Drudi davanti a Vullo e a Regis quasi in volata su Barlassina; quinto è Erbacci che ha ben recuperato.

**Roberto Teso**

#### VELOCITÀ IN CIRCUITO

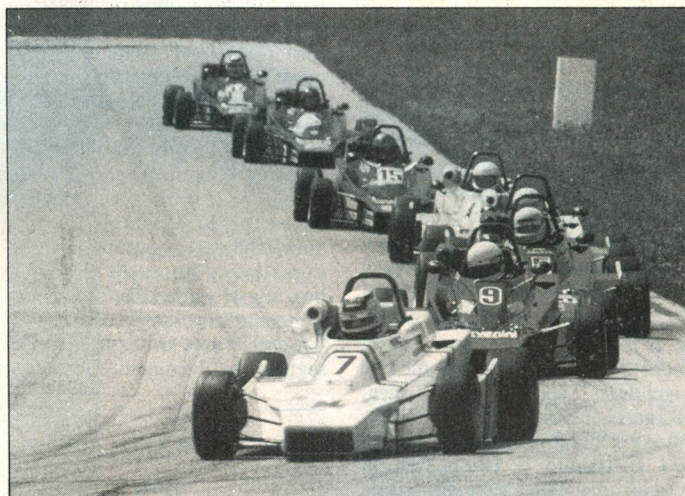
Misano, 20 aprile 1986

#### Trofeo F. Fiat Abarth Terza gara

**La classifica:** 1. Drudi, 22 giri in 31'11"93 alla media di 147,575 km/h; 2. Vullo 31'12"90; 3. Regis 31'15"58; 4. Barlassina 31'15"60; 5. Erbacci 31'28"59; 6. Goldoni 31'41"21; 7. Vettori 31'42"10; 8. Meloni 31'42"67; 9. «Scorpione» 32'04"24; 10. Pelli 32'12"99; 11. Marchio in 32'13"17; 12. Vailati in 32'13"82; 13. Molin in 32'15"74; 14. Giordano in 32'29"50; 15. Dugnani in 32'44"52; 16. Pellegrino in 32'57"58; 17. Pedol a 1 giro; 18. Carofiglio a 1 giro; 19. Brunori a 7 giri.

□ Giro più veloce: Vullo in 1'23"80, a media di 149,842 km/h.

**Classifica del Trofeo** (dopo 3 gare): 1. Drudi, 21; 2. Vullo 18; 3. Ferrari 13; 4. Regis 8; 5. Erbacci 6; 6. Valenti e Barlassina 3; Marchio e Goldoni 1.



Drudi si avvia al successo precedendo il gruppo (FotoStudio'83)

## Rivelazione Regis

**MISANO** - Il riminese Luca Drudi, vincitore della terza prova del Trofeo Formula Fiat Abarth ha appena indossato il farfallino nero, che tiene come portafortuna in tasca e che si mette al collo solo in caso di vittoria. «Sono contento di aver vinto sulla pista di casa — racconta — Pur partito in "pole" pensavo fosse una gara più difficile invece ho approfittato della bagarre per il secondo posto e ho allungato quel tanto che è stato sufficiente per portare al termine la gara al primo posto. Ora sono in testa al trofeo e spero di restarci». Simone Vullo più che per il risultato è soddisfatto per il futuro della Formula. «Pensavo che la Formula Fiat Abarth fosse finita e invece è più viva che mai. Su questo podio ci sono due giovani su tre. C'è stato un exploit di Regis con il quale ho anche lottato a lungo. La formula Fiat Abarth è salva e nelle prossime gare ci sarà da divertirsi». Regis è la rivelazione di Misano. «Sono arrivato a Misano senza aver mai visto la pista, venerdì, con la macchina sul carrello e con un meccanico perché, il mio preparatore Lavazza non è potuto venire. Ho distrutto in prova la vettura ma siamo lo stesso riusciti a sistemarla. In gara ho avuto quasi timore di attaccare due "senatori" come Vullo e Barlassina ma poi, visto che la macchina era a posto, ho lottato con loro senza difficoltà ad "armi pari».

SPORT NAZIONALE/Vallelunga dice Merzario

## Symbol di successo

L'ex-ferrarista prende la vettura lasciata libera da Faraci e batte alla grande Lucchini vincitore delle prime gare. Sport 2000 a Veninata

**VALLELUNGA** — Dopo le vittorie di Monza e Pergusa sembrava proprio che Bruno Corradi con la Lucchini volesse monopolizzare il campionato italiano Sport. C'è voluto Arturo Merzario con la sua Symbol per fermare il pilota di Bressanone. Infatti il comasco, quest'anno più impegnato nella veste di costruttore e manager, ha approfittato della vettura di Faraci per questa gara libera e, infilatosi il casco, ha voluto verificare la competitività della sua vettura. Bersaglio centrato, ma anche conferma che due piloti del valore di Merzario e dello stesso Corradi possono «uccidere» un campionato fatto a misura dei gentlemen della domenica. Merzario ha guidato da par suo controllando bene l'avversario. Corradi non è infatti riuscito a impensierirlo nemmeno quando gli si è rifatto sotto per dei problemi di alimentazione alla Symbol del vincitore. Sulla griglia di partenza manca «Gero» con la Bogani afflitta da problemi di gioventù e di peso. Al via Merzario parte bene e a Corradi non rimane che accodarsi. Dietro Borghi, Ronca, Ragazzi, «Donald Duck» e Maniero si danno battaglia, ma chi dà spettacolo è Gallo con la Osella che dalla sesta fila risale con una grinta insospettata. Supera Maniero e Pezzali, poi al tornantino infila con decisione Costante che dopo alcuni giri per resistergli va nell'erba all'uscita del tornantino perdendo contatto. Il romano quindi avvicina «Donald Duck» e finisce per superarlo al 13. giro al Semaforo, approfittando del doppiato Piazzi dietro il quale si accoda «Donald Duck»; Gallo gira all'esterno lasciando di stucco l'avversario. Ronca intanto ha ragione di Borghi e Ragazzi cui non rimane che lottare per la quarta posizione; sesto è Gallo davanti a Costante, «Donald Duck», Pezzagli, Gaetani, Maniero e Zuccoli. Mentre Corradi sportivamente riconosce la superiorità di Merzario e recrimina per qualche doppiato lento e distratto. Arturo dice: «**Per tre volte mi è mancato il motore al tornantino, la macchina comunque**

**c'è e lo stesso si può dire del motore preparato da Giuliano Facetti. A casa abbiamo da completare altre due vetture, il lavoro quindi non manca; non farò tutto il campionato, ma solo alcune gare anche perché ne ho promesso quattro o cinque a mio figlio**». Nelle verifiche post-gara ai propulsori di Merzario e Borghi non è stata riscontrata alcuna irregolarità.

**GRUPPO 6.** Per la prima prova del Trofeo classe 2000 e dello challenge voluto e organizzato dallo stesso Osella, le Gruppo 6 hanno ancora mostrato tutta la loro validità nonostante il limitatore (9000 giri come massimo) quest'anno obbligatorio per le gare in circuito. Dieci le vetture al via ed Enzo Osella presente a Vallelunga ha promesso altre adesioni per le prossime gare. Mentre le vetture si schierano, quella di Sanesi, pole-position in prova, si ammutolisce; prontamente i meccanici la portano nella corsia dei box, ma al verde si lavora ancora freneticamente per sostituire la batteria. Parte in testa Veninata seguito da Parpinelli, Ceraolo e

Massimo Saccomanno. Sanesi si avvia con circa 25 secondi di ritardo iniziando un frenetico inseguimento che porta a guadagnare circa un secondo a giro. Dopo otto giri Parpinelli molla, messo anche in difficoltà da dei rapporti non troppo adatti al tracciato e Veninata prende il largo. Si ferma ai box per sostituire il pneumatico anteriore sinistro Saccomanno, mentre Nucera, con problemi di assetto è, con Aguzzoni, lontano dai primi. Già prima di metà gara Sanesi è quarto, insiste nella rimonta e a quattro giri dalla fine è nella scia di Ceraolo e Parpinelli. Due giri più tardi supera Ceraolo alla staccata prima della curva dei Cimini e Parpinelli alla curva Roma girando la stessa all'esterno. Veninata sul traguardo ha ancora otto secondi di margine, mentre Bono nelle ultime battute della corsa esce alla curva Roma. Veninata con questa vittoria conferma il suo ottimo momento convinto che anche con un Sanesi partito regolarmente avrebbe potuto lottare per il successo. «**Alla fine qualche problema con le gomme**

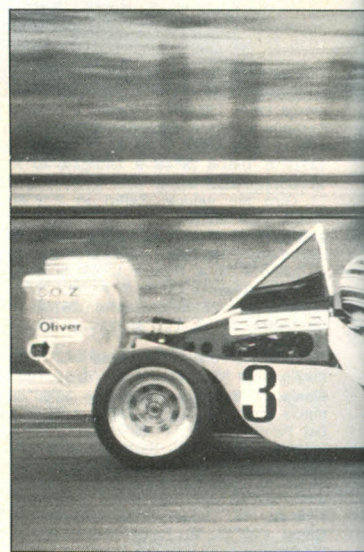
esisteva — dice mentre chiede del piazzamento di Sanesi —. **Anche gli altri comunque non dovevano stare molto meglio di me**». «**Questa categoria** — ha detto Osella prima della partenza della gara — **ha ancora molte cose da dire e la Fisa per l'87 ha già deliberato un Gruppo C3 Sport con cui si parteciperà al mondiale endurance. In questa categoria non vi saranno altro che delle Sport rivedute in certi particolari. Sarà una categoria internazionale con due classi (2000 e 2500) e noi costruiremo una vettura nuova**».

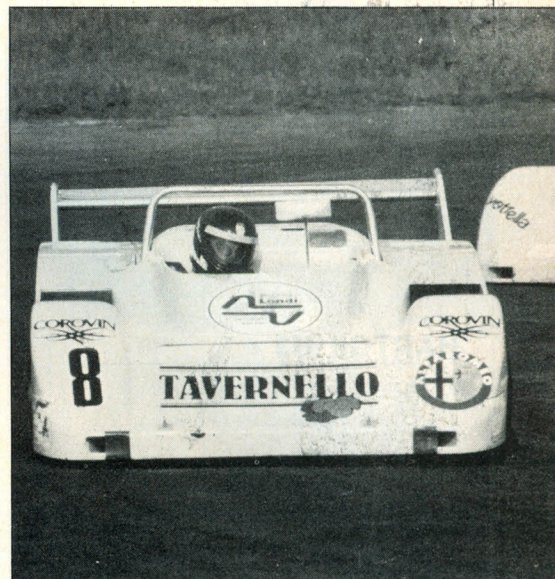
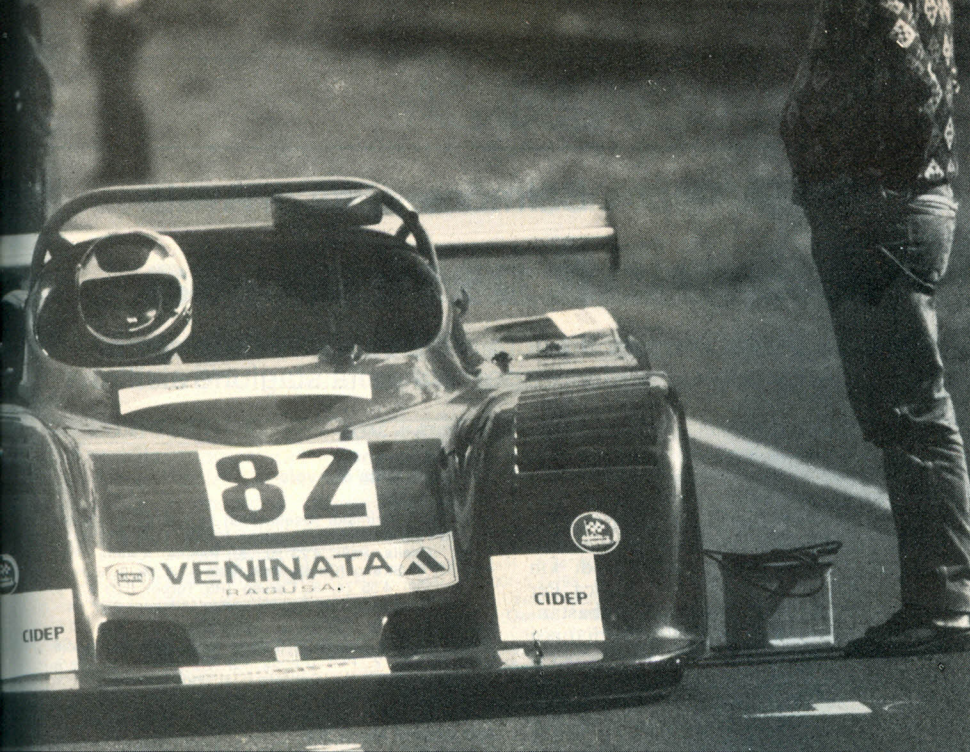
**Maurizio Masini**

## F. PANDA/Solo all'ultimo giro la vittoria del pilota Tatuus **Perego ringrazia Ottini**

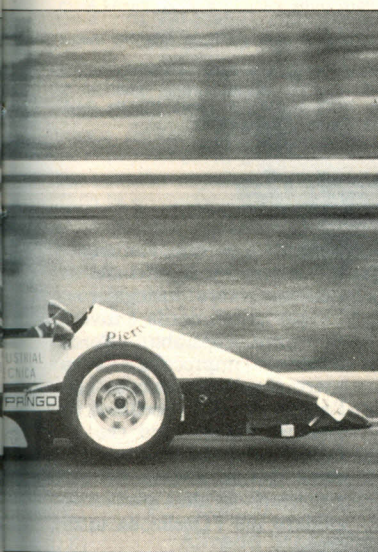
**VALLELUNGA** — Con un calendario assurdo che prevede quattro gare di campionato in venti giorni e quindi un impegno degno dei più celebrati professionisti, i protagonisti della Formula Panda hanno dato vita a una gara bella e con molti piloti a occupare la leadership. Alla fine Massimo Perego ha regalato una bella vittoria alla Tatuus, piegando proprio nelle ultime centinaia di metri la resistenza di Ottini che pur era riuscito a prendere il comando nel corso dell'ultimo giro. Poi all'uscita del tornante Perego ha affiancato l'avversario costringendolo a entrare all'esterno nella Esse. Ottini, cercando di resistere, ha finito per girarsi e per Perego è stata la vittoria. «**Teo Fabi** — ha detto salendo sul podio — **mi ha portato**

**fortuna, meglio di così non poteva andare**». Nelle fasi iniziali Caprotti (Tatuus) aveva condotto controllando prima Ballabio, costretto al ritiro per la rottura della leva del cambio, poi Canni Ferrari (Tatuus) e lo stesso Ottini. Ritiratosi Caprotti per la rottura del motore dopo sette giri, la testa è stata rilevata da Canni Ferrari che per molti giri si è alternato al comando con Ottini e Perego. L'entusiasmante gioco delle scie ha favorito un continuo scambio di posizioni. A sei giri dal termine Canni Ferrari si scompone alla curva del Semaforo e perde il contatto con i primi e viene riassorbito dal gruppetto degli inseguitori nel quale Bianchi, Peres, Giordano e Musani lottano con uguale accanimento. Giordano più volte tenta di superare Bian-





**La Lucchini di Borghi, sopra a destra, nella gara delle Sport Nazionale, da loro conclusa in 4. e 3. posizione (FotoStudio'83) mentre Veninata, sopra a sinistra, ha vinto fra le Sport 2000. A lato, la F. Panda di Lamberti davanti a Perego che poi vincerà e, in basso, la F.4 del vincitore Zoboli (FotografieOliver)**



chi che resiste favorito anche da un propulsore migliore. Le fasi concitate degli ultimi giri vedono Ottini in testa al 16., 17. e 19. giro, Perego al 18., 20. e 21., poi l'episodio conclusivo con Ottini che cerca di ripartire prima dell'arrivo degli inseguitori. La manovra però non tiene conto del doppiato Romagnoli che non riesce ad evitarlo; Ottini nonostante l'urto riparte, ma Canni Ferrari finisce per rimetterci ancora qualche posizione. Il «vecio» e grintoso Bianchi con la Ermolli conquista così il secondo posto davanti a Peres, Giordano, Musani e lo stesso Canni Ferrari. Per lo sfortunato Ottini c'è un decimo posto abbastanza amaro dietro anche a Nonnato, Alberti e Toffoli.

**FORMULA 4.** Non si schiera

Naspetti per la rottura dell'accensione al momento di entrare in pista: al via della gara di F.4 prende la testa Schiattarelli (Gimko) seguito da vicino da Zoboli, poi a 8 giri dalla conclusione quest'ultimo (Blm) rompe gli indugi e supera l'avversario alla curva Viterbo. Schiattarelli resiste per qualche altro giro in seconda posizione poi scivola fino in quinta posizione per noie all'alimentazione. Vince Zoboli, mentre Jemmi, Petri, Tabarelli e Schiattarelli finiscono nell'ordine alquanto staccati. Rumore (Gimko) era stato protagonista di una uscita alla curva Viterbo per la rottura della sospensione posteriore sinistra e anche Lisi (Condor) nello stesso giro usciva nello stesso punto. □

#### VELOCITÀ IN CIRCUITO

Vallelunga, 20 aprile 1986

#### Sport Nazionale

Terza gara

**La classifica:** 1. Merzario (Symbol) 22 giri in 28'27"46, media 148,431 km/h; 2. Corradi (Lucchini) 28'29"52; 3. Ronca (Lucchini) 28'35"54; 4. Borghi (Lucchini) 28'43"54; 5. Ragazzi (Lucchini) 28'43"77; 6. Gallo (Osella PA9) 29'19"54; 7. Costante (Lucchini) 29'27"42; 8. «Donald Duck» (Lucchini) 29'30"83; 9. Pezzali (Lucchini) 29'36"00; 10. Gaetani (Lucchini) 29'36"13; 11. Maniero (Lucchini) 29'41"90; 12. Zuccoli (Symbol) a 1 giro; 13. Visconti (Osella PA10) a 1 giro; 14. Capuzzo (Symbol) a 1 giro; 15. Palmeri (Chevron) a 1 giro; 16. Piazzini (March 755) a 2 giri; 17. Milani (Symbol) a 2 giri; 18. Mendis (March 755) a 2 giri; 19. Tosi (Lucchini) a 5 giri.

□ **Giro più veloce:** il 9° di Corradi in 1'16"44 alla media di 150,706 km/h.

**Così il campionato italiano sport** (dopo 3 prove): 1. Corradi p. 55; 2. Ronca 34; 3. Ragazzi 26; 4. Borghi 25; 5. Merzario 20; 6. Costante 19; 7. Bettin e Gallo 10.

#### SPORT 2000

**La classifica:** 1. Veninata (Osella-Bmw) 22 giri in 27'24"35, media 154,128 km/h; 2. Sanesi (Osella PA9-Bmw) 27'32"63; 3. Parpinelli (Osella-Bmw) 27'35"87; 4. Ceraolo (Osella PA9-Bmw) 27'36"53; 5. Aguzzoni (Osella-Bmw) a 1 giro; 6. Núcera (Osella-Bmw) a 1 giro; 7. Saccomando a 1 giro; 8. Bono (Osella-Bmw) a 3 giri.

□ **Giro più veloce:** il 14. di Sanesi in 1'12"93 alla media di 157,960 km/h.

#### FORMULA PANDA

**La classifica:** 1. Perego (Tatuus) 22 giri in 32'53"17, media 128,443 km/h; 2. Bianchi (Ermolli) 33'02"00; 3. Peres (Tatuus) 33'02"17; 4. Giordano (Ermolli/Tomassini) 33'02"39; 5. Musani (Crs) 33'02"72; 6. Canni Ferrari (Tatuus) 33'05"62; 7. Nonnato (Tatuus) 33'05"62; 8. Alberti (Ermolli) 33'22"89; 9. Toffoli (Tatuus) 33'57"75; 10. Ottini (Crs) a 1 giro; 11. Pareschi a 1 giro; 12. Romagnoli (Ermolli) a 2 giri.

□ **Giro più veloce:** il 12. di Ottini in 1'28"13 alla media di 130,716 km/h.

#### FORMULA 4

**La classifica:** 1. Zoboli (Blm) 20 giri in 20'06"17, media 99,687 km/h; 2. Jemmi (Jemmi) 20'41"52; 3. Petri (Gimko) 20'45"04; 4. Tabarelli (Condor) 20'53"59; 5. Schiattarelli (Gimko) 21'05"04; 6. Gallo (Blm) a 2 giri; 7. Sarzi Sartori (Condor) a 7 giri.

□ **Giro più veloce:** il 17. di Zoboli in 58"39 alla media di 102,963 km/h.

# HARTGE<sup>®</sup>

motorsport



## HARTGE H3

Kit aerodinamici per tutti i modelli serie 3 E 30 ed E 21

PER CATALOGO COMPLETO  
INVIARE L. 5.000 IN FRANCOBOLLI



## COMER

CONCESSIONARIA BMW

DISTRIBUTTRICE ESCLUSIVA PER L'ITALIA

Via Ferrarese, 41/d  
Tel. 051-90.27.55 - CENTO (FE)

# L'ALTRA DOMENICA

## SALITA/Coppa Belmonte-Città di Avola

# Grimaldi in discesa

Nessun problema per il pilota della scuderia Etna che si aggiudica «passeggiando» l'apertura della stagione siciliana

**AVOLA** — Enrico Grimaldi con pieno merito apre vittoriosamente la stagione delle cronoscalate siciliane. Il pilota della Scuderia Etna ha vinto per la sesta volta non consecutiva, su Osella PA4, la venticinquesima edizione della Coppa Belmonte-Città di Avola disputata sul classicissimo e tormentato percorso di km 7,800 che collega Avola con Avola Antica. Per Grimaldi si è trattato di una vittoria abbastanza agevole ottenuta con un vantaggio di quasi tre secondi. La lotta è stata più serrata per il secondo posto conteso dai due piloti emergenti Canino e Cassibba (quest'anno accasato con la Catania Corse). In prova era stato più bravo Cassibba per 10 centesimi; in gara è andata al contrario: Canino ha avuto la meglio per oltre due secondi. Cassibba al termine lamentava una cattiva tenuta del retrotreno della sua Osella. Molto soddisfatto invece Canino, che si sta reinserendo nel mondo delle corse dopo un'assenza prolungata. Al via presente anche il calabrese Domenico Scola, venuto ad Avola per difendere il suo primato delle sei vittorie, ma la sua Osella carente di tenuta e di assetto nell'anteriore non gli ha consentito di andare oltre un discreto quarto posto. C'era anche parecchia attesa per la nuova Ams 2000 che il proprietario Serra aveva affidato all'esperto «Arriva». La macchina è rimasta però al palo per la rottura, proprio sulla linea di partenza, di un giunto. In prova questa Ams aveva accusato problemi di alimentazione dovuti probabilmente a cattivo pescaggio. Nei primi 10 posti della classifica sono entrati con pieno merito Furnari, Caruso, Cappello e Loddo, appartenenti ai Gruppi N e A. Una carenza da attribuire al nuovo regolamento, che ha escluso i gruppi 2, 3, 4 e 5, e al fatto che parecchi piloti non sono riusciti ad avere per tempo la nuova macchina: sono ad esempio in via di ultimazione una trentina di Uno Turbo che presto vedremo in grande bagarre per il campionato omonimo indetto dai concessionari Fiat siciliani. C'è da aggiungere che gli organizzatori hanno preferito non inserire nel già affollatissimo elenco dei partenti 25 piloti con vetture del vecchio Gruppo.

Edo Murabito

## Rosolia si congratula

**AVOLA** — Una vittoria senza assilli per Enrico Grimaldi che commenta serenamente questo sesto successo nella Coppa Belmonte-città di Avola. «Osella perfetta di assetto e di motore — sintetizza il vincitore — Ottimo anche il tracciato, pulito come non mai. Solo nell'ultimo chilometro ho incontrato pietrisco e sacchetti di plastica, probabilmente portati dal forte vento che ha spirato fin dalla matti-

na». Il miglior complimento al vincitore arriva dal suo più acerrimo rivale, Benny Rosolia presente come spettatore lungo il percorso. «Enrico ha vinto di guida — diceva Rosolia — nel tratto in cui ero, ho visto un Grimaldi pulito, perfetto e concentrato. Tutti gli altri hanno mostrato qualche imperfezione». Molto contento anche il giarrese Alfio Canino: «Rientro praticamente dopo anni. Mi considero quasi

il vincitore morale, non credevo di riuscire a ottenere un risultato tanto lusinghiero». Un po' giù di corda è invece Giovanni Cassibba. «Porca miseria — imprecava — devo avere sbagliato qualcosa nell'assetto o nella scelta delle gomme. Sta di fatto che ho faticato a controllare la macchina che mi andava via dal posteriore. D'altra parte non guidavo più l'Osella da ottobre». □

### VELOCITÀ IN SALITA

Avola, 20 aprile 1986

#### 25. Coppa Città di Avola

##### La classifiche

**Absoluta:** 1. Grimaldi (Osella Pa9) in 4'05"89; 2. Canino (Osella Pa9) 4'08"73; 3. Cassibba (Osella Pa9) 4'10"83; 4. Scola (Osella Pa9) 4'23"20; 5. Patané (Osella Pa9) 4'23"53; 6. Strano (Osella Pa9 1600) 4'54"14; 7. Furnari (Ritmo 130) 4'55"74; 8. Caruso (R5 Turbo) 5'03"47; 9. Cappello (Alfasud) 5'04"98; 10. Loddo (Alfasud) 5'07"24.

##### GRUPPO N

**Classe 1000:** 1. Guastella (Panda 45) in 6'09"20, media km/h 76,056; 2. Puli (Panda 45) 6'11"99; 3. Privitera (Panda 45) 6'18"94; 4. Cultrera (Fiat Uno) 6'30"33.

**Classe 1150:** 1. Ienna in 5'37"85, media km/h 83,114; 2. Saluto 5'49"14; 4. Giordano 5'58"56; 4. Rametta 6'09"91.

##### Tutti su A112 Abarth 254.

**Classe 1300:** 1. Perrone (Samba Rally) in 5'31"16, media km/h 84,793; 2. Schilirò (Samba Rally) 5'41"92.

**Classe 1400:** 1. Filesi in 5'36"60, media km/h 83,422; 2. Gervasi 5'49"04; 3. Lombardo 5'57"12. **Tutti su Alfasud.**

**Classe 2000:** 1. Caruso (Renault 5 Turbo) in 5'03"47, media km/h 92,530; 2. D'Angelo (Fiat Uno Turbo) 5'18"51; 3. Alabiso (R5 Turbo) 5'22"23; 4. Corio (Fiat Uno Turbo) 5'39"21.

**Classe oltre 2000:** 1. Gianni (Escort Turbo) in 5'08"68, media km/h 90,968; 2. Donato (Escort) 5'12"83; 3. Torrisi (Alfetta Gtv 6) 5'15"47; 4. Ferraro (Escort Turbo) 5'26"23; 5. Ininar (Lancia Delta Turbo) 5'48"32.

##### GRUPPO A

**Classe 1000:** 1. Gentile (Panda 45) in 5'35"92, media km/h 83,591; 2. Riele (Panda 45) 5'47"01.

**Classe 1150:** 1. Testa in 5'21"33, media km/h 87,387; 2. Canonico 5'31"06; 3. Morabito 5'38"47; 4. Sciacca (A114 Abarth) 5'41"06. **I primi tre su 127 Sport.**

**Classe 1300:** 1. Borgia (Mini De Tomaso) in 5'52"84, media km/h 79,583.

**Classe 1400:** 1. Messana (Alfasud) in 5'15"05, media km/h 89,129; 2. Centamore (Renault 5 Alpine) 5'51"72.

**Classe 1600:** 1. Cappello (Alfasud) in 5'04"98, media km/h 92,072; 2. Loddo (Alfasud Sprint) 5'07"24; 3. Lucisano (Golf Gti) 5'12"89; 4. Grillo (Golf Gti) 5'14"58; 5. Montalto (Talbot Ti) 6'02"09.

**Classe 2000:** 1. Furnari (Fiat Ritmo 130) in 4'55"74, media km/h 94,948; 2. Massimino (Ritmo 130) 5'19"12; 3. Lombardo (Alfetta Gtv) 5'27"46; 4. Annino (Alfetta Gtv) 6'33"10.

##### GRUPPO B

**Classe 1600:** 1. Leotta (Fiat X1/9) in 5'48"66, media km/h 80,537; 2. Chiechio (Fiat X1/9) 5'48"66.

**Classe 3000:** 1. Gambino (Porsche 911 SC) in 5'07"44, media km/h 91,335.

##### GRUPPO C

**Classe 1000:** 1. Perri (Ams 1000) in 5'18"96, media km/h 88,036.

**Classe 1600:** 1. Strano (Osella Pa/7) in 4'54"14, media km/h 95,465.

**Classe 2000:** 1. Grimaldi (Osella Pa/9) in 4'05"89, media km/h 114,197; 2. Canino (Osella Pa/9) 4'08"73; 3. Cassibba (Osella Pa/9) 4'10"83; 4. Scola (Osella Pa/9) 4'23"20; 5. Patané (Osella Pa/9) 4'23"53.

## RALLYE COSTA SMERALDA

### 2° TROFEO RALLY



EQUIPAGGIO	PUNTEGGIO				TOT.
	PARZIALE				
1. Toivonen Cresto	-	24			24
2. Cerrato Cerrì	13	8			21
3. Zanussi Amati	4	3			7
4. Bossini Pasotti	4	-			4
5. Busseni Ciocca	1	-			1

Il regolamento prevede l'assegnazione di un punto per ogni prova speciale vinta, anche ex equo ed anche in caso di ritiro prima della fine di ogni gara.

SALITA/Ancora Tambone a Predappio

# Tris senza l'asso

Assente l'atteso Mauro Nesti, il pilota bresciano centra la terza vittoria consecutiva e cattura anche il nuovo record

**PREDAPPIO** — La nona edizione della cronoscalata Predappio-Rocca delle Caminate ha cancellato il record di Mauro Nesti, che resisteva dal 1982 con 2'41"93. Lo ha superato per due volte, sia nella prima manche sia nella seconda, Giuseppe Tambone, con i tempi di 2'40"87 e 2'40"32. Ha così vinto da dominatore la classica gara nazionale di velocità in salita valida per la Coppa Csaì della Montagna 1. zona, organizzata impeccabilmente dal Gruppo Piloti Bandini. La vittoria di Tambone trova rilievo nei tempi realizzati più che nel numero dei piloti che potevano concorrere per la vittoria. Era atteso Mauro Nesti ma non è partito; era presente come commissario della Csaì ed è intervenuto quando il direttore di gara voleva impedire a Tambone di partire nella seconda manche perché nell'intervallo aveva riparato il cambio dopo che l'imperfetta entrata della quarta marcia lo aveva infastidito nella prima. Nesti ha giustificato il forfait con la non perfetta messa a punto della sua vettura aggravata dalla preoccupazione di compromettere la vettura a pochi giorni della prima dell'Euromontagna in programma sette giorni dopo ad Ampus in Francia. Mentre la Romagna sembra benigna per Tambone, che ha fatto il tris consecutivo nella classica di Predappio e ha vinto nell'85 la scalata di Verucchio, è matrigna per Caliceti che ha rotto il semiasse a metà della prima risalita (conclusa egualmente con il 6. tempo) ma che ha indotto il veloce dottore bolognese a rinunciare. Roberto Curatolo, con due manche regolari, ha conquistato la seconda piazza; Braconi lo ha imitato cogliendo la terza. Regosa nella seconda manche ha tentato di migliorare la classifica, ma è incappato in un testacoda che l'ha eliminato concedendo così la quarta posizione ad Adriano Parlamento che è finito a 24"74 dal vincitore. Rimarchevole la prestazione di Giuliano Peroni, che ha vinto il gruppo 2 e si è classificato 5. assoluto. Si è distinto anche Castelli, 6. assoluto e 1. del Gruppo Sport Classe Nazionale.

**Alfredo Masinelli**

## VELOCITÀ IN SALITA

Predappio, 20 aprile 1986

### Predappio-Rocca delle Caminate

#### Le classifiche

**Absoluta:** 1. Tambone (Osella Pa10-Bmw) in 5'21"19 alla media di 90,787 kmh; 2. Curatolo (Osella Pa9) 5'26"24; 3. Braconi (Osella Pa9) 5'34"47; 4. Parlamento (March 2000) 5'45"93; 5. Peroni (Osella) 5'46"78; 6. Castelli (Lucchini) 5'53"58; 7. Trevisan (Osella Pa9) 5'54"60; 8. «Domingo» (Osella Pa9-Bmw) 5'57"10; 9. Travagin (Ams) 6'02"11; 10. Cantelli (Porsche Turbo 3.3) 6'02"53.

#### GRUPPO N

**Classe 1000:** 1. Amadori (A 112) 7'16"00 alla media di 66,881 kmh; 2. Agostini (A 112) a 7'06"; 3. Andreini (A 112) a 9'29"; 4. Venturi a 9'49"; 5. Binarelli (A 112) a 10'11"; 6. Santi a 10'81"; 7. Patrinostrò (A 112) a 11'99"; 8. Piccolomini a 12'05"; 9. Billi a 14'24"; 10. Papa a 14'49"; 11. Ingegneri a 22'62"; 12. Ferrini a 23'38"; 13. Torricelli a 25'33"; 14. Vavassori (A 112) a 29'44". Tutti gli altri su A 112 Abarth.

**Classe 1300:** 1. Bormolini in 7'23"66 alla media di 65,726 kmh; 2. Zavarini a 4"10. Entrambi su Samba Rally.

**Classe 1600:** 1. Dal Pozzo (Peugeot 205 Gti) in 6'55"38 alla media di 70,201 kmh; 2. Brenti (Ford Escort Xr3) a 12"28; 3. Conti (Vw Golf Gti) a 13"40; 4. Deri (Vw Golf Gti) a 15"15; 5. Tucceri (Ford Xr3) a

21"26; 6. Asta (Peugeot 205) a 25"54.

**Classe 2000:** 1. Marchiol (Renault Gt Turbo) in 6'43"00 alla media di 72,357 kmh; 2. Bertoloni (R 5 Gt Turbo) a 4"59; 3. Merzi (R 5 Gt Turbo) a 8"60; 4. «Francisco» (Fiat Ritmo 130) a 9"35; 5. Balboni (Fiat Ritmo 130) a 13"06; 6. Angelelli (Fiat Ritmo 130) a 13"74; 7. Bongiovanni (Kadett Gsi) a 18"01; 8. Gherardi (Kadett Gsi a 23"71; 9. Bianchi (R 5 Turbo) a 51"13.

**Classe 2500:** 1. Errani (Lancia Delta T.) in 6'50"42 alla media di 71,049 kmh; 2. Brandi (Alfetta Gtv) a 8"35; 3. Falcone (Ford Rs Turbo) a 15"07; 4. Polverini (Lancia Delta T.) a 21"08; 5. Burattini (Lancia Delta T.) a 26"86.

#### GRUPPO A

**Classe 1000:** 1. Armuzzi (Fiat Panda 45) in 7'28"67 alla media di 64,992 kmh.

**Terza vittoria di fila a Predappio per Tambone, al volante della Osella, sotto. A lato; la Fiat Ritmo 130 di Negrente primo del Gr. A (Attualfoto)**



## «Telaio vincente»

**PREDAPPIO** — Tambone è raggiante per il tempo ottenuto nella prima manche, eppure quasi si morde le mani. «Ho avuto noie con la quarta, — racconta — avrei fatto 2' e 38" certamente. Sì, mi basta avere battuto il record di Nesti. Tenterò di migliorarlo nella seconda dopo avere perfezionato la quarta; sono stretti tornanti che mi esaltano». E così è stato, con il record assoluto per la Predappio-Rocca delle Caminate in 2'40"32. Caliceti, rotto il semiasse nella prima manche, ha caricato la vettura ed è tornato a Bologna. «La Romagna mi è nemica — ha detto — Speravo nell'assoluto; ma la rottura del semiasse mi ha tolto ogni speranza». Curatolo, secondo assoluto: «Non potevo fare di più con il retrotreno che non era stabile, ma sono più che contento». Conclude Tambone. «La stabilità della vettura è essenziale per potere sfruttare tutti i cavalli del motore. — dice il vincitore — Il nuovo telaio dell'Osella è eccezionale e i due secondi in meno rispetto all'85 sono determinati dal telaio.» □

**Classe 1150:** 1. Mammanco (Fiat 127 Sport) in 6'54"44 alla media di 70,360 kmh; 2. Cardinali (Fiat 127 Sport) a 1"16; 3. Santus (Fiat 127 Sport) a 2"10; 4. Tomasi (Fiat 127) a 5"34; 5. Conti (Fiat 127) a 8"50; 6. Poconi (Fiat 127) a 9"20; 7. Rissone (A 112 Abarth) a 14"44; 8. Carponi (A 112 Abarth) a 22"06; 9. Turci (A 112) a 28"16.

**Classe 1300:** 1. Serena (Talbot Samba R.) in 7'15"94 alla media di 66,890 kmh; 2. Ambrosi (Talbot Samba) a 0"33; 3. Orlandi (R 5 Ts) a 6'06"03.

**Classe 1400:** 1. Pescatori (Alfasud) in 7'14"97 alla media di 67,039 kmh; 2. Pennesi (Renault Alpine) a 0"15; 3. Nozzolli (Renault Alpine) a 0"25; 4. Marzocchi (Alfasud Sprint) a 17"21.

**Classe 1600:** 1. Amato (Vw Golf) in 6'42"74 alla media di 72,404 kmh; 2. Simoncelli (Vw Golf Gt) a 2"82; 3. Branducci (Vw Golf Gt) a 6"44; 4. Pera (Toyota Corolla) a 10"46; 5. Gonfiotti (Talbot Sunbeam) a 13"13; 6. Zambelli (Talbot Tl) a 19"90.

**Classe 2000:** 1. Negrente (Fiat Ritmo 130) in 6'29"99 alla media di 74,771; 2. Mantellini (Alfa Romeo Gtv) a 2"41; 3. Ramilli (Alfetta Gtv) a 8"35; 4. Panzeri (Opel Kadett) a 24"49; 5. Gollner (Fiat 131 Racing) a 25"87; 6. Lorenzini (Opel Ascona) a 28"21; 7. Campedelli (Fiat Abarth 2.0) a 29"34; 8. Mammi (Fiat Ritmo 130) a 34"22; 9. Garofani (R 5 Turbo) a 35"17.

**Classe 2500:** 1. Zucchini (Alfetta Gtv) in 6'35"52 alla media di 73,726 kmh.

#### GRUPPO B

**Classe 1600:** 1. Alcidi in 6'53"69 alla media di 70,488 kmh; 2. Tarozzi a 2"24; 3. Varalta a 19"02; 4. Accorsi a 28"84; 5. Rosai a 40"16. Tutti su Fiat X 1/9.

**Classe 2000:** 1. Maset (R 5 Turbo) in 6'29"14 alla media di 74,934 kmh; 2. Zanini (R 5 Turbo) a 3"45; 3. Bartoloni (Lancia Beta) a 26"98; 4. Tribbia (R 5 Turbo) a 32"49; 5. Bottazzi (Lancia Beta) a 37"65; 6. Campini (Lancia Beta) a 37"82; 7. Pullè (Spider 124 Ts) a 54"55.

**Classe 2500:** 1. Fantini (Talbot Lotus) in 6'34"93 alla media di 73,836 kmh.

**Classe 3000:** 1. Viganò (Porsche 3000) in 6'26"20 alla media di 75,505 kmh; 2. Tarquini (Porsche Carrera) a 10"71; 3. Manghi (Porsche 2700) a 12"88.

**Classe oltre 3000:** 1. Cantelli (Porsche T. 3300) in 6'02"53 alla media di 80, 435 kmh.

#### GRUPPO 6

**Classe 1300:** 1. Peroni (Osella) in 5'46"78 alla media di 84,088 kmh; 2. Travagin (Ams) a 15"33.

**Classe 1600:** 1. «Domingo» (Osella Pa9) in 5'57"10 alla media di 81,658 kmh.

**Classe 2000:** 1. Tambone (Osella Bmw Pa10) in 5'21"19 alla media di 90,787 kmh; 2. Curatolo (Osella Pa9) a 5"05; 3. Braconi (Osella Pa9) a 13"30; 4. Parlamento (March 2000) a 24"74. 5. Trevisan (Osella Pa9) a 33"41.

**Sport Nazionale:** 1. Castelli (Lucchini) in 5'53"58 alla media di 82,471 kmh; 2. Ronchi (Lucchini) a 38"67; 3. Licheri (Osella Pa10) a 40"28.

## RALLY 1. SERIE/Primavera da Lancia Rally

# Medaglia di Bronson

Una gara disturbata dagli errori di cronometraggio premia l'asso palermitano vincitore in scioltezza con la 037

**CALTANISSETTA** — Era da tempo che nei rally siciliani non si presentavano tanti quanti a Caltanissetta, al via di una gara di Coppa Italia. 117 partenti nella prova d'apertura della 7. zona, il 40. rally di primavera, costituiscono un primato da non sottovalutare. Peccato che a rovinare la festa della vittoria di «Bronson» — Di Prima su Lancia Rally ci abbiano pensato dei cronometristi inesperti, che ripetendo degli errori lungo tutto il percorso hanno fatto sì che la carovana del rally accumulasse un ritardo tale da fare arrivare allo scadere dei permessi prefettizi di chiusura delle strade quando ancora mancavano tre prove speciali da disputarsi. Saggia quindi la decisione della direzione gara di interrompere il rally a quel punto, con tre prove d'anticipo, quando già una speciale (Comunelli) era stata annullata dopo che testa e coda del rally si erano congiunti a causa dei ben noti ritardi. A fare le spese di tutto ciò sono stati alcuni piloti, che si sono visti attribuire delle penalità a dei controlli orari, la cui veridicità è ancora da accertare. L'ispettore Csai ha deciso comunque di inviare copia dei cronologici alla Csai per un più attento controllo, mentre nessun appunto si può muovere all'organizzazione della gara, l'Easan (l'ente che cura l'attività sportiva dell'Ac Caltanissetta), dimostratosi ben più meritevole del coefficiente cinque di cui il Primavera si fregia. La cronaca offre pochi spunti di rilievo. Dopo la defezione di «Joker», che poche ore prima della partenza ha ritenuto non perfettamente a punto la sua Lancia Rally, tutti i riflettori erano puntati su «Bronson»-«Di Prima», anch'essi alla guida della vettura torinese. E infatti i portacolori della Palermo Rally non avevano difficoltà a imporsi in tutte le otto prove disputatesi, inseguiti nelle prime tre da Vazzana, su Porsche, poi ritirati per uscita di strada. Il suo posto veniva rilevato da un'altra Porsche, quella dei locali Serpente-Abate, che tornavano

alle gare dopo un anno di assenza. Al termine di una corsa aggressiva. Ma altrettanto prudente, Plano-Di Dio si sono meritati il terzo posto assoluto e primo del Gruppo N, alla guida della Ford Escort Turbo della Promotion, precedendo al traguardo Gitto-Avara (Opel Ascona 400) e Vella-Carusò (Porsche 911). Il Gruppo A era stato dominato da Sollano-Patti, su Talbot 1600, ma una non ancora accertata penalizzazione a un C.O. ha fatto scivolare i neo-acquisti del Messina Sporting Club nelle retrovie, permettendo a Parisi-Pellitteri (Manta) di primeggiare. **Pietro Libro**

**Era attesissima la gara di «Bronson» con la Lancia 037 della Palermo Corse. La vettura torinese non ha lamentato problemi ed è stata vittoria facile (ArchivioAs)**



### RALLY 1. SERIE

Caltanissetta, 19-20 aprile 1986

#### 4. Rally di Primavera

1. gara di Coppa Italia 7. zona (coeff. 5)

#### Le classifiche

**Assoluta:** 1. Bronson-Di Prima (Lancia Rally) in 45'36"; 2. Serpente-Abate (Porsche 911 Sc) a 1'51"; 3. Plano-Di Dio (Ford Escort Turbo) 2'09"; 4. Gitto-Avara (Opel Ascona 400) 2'10"; 5. Vella-Carusò (Porsche 911 Sc) 2'29"; 6. Di Miceli-Sarmentino (Fiat Ritmo 130) 3'08"; 7. Parisi-Pellitteri (Opel Manta Gte) 3'01"; 8. Profeta-Palmeri (R5 Gt Turbo) 3'13"; 9. Bombaci-Indelicato (R5 Gt Turbo) 3'19"; 10. Lombardo-Vitale (Fiat Ritmo 130) 3'22".

#### GRUPPO N

**Classe 1150:** 1. Schembari-Di Martino in 56'03"; 2. Guagenti-La Paglia a 33"; 3. D'Anca-Parisi 1'41"; 4. Bagnato-Cariolo 1'47"; 5. Conti-Casablanca 2'31"; 6. Burgo-Tignino 3'31"; 7. Giammusso-Vaccaro 3'51"; 8. Lo Piano-Ferrigno (Fiat Panda) a 8'42". **Tutti gli altri su A 112 Abarth 70 Hp.**

**Classe 1300:** 1. Di Sclafani-San Giorgio in 54'02"; 2. Moncada-Consiglio (Talbot

Samba) a 12"; 3. Polara-Conigliaro 20"; 4. «Wood»-Granata 1'21"; 5. De Luca-Varvarà 1'47"; 6. Bertucci-Triolo 2'09"; 7. Prinzi-Valli-Cuccia 2'13"; 8. Gangemi-Gangemi 3'28"; 9. D'Emma-Sanfilippo 3'45"; 10. Pernica-Pernica 4'39"; 11. Spataro-Maniaci (Samba) 5'22"; 12. Rao-Andronico (Fiat Uno) 6'22". **Gli altri su Opel Corsa**

**Classe 1600:** 1. Viti-Fedele (Peugeot 205 Gti) in 53'11"; 2. Saitta-Triolo (Alfasud) a 2'17"; 3. Trommino-Cilia (Peugeot 205) 2'38"; 4. Abate-Giglio (Talbot Ti) 4'44"; 5. Gelardi-Cucilla (Alfasud) 5'24"; 6. Marra-Palermo (Peugeot 205 Gti) 6'18"; 7. Sgroi-Giordano (Peugeot 205 Gti) 7'59"; 8. Baudo-Dimonica 8'59"; 9. Gaetani-Callari (Fiat Ritmo 105) 11'19".

**Classe 2000:** 1. Miceli-Sarmentino (Fiat Ritmo) in 48'44"; 2. Profeta-Palermi (R5 Turbo) a 5"; 3. Bombaci-Indelicato (R5 Turbo) 11"; 4. Lombardo-Vitale (Ritmo 130) 14"; 5. «Fly»-Magliocco (Fiat Uno Turbo) 56"; 6. Guarino-Lanzalaco (Kadett Gsi) e Savoca-Raineri (Kadett Gsi) a 1'11"; 8. Imborgia-Paleologo 2'01"; 9. Ragalbutto-Ragalbutto (R5 Turbo) 2'08"; 10. «Halifax»-Lisitar (Ritmo) 2'18"; 11. Pino-Siracusa 2'28"; 12. Tumino-Voto (O.

Kadett Gsi) 2'31"; 13. Sortino-Sortino 2'48"; 14. La Cerva-Incrapera (R5 Turbo) 2'59"; 15. Gulino-Chiaromonte (Ritmo 130) 3'16"; 16. Hardouin-Failla (R5 Turbo) (Esclusi dalla classifica per irregolarità tecniche) 3'25"; 17. Gennuso-Slamone (Ritmo 130) 3'26"; 18. Bruno-Farina 3'51"; 19. Sassano-Di Franco 4'37"; 20. Rizzo-Abate (R5 Turbo) 5'04"; 21. Scattareggia-Bonafede 5'06"; 22. Trimarchi-Settimo (Kadett Gsi) 6'26"; 23. «Erreci»-Giallongo (R5 Turbo) 7'57"; 24. Policino-Lopiano (Lancia Y10 Turbo) 15'07".

**Classe oltre 2000:** 1. Plano-Di Dio in 47'45"; 2. Bottone-Raniolo a 3'11" Tutti su Ford Escort Turbo.

#### GRUPPO A

**Classe 1150:** 1. Margareci-Tricomi in 54'27"; 2. Trovatiello-Minissale a 10"; 3. Catalano-Nobile 30"; 4. Galipo-Ferlazzo 1'33"; 5. Piparo-Territo (A 112) 2'25"; 6. Provenzano-Provenzano 5'17".

#### Tutti gli altri su Fiat 127 Sport.

**Classe 1300:** 1. «Mark»-Bacile (Kadett Sr) in 53'30"; 2. Mingoia-Di Girolamo (Alfasud) a 4'28".

**Classe 1600:** 1. Sollano-Patti (Talbot Ti) in 49'17"; 2. D'Agostino-Costanza (Alfasud) a 1'46"; 3. Gerbino-Mancuso (Talbot Ti) 4'30"; 4. Di Pasquale-Genovese (Alfasud) 4'47"; 5. Sanfilippo-Perino (Talbot) 5'11"; 6. Ospedale-Messina (Alfasud) 5'58"; 7. Valenza-Valenza (Golf Gti) 6'46"; 8. Calcaterra-Giancoa (Ford Escort) 6'59"; 9. Paratore-Balena (Fiat Ritmo 105) 7'23"; 10. Barberi-Gemelli (Vw Golf Gti) 9'56"; 11. Plama-Carrubba (Ritmo 105) 10'03"; 12. Ebreo-Milana (Alfasud Sprint) 10'20"; 13. Zummo-Di Lorenzo (Talbot Ti) 10'40"; 14. Guttilla-Foti (Alfasud Sprint) 25'26".

**Classe 2000:** 1. Parisi-Pellitteri (Manta Gte) in 48'46"; 2. Palmisano-Augello (Ritmo 130) a 16"; 3. Tortorici-Difranco (Ascona) 22"; 4. Giuffrida-Scarpaci (Kadett Gsi) 3'34"; 5. Lo Nobile-Sanfilippo (Alfetta Gtv) 4'59"; 6. Frines-Scichilone (Manta Gte) 6'51"; 7. Mirabile-Caprarò (Ascona) 7'57".

#### GRUPPO B

**Classe 3000:** 1. «Bronson»-Di Prima (Lancia Rally) in 45'36"; 2. Serpente-Abate (Porsche 911 Sc) 1'51"; 3. Gitto-Avara (Ascona 400) 2'10"; 4. Vella-Carusò (Porsche 911 Sc) 2'29"; 5. Randazzo-Bogese (Porsche 911 Sc) 4'02"; 6. Cicci-Bellomo (Talbot Lotus) 6'12"; 7. Mauro-Fep (Porsche 911 Sc) 10'08"; 8. Maggio-Calaciura (Seat Ibiza) 13'36".

## Serpente a spinta

**CALTANISSETTA** — All'arrivo di Caltanissetta «Bronson» sembrava essere abbastanza riposato. «Dopo il forfait di «Joker» — ha dichiarato il baffuto pilota palermitano — è stato facile impostare la gara su un certo ritmo che ci ha consentito di contenere prima gli attacchi di Vazzana e poi quelli di Serpente, tenuto sempre a distanza. La macchina ci ha poi assecondato perfettamente». Altrettanto soddisfatto era Serpente, buon secondo dopo un anno di sosta: «Questa gara mi è servita per prendere confidenza con un anno di sosta: che soltanto in una prova mi ha dato dei fastidi, quando un filo elettrico ha fatto massa, costringendomi a partire due volte a spinta. Sono quindi soddisfatto del mio risultato». Una vettura di Gruppo N, la Escort Turbo, è salita al terzo posto; a condurla vi era Plano. «Guidavo per la prima volta questa vettura — ha detto Plano — ma mi ci sono subito abituato. Dedico la vittoria di Gruppo a mio cugino Gianvito, un mio grande tifoso scomparso mesi fa in un incidente stradale». Appagato anche l'unico equipaggio femminile, Policino-Lopalno, giunto al traguardo: Questa era la prima gara, nostra e della Lancia Y 10 Turbo della Promotion. Siamo quindi felici di avere concluso senza alcun problema grave». □

## SLALOM/Solo 34 piloti al via a Montesano

# È sempre Maggio

Il pilota della Salerno Corse si è accontentato di una sola manche per vincere la corsa con ampio margine su De Luca

**MONTESANO** — In una giornata particolarmente fredda, dalle variabili condizioni meteorologiche, solo 34 sono stati i partecipanti a questa seconda edizione della slalom di Montesano sulla Marcellana. Fra questi ha sventato senza particolari difficoltà Vincenzo Maggio, portacolori della Salerno Corse, che con l'agile Fiat X 1/9 Dallara ha vinto la gara, disputata sulla strada nazionale che conduce nel centro del paese. Vincenzo Maggio è riuscito a imporsi nonostante abbia disputato solo la prima manche, in quanto la pioggia ha fatto desistere dal ripetere la seconda prova oltre al vincitore anche altri concorrenti. In poco tempo il sole campano ha asciugato la sede stradale e i piloti hanno potuto effettuare la seconda manche in condizioni ottimali, tanto che molti hanno migliorato la loro prestazione migliorando la loro posizione di classifica. Giovanni De Luca, unico valido antagonista del vincitore non è riuscito, nonostante le caratteristiche del percorso fossero idonee alla sua potente Porsche, a superare Maggio, anche per la sfortunata prima manche quando a metà percorso aveva raggiunto il concorrente partito prima di lui e non gli aveva prontamente dato strada. Da sottolineare la brillante prestazione di Giovanni Loffredo che con la Fiat X 1/9 ottimamente preparata dall'officina Dalmazia ha conquistato di prepotenza la terza posizione, superando vetture più potenti e piloti più quotati nelle gare di slalom. La gara era valida come terza prova del campionato provinciale di slalom organizzato dall'automobil Club di Salerno. Il prossimo appuntamento è il 15 giugno a Sapri per il 3. trofeo Carlo Pisacane.

**Simone Capuano**

### SLALOM

Montesano, 20 aprile 1986

#### 1. Slalom di Montesano

##### Le classifiche

**Absoluta:** Vincenzo Maggio (Fiat X 1/9 Dallara) 222,53; 2. De Luca (Porsche) 230,73; 3. Loffredo (Fiat X 1/9) 232,53; 4.

Castrocola (Fiat 500) 234,12; 5. Pandolfi (Fiat X 1/9) 237,53; 6. Vezza (A 112) 244,18; 7. Esposito (Fiat 126) 244,49; 8. Falco (Talbot Lotus) 244,57; 9. Coccia (Fiat 126) 244,76; 10. Attanasio (Fiat X 1/9) 244,98.

##### GRUPPO N

**Classe 1150:** 1. Fezza (A 112) 253,35; 2. Porzio (A 12) 253,51; 3. Giudice (A 112) 258,93.

**Classe 1300:** 1. Longobardi (Simca R.2) 247,32; 2. Pualzella (Alfasud) 253,88.

**Classe 1600:** 1. D'Amico (VW Golf GTI) 253,80.

**Classe oltre 1600:** 1. Lombardi (Ritmo 1300) 245,32.

##### GRUPPO A

**Classe 1150:** 1. D. Fezza (A 112) 244,18; 2. Gargiulo (A 112) 248,28.

**Classe 1600:** 1. Giordano (Metro MH) 250,76; 2. Campitiello (VW Golf GTI) 251,38; 3. Attanasio (VW Golf GTI) 251,78; 4. Paolino (Mini De Tomaso) 253,91.

##### GRUPPO SPECIALE

**Classe 700:** 1. Esposito (Fiat 126) 244,49; 2. Coccia (Fiat 126) 244,76; 3. Rocco (Fiat 126) 251,05; 4. Esposito (Fiat 126) 265,079.

**A lato, Maggio fra i birilli con la sua Fiat X1/9 con cui ha vinto facilmente anche a Montesano**  
(FotoLibro)



**Classe 1000:** 1. Pepe (Fiat 127) 245,99; 2. Camaro (A 112) 246,14; 3. Rocco (A 112) 248,85; 4. Sergio (Fiat 127) 249,41.

**Classe 1150:** 1. Manfrediello (A 112) 245,89.

**Classe 1300:** 1. Attanasio (Fiat X 1/9) 244,98; 2. Campagna (Simca R.2) 246,60; 3. D'Amico (Fiat X 1/9) 246,99.

**Classe 1600:** 1. Maggio (Fiat X 1/9 Dallara) 222,53; 2. Loffredo (Fiat X 1/9)

232,53; 3. Cappa 240,62.

**Classe 2000:** 1. Vivone (Opel Kadett GTE) 325,80.

**Classe 3000:** 1. De Luca (Porsche 230.73; 2. Falco (Talbot Lotus) 244,57.

##### PROTOTIPI

**Classe 1000:** 1. Mastrocola (Fiat 500) 234,12; 2. Gritta (Fiat 60) 252,06.

**Classe oltre 1000:** 1. Pandolfi (Fiat X 1/9) 237,53.

## In 55 piloti alla quarta edizione dello slalom di Cecima

# Pagliari anche in casa

Il pilota di Vigevano in gara con la Fiat X1/9 l'ha spuntata anche se di poco su Erberto Rossi, rivale di sempre, questa volta secondo

**CECIMA** — Walter Pagliari si è aggiudicato il quarto slalom singolo di Cecima, organizzato dall'Automobil Club Pavia e della locale Pro Loco. Il pilota vigevanese, che greggia per la Grifone, ha ipotecato la vittoria nella prima delle due prove staccando il tempo di 1'35"37 che è rimasto il migliore della giornata. Unico avversario a impensierirlo, Erberto Rossi, pure su Fiat X 1.9, al quale è riuscita una bella seconda manche che gli ha permesso di consolidare la seconda piazza ai danni di Alberto Sabbadini. La gara è vissuta praticamente sulle rincorse a Pagliari, parso, comunque, invincibile e in gran forma. Ottimo le prove dei pavesi Buscone e Fiori, quest'ultimo fresco vincitore del Rally Città di Stradella, gli unici a scendere sotto 1'1'40" sui 2800 metri del percorso ricavato dal noto circuito di Cecima che anche quest'anno concluderà il Rally Quattro Regioni, la cui organizzazione appare accertata per il 30 ed il 31 maggio

prossimi, dopo la forzata rinuncia del 1985. Cinquantacinque dei cinquantasei iscritti hanno superato le verifiche e poi hanno portato a termine le due prove. Buono il concorso del pubblico favorito dalla bella giornata, dopo le piogge continue dei giorni precedenti. Gli organizzatori della Pro Loco hanno premiato anche i concorrenti delle Classi non costituite (ben sei).

Nota curiosa, è mancata la lotta per le vittorie di Classe, andate a Rizzi, Pambianchi, Fiori, Vottero, Salvino, Rossi, Tagliaferri e Pagliari, quest'ultimo raggiante per aver vinto sulle strade di casa, solitamente avere di soddisfazioni, almeno per lui.

**Claudio Rusconi**

### SLALOM

Cecima, 21 aprile 1986

#### 4. Slalom di Cecima

##### Le classifiche

**Absoluta:** 1. Pagliari (Fiat X1/9) 95,37; 2. Rossi (Fiat X1/9) 95,45; 3. Sabbadini (Fiat 500) 97,40; 4. Busone (Kadett) 98,15; 6. Fiori (Ascona) 98,60; 6. Masante (Fiat 500) 101,16; 7. Bordini (Fiat 500) 101,43; 8. Poletti (Fiat X1/9) 102,44; 9. Tagliaferri

(Kadett) 102,49; 10. Massola (Prototipo) 102,52.

##### GRUPPO N/1/3

**Classe oltre 1600:** 1. Rizzi (Kadett) 102,73; 2. Travagin (R4) 103,04; 3. Canzian (Kadett) 108,84.

##### GRUPPO A

**Classe 1150:** 1. Pambianchi (Fiat 127) 106,96; 2. Ravasio (A112) 107,95; 3. Buzzini (A112) 109,20; 4. Cuneo (A112) 110,48; 5. Negro (Fiat 127) 111,36; 6. Scarpa (Fiat Uno) 115,34; 7. Ruggeri (A112) 116,29.

**Classe 1600:** 1. Fiori (Ascona) 98,60; 2. Zanardi (Ascona) 108,80; 3. Diani (Manta) 117,28.

##### GRUPPO SPECIALE

**Classe 1000:** 1. Vottero (Fiat 127) 105,71; 2. Bovolenta (A112) 108,92; 3. Salgaro (Fiat 127) 109,62; 4. Celasco (A112) 110,86; 5. Zaneboni (Fiat 127) 115,61; 6. De Filippi (Fiat 500) 118,51; 7. Bianchi (Fiat 127) 120,71; 8. Brignoli (A112) 128,70.

**Classe 1150:** 1. Salvino (A112) 102,97; 2. Bolognesi (Fiat 127) 105,49; 3. Cigala (A112) 106,60; 4. Soldati (A112) 109,76; 5. Aminti (Fiat 128) 122,01.

**Classe 1300:** 1. Rossi (Fiat X1/9) 95,45; 2. Poletti (Fiat X1/9) 102,44; 3. Boselli (Simca R2) 104,14; 4. Faccini (Mini Cooper) 106,44; 5. Ringoni (Simca R2) 107,05; 6. Chiesa (Alfasud).

##### PROTOTIPI

**Classe 1000:** 1. Tagliaferri (Kadett) 102,49; 2. Bonvini (Kadett) 103,74; 3. Bonomi (Alfa 2000) 107,36; 4. Ferrari (Escort) 110,28; 5. Schiavi (Fiat 131) 111,70; 6. Dezza (Escort) 114,17; 7. Ferrari (Beta) 124,18.

**Classe oltre 1000:** 1. Pagliari (Fiat X1/9 Abarth) 95,37; 2. Sabbadini (Fiat 500) 97,40; 3. Masante (Fiat 500) 101,16; 4. Massola (prototipo) 102,52.

SLALOM/A Volturino

## In Puglia domina Azzarone

FOGGIA L'Automobil Club di Foggia si muove su due fronti: non solo cura l'aspetto sportivo con l'organizzazione delle sue gare ma anche quello turistico. Lo scopo principale di queste due gare slalom (in programma una a Volturino e l'altra il 15 giugno a Rignano Garganico) è quello di movimentare questi comuni del sub appennino dauno che ormai vivono quasi di inedia. Azzarone e la sua Renault 5 Turbo sono stati i protagonisti in assoluto di questa gara slalom con alle spalle Iannotti anche lui targato Renault. Ottimo terzo Luigi Mazzone seguito da Giovanni Di Bari e da Luigi De Amicis tutti su Ritmo Abarth 130. In effetti questo tipo di gara si avvicina sempre più a una vera e propria gara in salita. Buona la partecipazione: alla manifestazione hanno aderito tutti i piloti già esperti di rally o di cronoscalate. Grande l'afflusso di pubblico per l'insolito spettacolo e grande pranzo offerto dal comune di Volturino a tutti gli addetti ai lavori a fine manifestazione.

**Bruno Ottomano**

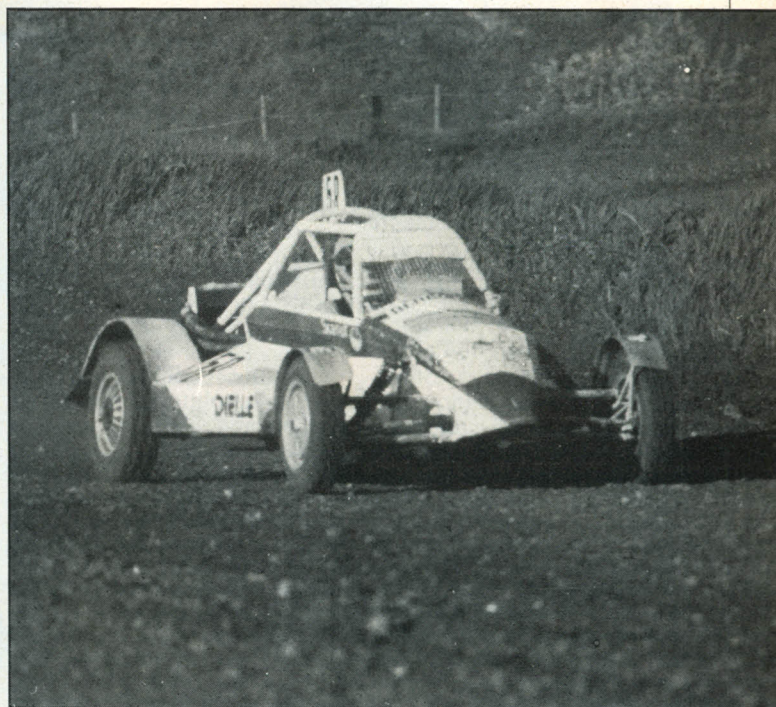
AUTOCROSS/A Lonato gara di apertura della stagione 1986

## Uno Scariot vincente

Con la Fiat 1500 prototipo ha condotto la gara dall'inizio alla fine  
Fra le elaborate affermazione di Lazzari, Mucchiani e Masioli

LONATO - Domenica 20 aprile è stato inaugurato l'anno sportivo 1986 al crossodromo La Piana di Lonato. Una bella giornata di sole ha reso possibile l'afflusso di un pubblico particolarmente numeroso, anche se non proprio quello delle grandi occasioni. Molti i partenti, nonostante la gara non avesse validità per il campionato italiano. La vittoria assoluta è andata al veneto Scariot su prototipo Fiat 1500. Lo stesso pilota ha condotto la gara sempre al comando dal primo all'ultimo dei giri previsti, dichiarando alla fine che per questo motore da 1500 cc si trattava dell'ultima corsa. Sfortunata, invece, la gara di Cassinelli sul prototipo Fiat 3900 che a pochi giri dal termine ha dovuto cedere la seconda piazza all'altro veneto, Baldisser, per un principio di incendio della vettura dovuto alla rottura del motore. Secondo assoluto Baldisser dunque, sebbene sia stato attardato per essere stato ostacolato alla partenza. Nella classe fino a 3500 cc si è distinto Masioli (Porsche), mentre Stecca (Stratos) come al solito superante e spettacolare, non è riuscito a imporsi avendo sbagliato tipo di gomme. Altrettanto bravo Apostoli giunto secondo. Ottima la corsa di Lazzari, su Mini con motore Suzuki vincitore nella classe fino a 1000, sostenendo gli attacchi di Varzanega, con la vettura che era del campione Caron. Da cornice a questa gara c'è stato il trofeo 2 Cavalli Dyane Cross vinto da Nardin.

**Nicola Biondo**



Sopra, Scariot non ha avuto rivali fra i prototipi vincendo la prova di apertura a Lonato davanti a Baldisser. Sotto, Mucchiani in controsterzo con l'Alfa Sprint si è imposto con netto margine nella classe B delle elaborate (FotoBiondo)

### SLALOM

Volturino, 21 aprile 1986

#### Slalom a Volturino

##### Le classifiche

**Assoluta:** 1. Azzarone (Renault 5 T) 3'55"28; 2. Jannotti (Renault 5 T) 4'03"46; 3. Mazzone (Ritmo 130) 4'05"89; 4. Di Bari (Ritmo 130) 4'11"88; 5. De Amicis (Ritmo 130) 4'14"88; 6. Savini (Samba Rally) 4'17"56; 7. Pignatiello (Ritmo 105) 4'17"62; 8. Mitrugno (Ford Escort XR3) 4'18"27; 9. La Notte (Golf Gti) 4'23"35; 10. Martino (A 112) 4'24"22.

##### GRUPPO N/1/3

**Classe 1000:** 1. Martino (A 112) 4'32"22; 2. Tambascia (A 112) 4'28"04; 3. Vecchione (A 112) 4'29"72; 4. Tedesco (A 112) 4'40"70; 5. Coda (A 112) 4'42"39; 6. Farina (A 112) 4'46"70; 7. Massari (A 112) 4'47"83; 8. Di Gennaro (A 112) 5'27"18.

**Classe 1600:** 1. Mitrugno (Ford Escort XR3) 4'18"27; 2. Lanotte (Peugeot 205) 4'23"35; 3. Bisceglia (Escort XR3) 4'28"81; 4. Stilla (Escort XR3) 4'37"11.

**Classe 2000:** 1. Azzarone (Renault 5T) 3'55"28; 2. Iannotti (Renault 5T) 4'03"46; 3. Mazzone (Ritmo 130) 4'05"89; 4. Di Bari (Ritmo 130) 4'11"88; 5. Taronna (Ritmo 130) 4'28"39.

##### GRUPPO A

**Classe 2000:** 1. De Amicis (Ritmo 130) 4'14"84; 2. Savini (Samba Rally) 4'17"56; 3. Pignatiello (Ritmo 105) 4'17"62; 4. Palmucci (Ritmo 105) 4'17"47; 5. De Simone (Ritmo 105) 4'18"86; 6. Simone (Alfa Romeo Gt) 4'35"36; 7. Nocera (Ritmo 105) 5'06"46.

##### PROTOTIPI

**Classe oltre 1000:** 1. Calefati 4'27"27; 2. Florio 5'06"43; 3. Giannandrea 5'18"48; 4. Giust 5'37"80. (Tutti su prototipi).

### AUTOCROSS

Lonato, 20 aprile 1986

#### La classifica

**Classe A:** 1. Lazzari 9'22"3; 2. Valdanega 9'23"2; 3. Contato 9'54"; 4. Compagno 10'16"6; 5. Businaro 10'22"5; 6. Biada 10'24"8; 7. Rigamonti 10'29"4; 8. Fontana.

**Classe B:** 1. Mucchiani 9'12"5; 2. Garuti 9'15"8; 3. Sternieri 9'16"6; 4. Zattra 9'27"2; 5. Coli 9'34"; 6. Cavasin 9'45"5; 7. Tonin 9'45"6; 8. Verdin 10'30"7.

**Classe C:** 1. Masioli 8'48"7; 2. Apostoli 8'53"6; 2. Stecca 9'01"8; 4. Zavanello 9'22"2; 5. Cornaccia 9'40"6; 6. Gaetani 10'00"; 7. Perini 10'13"6; 8. Satto a 1 giro.

**Classe D:** 1. Scariot 8'40"8; 2. Baldisser 8'49"6; 3. Passarella 9'04"5; 4. Zantonasi 9'07"7; 5. Ruzzante 9'58"5; 6. Bordini.

**2 Cv Diane:** 1. Nardin 23'00"3; 2. Ravetto 23'01"6; 3. Clerici 23'08"2; 4. Cortellazzo 23'10"9; 5. Varutti 23'15"5; 6. Forcatti 23'16"9; 7. Bovetto 23'41"2; 8. Novello 23'42"2; 9. Bianchi 23'43"9; 10. Taron 24'12"3; 11. Ravasi 24'19"4; 12. Pandolfi 24'26"7; 13. Taratari 23'14"8; 14. Arnaldini 23'23"5; 15. Giancola 24'13"7; 16. Prestini 23'12"5.



RALLY 2. SERIE/Solo gentil sesso a Ferrara

## Salto della Simeoni

Due secondi hanno diviso la vincitrice dalla Bentivogli nella corsa delle Rose. Moltissimi gli iscritti al raduno

**FERRARA** — Sarà senz'altro stata la presenza di tante donne a fare risplendere il sole a Ferrara, dopo tante giornate grigie, dove si è svolto il «1. Rally Rosa», riservato esclusivamente al gentil sesso. Una gara tirata fino all'ultima speciale, che ha tenuto sempre acceso l'interesse delle protagoniste e del pubblico presente. Alla fine, per soli 2 secondi guadagnati proprio sull'ultima speciale, l'ha spuntata Patrizia Simeoni in coppia con «Steve» su Ritmo 130, che hanno avuto la meglio sull'equipaggio composto da Anna Rosa Bentivogli e Carlo Ravaoli sempre su Ritmo 130. Ma la battaglia per la vittoria, non c'è stata solo tra le ralliste, ma anche tra alcuni piloti che per l'occasione hanno fatto da navigatori alle loro compagne, vedi Regazzoni poi vittorioso con la Simeoni, Carlo Ravaoli classificatosi secondo e Edo Ottaviani, terzo al traguardo con Mimma Martinetti. Il percorso, interamente su asfalto per complessivi 78,700 km., si sviluppava nella provincia di Ferrara; 8 le prove speciali in programma, 4 da ripetersi due volte per complessivi 10,600 km. Al via erano Fiorenza Soave (Opel Manta), Antonella Zotta (Renault 5 Gt Turbo), Cristiana Riva (Alfetta Gtv) e Danila Invernizzi (Peugeot 205 Gti) a imporre il ritmo, aggiudicandosi la prima speciale a pari merito. Ma già dalla seconda prova il discorso per la vittoria diventava un colloquio a due, tra la Simeoni e la Bentivogli, con l'unico inserimento della Invernizzi e della Martinetti alla 5. e 6. speciale. Dopo aver vinto due prove ciascuna e due a pari merito, Patrizia Simeoni e Anna Rosa Bentivogli, si giocavano tutto nell'ultima frazione cronometrata, dove per soli 2" la spuntava la prima. Terza assoluta si classificava Mimma Martinetti, davanti a Fiorenza Soave che ha visto svanire ogni possibilità di vittoria a causa di

un dritto, avvenuto nel corso della 3. speciale. Parallelamente al Rally si è disputato il «1. Raduno delle Rose» che, come la gara vera e propria era riservata a conduttrici femmine. Ben 47 vetture, del tutto di serie, al via delle due classi costituite. La vittoria nella classe fino a 1300 è andata all'equipaggio Silvia Zaniboni-Paolo Baccarini, mentre nella oltre 1300 il successo è andato a Ippolita Rabusin-Nadia Ferlini su Peugeot 205 Gti, autrici anche del miglior tempo assoluto. Come sempre impeccabile l'organizzazione della Scuderia San Giorgio e altrettanto riuscita la direzione, affidata alla attivissima signora Carla Colabella.

**Ettore Mingardi**



### «Iniziativa da ripetere»

**FERRARA** — Un poco imbarazzata, due occhioni grandi e sgranati che sprizzano felicità da ogni parte, Patrizia Simeoni vincitrice del Rally Rosa racconta dopo la sua affermazione: «Non sono mai stata così felice, indipendentemente dalla mia vittoria, che solamente all'ultima speciale ha potuto concretizzarsi. Inoltre, successo a parte, non mi sono mai divertita tanto ad una gara. Mi auguro che questa simpaticissima manifestazione si ripeta». □

**Fiorenza Soave, ex campionessa dei rally nazionali giunta quarta con la Manta Gte. Sotto, Patrizia Simeoni vittoriosa di poco con la Ritmo 130**  
(FotoVillani)



#### RALLY 2. SERIE

Ferrara, 20 aprile 1986

##### 1. Rally Rosa

##### Le classifiche

**Assoluta:** 1. Simeoni-«Steve» (Fiat Ritmo 130) 7'53"; 2. Bentivogli-Ravaoli (Fiat Ritmo 130) a 2"; 3. Martinetti-Ottaviani (Fiat Ritmo 130) a 13"; 4. Soave-Ghidoni (Opel Manta Gte) a 16"; 5. Montagna-Protto (Opel Ascona) a 20"; 6. Invernizzi-Marconi (Peugeot 205 Gti) a 28"; 7. Carlesso-Marzotto (Fiat Ritmo 130) a 43"; 8. Riva-Camilli (Alfetta Gtv) a 44"; 9. Mazzucato-Malandrin (A 112 70 HP) a 44"; 10. Marangoni-Rossi (Ford Fiesta Xr2) a 56".

##### GRUPPO N

**Classe 1600:** 1. Invernizzi-Marconi

(Peugeot 205 Gti) 8'21"; 2. Gibellini-Fantoni (Peugeot 205 Gti) a 29"; 3. Cesarotto-Visentin (A 112 70 HP) a 55"; 4. Piomboni-Cellai (Alfasud) a 58".

##### GRUPPO A

**Classe 2000:** 1. Carlesso-Marzotto (Fiat Ritmo 130) 8'38"; 2. Riva-Camilli (Alfetta Gtv) a 1"; 3. Rebecca-Rebecca (Fiat Ritmo 130) a 20"; 4. Tenani-Passarella (Renault 11) a 31"; 5. Fanfani-Balzani (Opel Kadett Gsi) a 42".

##### GRUPPO B

**Classe 1150:** 1. Mazzucato-Malandrin 8'37"; 2. Gianpellegrini-Bertani (Fiat 127) a 29"; 3. Drudi-Rubini a 48"; 4. Cerrirrenzullo a 1'15"; 5. Debiassi-Debiassi (Fiat 127) a 3'29"; 6. Cardin-Maron a 23'42". Tutte le altre su A 112 70HP.

**Classe 2000:** 1. Simeoni-«Steve» (Fiat Ritmo 130) 7'53"; 2. Bentivogli-Ravaoli (Fiat Ritmo 130) a 2"; 3. Martinetti-Ottaviani (Fiat Ritmo 130) a 13"; 4. Soave-Ghidoni (Opel Manta Gte) a 16"; 5. Montagna-Protto (Opel Ascona) a 20"; 6. Marangoni-Rossi (Ford Fiesta Xr2) a 56"; 7. Zanellato-Martinelli (Mazda 323) a 1'25".

#### 1. Raduno delle Rose

##### Le classifiche

**Classe 1300:** 1. Zaniboni-Baccarini (Fiat Uno) pen. 304; 2. Mantovani-Fiumi (A 112) 314; 3. Gessi-Gessi (Ford Fiesta) 321; 4. Bianchi-Spaggiani (A 112) 323; 5. Balzan-Cappellazzo (Fiat 127) 359; 6. Bonora-Bonora (Autobianchi Y 10) 361; 7. Pizzigati-Maestri (Alfasud) 361; 8. Stefanini-Di Lillo (Peugeot Lacoste) 365; 9. Valire-Dolcetti (Mini 90) 370; 10. Donegan-Franceschetti (Lancia Delta) 395; 11. Scalambra-Piccoli (Vw Golf) 396; 12. Roncarati-Rossi (Mini 1000) 400; 13. Albertini-Zacchini (Vw Golf) 402; 14. Zangrando-Miceli (Fiat Uno Es) 408; 15. Miglioli-Paltrinieri (Ford Fiesta) 420; 16. Monreale-Mingardi (Opel Corsa) 435; 17. Battaglia-Fidora (Citroën Lna) 435; 18. Rubbieri-Rubbieri (Vw Golf) 469; 19. Spigariol-Scampanin (Fiat Uno) 495; 20. Marzola-Gamberoni (Fiat Panda 45) 497; 21. Sconsoni-Trocchi (Fiat Uno) 505; 22. Signorini-Tortonesi (Fiat 127 Sport) 546; 23. Magri-Giulianelli (Fiat 126) 561; 24. Azzi-Mirella (Vw Golf) 591; 25. Mattara-Moddolon (A 112) 607; 26. Montanari-Montanari (Fiat 126) 619; 27. Lazzarini-Lazzarini (Fiat 126) 624; 28. Benazzi-Benazzi (A 112) 635; 29. Chiarato-Cogo (Ford Fiesta) 687; 30. Busato-Pozzobon (Renault 4) 806; 31. Bertazzini-Borghesi (Fiat Uno Fire) 982; 32. Giovannini-Bettini (Mini 90) 1091.

**Classe oltre 1300:** 1. Rabusin-Ferlini (Peugeot 205 Gti) pen. 210; 2. Montelatici-Manfrinato (Opel Kadett Gsi) 275; 3. Gruppioni-Grandi (Alfasud Ti) 303; 4. Barban-Caporizzi (Alfa 33) 321; 5. Magri-Soffritti (Vw Golf D.) 388; 6. Benvenuti-Colizzi (Lancia Prisma) 411; 7. Mordini-Mordini (Peugeot 205 Gti) 412; 8. Miselli-Guglielmi (Alfa 33) 430; 9. Negrini-Negrini (Vw Jetta) 462; 10. Veronese-Bottazzi (Lancia Trevi) 472; 11. Gasparini-Gasparini (Fiat Ritmo D.) 526.

**Il resoconto sul «1. Raduno delle Rose» sarà pubblicato sul prossimo numero di Autosprint.**

FORMULA 3/A Imola Caffi ritrova una giornata di gloria

# Alex dimezzato

Il bresciano ha trionfato in una gara interrotta a metà a causa della pioggia. Alle sue spalle è giunto uno strepitoso Montaldo che ha battuto di un soffio Mancini e il sempre positivo Bertaggia. Sfortunata la corsa di Marco Apicella

di Roberto Teso - Foto Studio 83

**IMOLA** — Alex Caffi, dopo il successo in coppa Europa lo scorso anno, aveva perso l'appuntamento con la vittoria. Dopo le prime due gare del campionato italiano, nell'ambiente si era parlato di crisi. Il bresciano, con la perentoria vittoria nella 1 Targa Dino Ferrari, al volante della sua Dallara Alfa Romeo ha smentito coi fatti il momento no di Vallelunga e Misano e dal Santeramo esce nuovamente con lo smalto dei giorni migliori; fin dalle prove si era capito che la vittoria se la sarebbero giocata Caffi e Bertaggia del team Venturini da una parte ed i piloti di Coloni Larini e Apicella dall'altra. E così, senz'altro, sarebbe stato se Larini non avesse «bucato» la partenza e Apicella alla «Tosa» non avesse trovato un Caffi più che mai deciso. Si è così inserito per la lotta al vertice Fabio Mancini con la Dallara di Coperchini, anche lui in progresso nello sviluppo della vettura italiana e verso la fine della corsa un rimontante Giorgio Montaldo. Al sedicesimo giro è arrivata la pioggia e la gara è stata sospesa. Cinque giri prima, il bravo Monti al cadere delle prime gocce di pioggia aveva picchiato duramente all'uscita della prima curva della «variante bassa». Tra i protagonisti di questa corsa dimezzata dobbiamo

inserire Walter Voulaz che è risalito su una vettura di Formula 3, la Ralt-Volkswagen dell'Automotor e ha duellato a lungo con Larini, autore di un'ottima rimonta dopo la partenza mancata.

**LA CRONACA:** per paura di restare senza benzina, cosa che potrebbe succedere anche al compagno Monti e a Voulaz, tutti e tre con Ralt-Volkswagen preparata dall'Automotor, Giovanni Amati rinuncia alla gara voluta dall'Asso Formula 3. Mancando anche Scifoni, lussuosi un polso nelle prove di venerdì, i partenti sono 20. Al via Larini fa calare troppo di giri il motore e tutti lo sfilano pericolosamente mentre dietro la stessa cosa succede a Foitek. Ripartono entrambi ma molto attardati. Alla «Tosa» Apicella tira una staccatura all'esterno ma all'uscita verso la salita si trova un Caffi quanto mai determinato. Il contatto costa il ritiro di Apicella che, con l'assetto fuori posto rientra ai box. Caffi è in testa al primo giro seguito da Bertaggia, Mancini e Monti. Bertaggia, causa un testacoda, è costretto al giro successivo a lasciare la seconda piazza a Mancini e poi è superato anche da Monti; al passaggio successivo si porta dietro a loro Montaldo,

mentre dietro Larini è in rimonta. Al quinto giro Caffi è sempre primo con Mancini, Monti, Bertaggia e Montaldo dietro a lui; li seguono Voulaz, Apicella junior, e Larini. Fino alla decima tornata nulla varia, ma cade qualche goccia di pioggia e la prima vittima è Monti che picchia in «variante bassa». La pioggia, al tredicesimo passaggio si fa più insistente mentre Caffi è tranquillamente primo e precede Mancini, Bertaggia e Montaldo. Quest'ultimo alla «Tosa» approfitta dello sbandamento sia di Mancini che di Bertaggia per superarli e poi arriva lungo alla «variante alta» pur conservando la seconda piazza. La corsa viene sospesa per la pioggia al sedicesimo giro, con classifica aggiornata al quindicesimo. Questo anche se invece che delle classiche bandiere rossa e nera ai piloti è esposta la bandiera a scacchi. C'è un po' di polemica anche perché Mancini va in testacoda prima del traguardo e Bertaggia ritiene di essere arrivato terzo. Ma non ci sono punti in palio, piove e sul podio salgono Caffi, Montaldo e Mancini. Le ostilità vere sono rimandate a domenica a Magione, sede della terza gara di campionato, dove chi ritiene di avere subito un sopruso potrà rifarsi. □

## TARGA DINO FERRARI

Imola, 27 aprile 1986  
Gara a inviti di Formula 3

**Così (in 22) alla partenza e (in 19) al traguardo**

<b>Alessandro Caffi</b> (Dallara 386-Alfa Romeo) 1'47"148	<b>Enrico Bertaggia</b> (Dallara 386-Alfa Romeo) 1'47"890
<b>Nicola Larini</b> (Dallara 386-Alfa Romeo) 1'47"914	<b>Marco Apicella</b> (Dallara 386-Alfa Romeo) 1'48"131
<b>Thomas Danielsson</b> (Dallara 386-Alfa Romeo) 1'48"375	<b>Fabio Mancini</b> (Dallara 386-Alfa Romeo) 1'48"415
<b>Massimo Monti</b> (Ralt RT 30/86-Volkswagen) 1'48"647	<b>Giorgio Montaldo</b> (Dallara 386-Volkswagen) 1'48"664
<b>Alberto Apicella</b> (Dallara 386-Alfa Romeo) 1'48"835	<b>Walter Voulaz</b> (Ralt RT 30/86-Volkswagen) 1'48"874
<b>* Giovanna Amati</b> (Ralt RT 30/86-Volkswagen) 1'48"958	<b>Eugenio Visco</b> (Dallara 386-Alfa Romeo) 1'49"046
<b>Mauro Martini</b> (Dallara 386-Alfa Romeo) 1'49"068	<b>Gregor Foitek</b> (Dallara 386-Volkswagen) 1'49"560
<b>Luca Maggiorelli</b> (Dallara 386-Alfa Romeo) 1'49"596	<b>Franz Binder</b> (Ralt RT 30/85-Volkswagen) 1'50"020
<b>Armando Conti</b> (Dallara 385-Alfa Romeo) 1'50"298	<b>Stefano Garelli</b> (Martini MK 42-Alfa Romeo) 1'50"690
<b>Giovanni Fontanesi</b> (Ralt RT 30/86-Alfa Romeo) 1'51"017	<b>Ernesto Catella</b> (Martini MK 45-Alfa Romeo) 1'52"612
<b>Walter Meloni</b> (Ralt RT 30/85-Volkswagen) 1'53"246	<b>* Angelo Scifoni</b> (Ralt RT 30/85-Alfa Romeo) 2'22"169

\* non partiti

- Alessandro Caffi** 15 giri in 27'48"912 (Dallara 386-Alfa Romeo) media 163,076 kmh
- Giorgio Montaldo** a 7'405 (Dallara 386-Volkswagen)
- Fabio Mancini** a 7'941 (Dallara 386-Alfa Romeo)
- Enrico Bertaggia** a 9'587 (Dallara 386-Alfa Romeo)
- Nicola Larini** a 9'846 (Dallara 386-Alfa Romeo)
- Walter Voulaz** a 13'503 (Ralt RT 30/85-Volkswagen)
- T. Danielsson** a 18'664 (Dallara 386-Alfa Romeo)
- Alberto Apicella** a 23'006 (Dallara 386-Alfa Romeo)
- Eugenio Visco** a 32'176 (Dallara 386-Alfa Romeo)
- Mauro Martini** a 38'824 (Dallara 386-Alfa Romeo)
- Armando Conti** a 52'271 (Dallara 385-Alfa Romeo)
- Franz Binder** a 1'00'296 (Ralt RT 30/85-VW)
- Stefano Garelli** a 1'07"193 (Martini MK 42-Alfa R.)
- G. Fontanesi** a 1'10"299 (Ralt RT 30/86-Alfa Romeo)
- L. Maggiorelli** a 1'10"827 (Dallara 386-Alfa Romeo)
- Ernesto Catella** a 1'50'901 (Martini MK 45-Alfa R.)
- Gregor Foitek** a 1 giro (Dallara 386-Volkswagen)
- Walter Meloni** a 2 giri (Ralt RT 30/85-VW)
- Massimo Monti** a 5 giri (Ralt RT 30/86 Volkswagen)

□ Giro più veloce: Larini (Dallara 386-Alfa Romeo) in 1'48"970 alla media di 166,505 kmh.

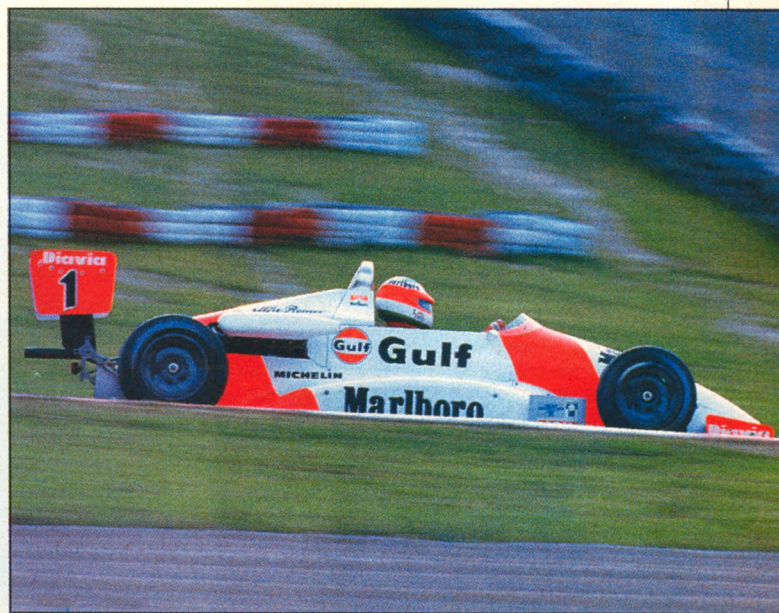




Sopra, l'ottimo Bertaggia, a ruote inchiodate, precede Caffi, Mancini, Monti e Montaldo che ha riportato la Dallara del team Forti nelle prime posizioni. Sotto, Alex Caffi finalmente primo dopo una serie di corse sfortunate. A sinistra, Marco Apicella, ritirato a seguito di un contatto con il vincitore

## LE PROVE Dilemma Volkswagen

IMOLA — Sono 26 i piloti iscritti ma solo 22 arrivano a Imola. Fra i protagonisti del campionato italiano mancano Modena e Marozzo. Assente quest'ultimo il team Forti non può fare un confronto fra motore a iniezione meccanica Lucas '86 e motore, sempre Volkswagen ma ad iniezione elettronica '86, confronto che il preparatore Guerci avrebbe voluto fare prima di decidere con che tipo di alimentazione scendere in campo dopo i non buoni risultati delle prime due prove tricolori. Guerci opta così per la vecchia iniezione che sulla vettura di Montaldo sembra dare meno problemi di motore di quelli avuti fin'ora. Il lunedì di test a Misano, dopo la gara di campionato, di Caffi, sembra aver giovato al bresciano che con la Dallara di Venturini è subito il più veloce, stabilendo il nuovo record della pista per la categoria. Il tempo viene segnato in scia al suo compagno di squadra Bertaggia più lento di sette decimi. Ancora più staccati sono Larini e Apicella, che però accusa noie all'impianto frenante. Danielsson, Voulaz e Garelli compiono pochi giri rispettivamente per un'uscita di strada, per la batteria andata a massa e per la rottura della spazzola dello spinterogeno. □



## LE INTERVISTE/Il dominatore ha un sogno Voglio la Formula 3000

IMOLA — Dopo la conclusione anticipata della corsa davanti ad un folto pubblico, valutabile sulle 50 mila persone, Alex Caffi ha ritrovato il sorriso: «Tutto ok finalmente perché ora con il mio nuovo preparatore Trevisan è iniziato un certo dialogo che nelle

prime due gare di campionato non c'era stato il tempo di avere. Il lunedì dopo Misano ritardando il mio rientro a Roma dove svolgo il servizio militare, ho svolto una lunga sessione di prove sempre a Misano e così fra me e Trevisan è iniziata quell'intesa tecnica che ha portato il risultato di questa corsa. Ora guardo alle gare di campionato con maggior serenità anche se il mio obiettivo è quanto prima di salire sulla Dallara di formula 3000 in avanzata fase di progettazione. Devo dire che questa gara è stata una esperienza interessante anche se stata sospesa a metà perché non avevo mai girato in formula 3 con il pieno totale di benzina. «Ho scoperto così che la monoposto si guida in maniera differente, poiché cambia l'assetto e il comportamento in curva. Per quanto riguarda l'incidente con Apicella devo dire che è stato un fatto molto spiacente, perché con Marco sono molto amico. Purtroppo sono cose che capitano nelle corse».

GIORGIO Montaldo ha anche lui ritrovato il podio con la Dallara di Forti dopo un paio di gare anonime: «Ho avuto ancora un po' di problemi di motore; guadagnavo nel misto ma poi in accelerazione Bertaggia mi andava via; con la pioggia ho approfittato di un quasi testacoda sia di Mancini che di Bertaggia e li ho superati». Fabio Mancini era salito sul podio proprio a Imola lo scorso anno. Lo ha rifatto con la Dallara di Coperchini: «Ci sono stati molti testacoda alla fine per la pioggia ed io non sono andato immune. Conservavo la vettura e le gomme per cercare di attaccare, alla fine ma è arrivata la pioggia. Peccato». □



AUTO STORICHE/Coppa Italia

# Silva sulla difensiva

Grazie alla potenza della sua Jaguar, il milanese è riuscito a controllare la rimonta dello straordinario Giorgio Francia

**PADOVA** — Una battaglia durata quattro giorni e conclusa solo mercoledì mattina nell'autodromo di Imola, dove era prevista l'ultima prova speciale: questo, in sintesi, lo svolgimento della Coppa d'Italia per auto storiche, vinta dal milanese Pietro Silva che ha guidato una Jaguar E, con l'appoggio della «navigatrice» Tiziana Borghi, ben nota per avere vinto un campionato europeo rally con Antonella Mandelli. Silva, debuttava con la potente vettura preparata da Niccodemi (310 CV) e non ha avuto certo la vita facile ma ha fatto tesoro della

preparata un po' in fretta, con un assetto troppo morbido per la pista e soprattutto nella seconda parte della lunga corsa ha ceduto la frizione: problemi ai quali non è stato possibile porre rimedio, sia per i tempi troppo «stretti» della Coppa d'Italia, sia perché era stata prevista una assistenza un po' troppo risicata. Francia si è improvvisato rallista ed ha stupito nelle p.s. stradali; a Imola è partito in testa e ha preso subito un gran vantaggio, poi la frizione lo ha rallentato e il «freddissimo» Silva non ha mancato l'appuntamento con la vittoria. Una Coppa Italia che ha dunque confermato la validità della formula ideata da Giulio Dubbini, l'industriale-pilota che ha varato una manifestazione che è unica nel settore delle auto storiche. Altri grandi protagonisti, i fratelli Benedini (Jaguar E) ma soprattutto quelli che si sono ritirati o che sono in fondo alla classifica per guai vari. A cominciare da Violati, incredibile in salita con la Ferrari Gto. E ancora Schoen assieme al duo «Amphicar»-Moreschi, fermati dai guai ai semiasci accusati sulle loro Lotus Elan, Chiapparini, bloccato dalla rottura del motore della sua Tzl e De Gaetano-Truffo, fermati dal cambio della loro Ferrari Gte.

**Daniele Buzzonetti**

## AUTOSTORICHE

Padova, 20-23 aprile 1986

### Coppa Italia

#### Le classifiche

**Assoluta:** 1. Silva-Borghi (Jaguar E) in 1.25'25"90; 2. Francia-Lucchini-Malchiodi (Alfa Romeo Tzl) a 10"9; 3. Benedini-Benedini (Jaguar E) a 2'00"6; 4. Donzelli-Centon (Alfa Romeo Tzl) a 4'29"6. 5. Guggiari-Bartolich-Ireland (Ferrari 250 Swb) a 7'30"8; 6. Pilchard-Vittadello (Ferrari 250 Swb) a 7'44"8; 7. Perego-Caramanti (Jaguar E) a 7'50"1; 8. Causo-



Cigala (Lotus Elite) a 7'53"1; 9. Galli-Boldrini (Ferrari 250 Gte) a 8'04"6; 10. Sandretto-Novaro (Lotus Elite) a 8'14"5.

**Sport-prototipo '58-60 fino a 1450:** 1. Causo-Cigala (Lotus Elite) 1.33'19"00; 2. Bordisso-Ravetta (Alfa Romeo) 1.42'31"9; 3. Fazzalari-Pasanisi (Austin Healey) 2.01'30"20; 4. Franzini-Mancarella (Moretti) 2.26'54"20.

**Sport-prototipi '58-60 oltre 1450:** 1. Perrin-Matteini (Mg-A1800) 1.50'10"90; 2. Cecconi-Buzzonetti (Porsche 718R) 2.08'05"50.

**Sport-prototipi '47-50 oltre 1450:** 1. Arengi-Arengi (Alfa Romeo) 1.40'25"70; 2. Ricci-Rubaud (Austin Healey) 1.44'51"00; 3. Artonof-Jeanes (Ford Cooper) 1.44'49"50; 4. Rizzi-Cupellini (Jaguar Xx 120) 2.02'48"1;

**Sport-prototipi '47-55 1450:** 1. Tenconi-Roveggio (Fiat Ermini) 1.41'06"80.

**Gts '45-54 fino a 2000:** 1. Ilotte-Movelli (Lancia Aurelia) 1.50'57"30; 2. Luzzago-Luzzago (Mg Td) 2.26'10"1.

**Gts '45-54 oltre 2000:** 1. Ferri-Miotti (Lancia Aurelia) 1.58'27"80.

**Gts '55-60 1300:** 1. Sandretto-Novaro (Lotus-Elite) 1.33'40"40; 2. Scarparo-Boscarini (Alfa Romeo Sz) 1.34'07"10; 3. Mandelli-Mandelli (Alfa Romeo Sz) 1.34'53"40; 4. Vallotto-Rizzi (Alfa Romeo Ss) 1.38'20"30; 5. Raimondi-Pancaldi (Alfa Romeo Sv) 1.39'02"40; 6. Minoglia-D'Alberti (Alfa Romeo) 1.39'57"90; 7. Grimaldi-Grimaldi (Alfa Romeo) 1.42'30"00; 8. Steinhäuslin-Truci (Alfa Romeo Sv) 1.43'07"80; 9. Dugoni-Apostoli

(Alfa Romeo) 1.46'07"70; 10. Del Lago-Fuzier (Alfa Romeo Sv) 1.50'58"30; 11. Allaira-Arioli (Alfa Romeo) 1.58'14"00; 12. Busetto-Salzedo (Lancia Appia) 1.59'07"10; 13. Liberatore-Corpaci (Alfa Romeo Sv) 2.09'04"20; 14. Vago-Barbieri (Lancia Appia) 2.13'36"70.

**Gts '55-60 2000:** 1. Satori-Dolfin (Osca 1500 C) 1.39'12"00; 2. Scaiola-Bormolini (Porsche 356B) 1.41'01"80; 3. Cividini-Mencarelli (Porsche 356) 1.44'25"20; 4. Riccardi-Priori (Porsche 356B) 1.52'12"10; 5. Hemis-Marx (Mg A) 1.53'22"00; 6. Marchi-Cesaron (Mg A) 1.55'25"60.

**Gts '55-60 oltre 2000:** 1. Walker-Bell (Aston Martin) 1.49'40"30; 2. Pery-Joway (Ferrari Td) 1.51'35"60; 3. Ortolani-Casarotto (Lancia Flaminia) 1.54'28"60; 4. Calò-Sanesi (Lancia Aurelia) 1.55'16"10; 5. Maltauro-Bertagnin (Austin Healey) 1.57'16"60; 6. Rapisarda-Nicolosi (Lancia Aurelia) 2.10'39"70.

**Gts '61-63 fino a 1300:** 1. Ripamonti-Caian (Alfa Romeo) 1.37'43"20; 2. Apollonio-Bianchi (Alfa Romeo) 1.38'18"80; 3. Pisoni-Magni (Asa 1000) 1.40'32"40; 4. Fossati-Ferri (Fiat Abarth) 1.46'07"80; 5. Pea-Era (Alfa Romeo) 1.48'52"00; 6. Thurner-Mapelli (Alfa Romeo) 1.54'23"60; 7. Chini-Chini (Lancia Appia) 1.45'50"40; 8. Guerini-Frasson (Lancia Appia) 1.57'37"70.

**Gts '61-63 oltre 1300:** 1. Francia-Lucchini-Malchiodi (Alfa Romeo Tzl) 25'36"80; 2. Donzelli-Centon (Alfa Romeo Tzl) 1.29'55"50; 3. Pinchetti-Pinchetti (Porsche 356) 1.35'03"20; 4. Matricardi-Matricardi (Porsche 356) 1.36'54"60; 5. Serugeri-Gozzo (Alfa Romeo Tzl) 1.37'58"80; 6. Radici-Mantovani (Osca) 1.39'15"80; 7. Chiapparini-Grandi (Alfa Romeo Tzl) 1.39'28"50; 8. Rado-Menegazzo (Porsche 356) 1.43'57"30; 9. Fracastoro-Barbi (Alfa Romeo Tzl) 1.48'25"80; 10. Marinai (Alfa Romeo Tzl) 1.49'52"30; 11. De Nicola-Branchini (Alfa Romeo Tzl) 1.53'24"20; 12. Botter-Minato (Alfa Romeo Tzl) 1.55'30"20; 13. Wolf-Holtz (Lotus S1) 2.02'28"70; 14. Marchiorello-Dottor (Porsche 356) 2.08'30"10.

**Gts '61-63 oltre 2000:** 1. Silva-Borghi (Jaguar E) 1.25'25"90; 2. Benedini-Benedini (Jaguar E) 1.27'26"50; 3. Guggiari-Bartolich (Ferrari 250 Swb) 1.32'56"70; 4. Pilchard-Vittadello (Ferrari Swb) 1.33'10"70; 5. Perego-Caramanti (Jaguar E) 1.33'16"00; 6. Galli-Boldrin (Ferrari Gte) 1.33'30"50; 7. De Gaetano-Truffo (Ferrari 250 Gti) 1.46'12"50; 8. Lado-Pezzoli (Jaguar E) 1.28'40"60; 9. Galtarossa-Scibetta (Maserati Gt) 1.51'22"70; 10. Cols-Puly (Mercedes Sl) 1.51'36"10; 11. Diani-Reani (Ferrari 250 Gte) 1.52'49"00.

In alto a destra, Silva davanti a Chiapparini al Mugello. Sopra, Francia autore di una maiuscola prestazione (FotoStudio83)



sua esperienza (pur se non recente) di rallista nelle otto prove speciali su strada e si è difeso bene in pista. Stradordiana è stata la corsa di Giorgio Francia, secondo classificato con la Giulia Tzl preparata da Ramanzini, ma proprio per questo Silva ha sudato la vittoria. Basti pensare che il milanese non aveva mai visto la pista di Imola e proprio sul Santerno è stato costretto a giocare il successo quando aveva solo 8"8 di vantaggio su un pilota esperto e veloce come Francia. Ecco, come preciseremo, ha avuto un po' di fortuna ma soprattutto non si è fatto impressionare dalla pista, guidando con calma e decisione. Francia dunque solo secondo ma la sua corsa va spiegata: il milanese ha corso in coppia con il navigatore Andrea Malchiodi sulla vettura di Lucchini ma quest'ultimo ha voluto guidare nella prima prova speciale in pista, quella di Misano. Il distacco dalla Jaguar di Silva è stato quindi determinante: ben 26"6 che Francia ha cercato di rosicchiare pur senza essere assistito in pieno dal mezzo. La Tzl era infatti stata

## Vittoria della ragione

**PADOVA** — Pietro Silva, vincitore della Coppa d'Italia, è «nuovo» nel settore delle auto storiche ma ha un buon passato con le vetture «moderne». Il 34enne ingegnere milanese (ma nella vita è agente di borsa) ha infatti vinto la coppa Csai nel Gruppo 3 con una Fulvia HF nel 1976; poi ha smesso per ragioni di lavoro e si è dedicato all'offshore dall'81 all'84, vincendo anche il campionato mondiale, europeo e italiano nella classe 3D (4.000 cmc). «Sono tornato nell'automobilismo con le storiche — ci ha detto alla fine della corsa — perché permettono di correre senza doversi presentare sul percorso quattro giorni prima della partenza, come fanno ormai tutti i piloti delle altre categorie. Per me lo sport deve essere solo un hobby e per questo alla Coppa Italia sono stato avvantaggiato dal fatto di correre con una navigatrice esperta come Tiziana Borghi: io dovevo solo guidare, non ho pensato ad altro. L'ultima corsa a Imola? L'ho affrontata dopo essermi fatto spiegare da Duilio Truffo, con l'aiuto di una piantina, come dovevo comportarmi in curva e quali rapporti dovevo sfruttare. Ho cercato di mantenere la calma e in questo sono stato aiutato dal mio carattere». □

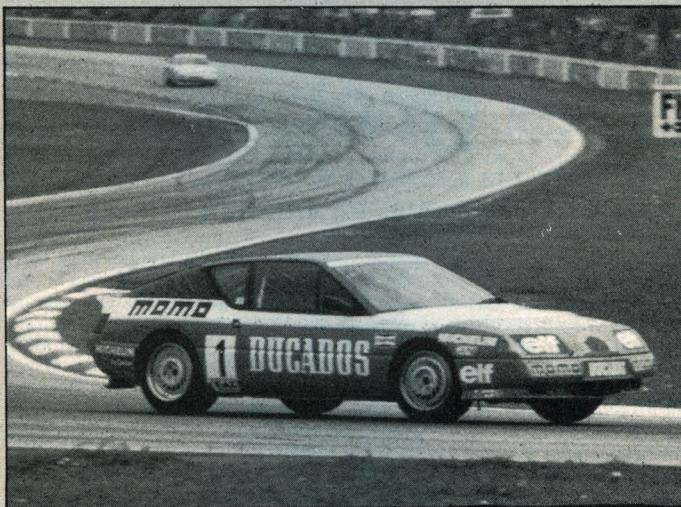
## VELOCITÀ/Europa Cup

### Larrauri domina e vince

**IMOLA** — Successo pieno del Team Renault Italia che nella prima prova dell'Europa Cup '86 ha conquistato i primi due posti con Oscar Larrauri e Massimo Sigala. La gara, ha visto Larrauri condurre dal primo all'ultimo giro, senza particolari problemi. Buon quinto di Brancatelli partito arretrato.

Imola, 27 aprile 1986

**Classifica assoluta:** 1. Larrauri 16 giri in 33'34"314 alla media di 144,121 kmh; 2. Sigala a 12"531; 3. Becker a 15"185; 4. Gouhier a 16"719; 5. Brancatelli a 17"612; 6. Héger a 24"184; 7. Oberndorfer a 30"789; 8. Fuchs a 39"789; 9. Gonin a 1'02"047; 10. Isler a 1'03"513.



Vittoria di Larrauri nella prima gara della Renault Europa Cup '96, disputatasi sul circuito di Imola (FotoStudio'83)

## RALLY CIR/Casciana

### Tranquillo bis per Runfola

**CASCIANA TERME** — Il palermitano «Ninni» Runfola su Lancia Rally, si è aggiudicato per il secondo anno consecutivo il rally di Casciana. Al posto d'onore l'altro siciliano in gara, Zambuto. Runfola, si è imposto facilmente nelle speciali su asfalto mentre Bentivogli, primo del Gr. A, ha vinto quelle su terra.

Casciana Terme, 26-27 aprile 1986

**Classifica assoluta:** 1. Runfola-Poli (Lancia Rally) in 1.18'45"; 2. Zambuto-Piparo (Lancia Rally) a 1'02"; 3. Gallenitanozzi (Opel Ascona 400) 2'10"; 4. Trombi-Trombi (Lancia Rally) 2'14"; 5. Bentivogli-Evangelisti (Audi 80 Quattro) 2'46"; 6. Barchiesi-Parisi (Vw Golf Gti) 4'45"; 7. «Piombanti»-Chiapponi (Lancia Rally) 4'54"; 8. Carrara-Giannini (Opel Kadett Gsi) 6'11"; 9. Savioli-«Davis» (Opel Kadett Gsi) 6'22"; 10. Ciraci-Minutella (Opel Kadett Gsi) 6'34".

## RALLY 1. SERIE/Cesena

### L'imprevisto non ferma Burzi

**CESENA** — L'equipaggio Burzi-Evangelista su Lancia Rally si è imposto nella Coppa Città di Cesena. Alle spalle del vincitore, in un rally pieno di imprevisti, caratterizzato dalla variabilità del tempo e dall'asfalto particolarmente scivoloso, si sono classificati Merighi-Giacometti su Alfetta Gtv.

Cesena, 27 aprile 1986

**Classifica assoluta:** 1. Burzi-Evangelista (Lancia Rally) in 49'49"; 2. Merighi-Giacometti (Alfetta Gtv) a 25"; 3. «Filippo»-Pellegrini (Ritmo 130) 1'05"; 4. Garavini-Picchi (Lancia Delta HF) 1'08"; 5. Pelloni-Cesari (Ritmo 130) 1'35"; 6. Scarpelli-Gaeta (Alfetta Gtv) 1'43"; 7. Baldan-Sabbion (Renault 5 Turbo) 1'57"; 8. Ottaviani-Boschetti (Ritmo 130) 2'16"; 9. Marchioro-Ronchiese (Manta Gte) 2'22"; 10. Jarrivilli-Toro (Renault 5 Turbo) 2'22".

## RALLY 1. SERIE/Monti Savonesi

### Martinelli solitario

**ALBENGA** — Vittoria «solitaria» di Martinelli nel rally dei Monti Savonesi dopo il forfait di Cuccirelli (Ferrari) e il quasi immediato ritiro di Colombo (Porsche 930). Sorprendente secondo posto di Rossi, ottimo il terzo di Andolfi. Deila, finalmente al traguardo, atterrato da una foratura.

Albenga, 26-27 aprile 1986

**Classifica assoluta:** 1. Martinelli-Gorla (Lancia Rally) in 1.18'24"; 2. Rossi-Sanfrancesco (Renault 5 Turbo) a 2'04"; 3. Andolfi-Romano (Fiat Uno Turbo) 3'20"; 4. Verna-Ravera (Opel Manta) 4'46"; 5. Garziano-Conterno (Fiat Ritmo 130); 6. Bizzarri-Masotti (Opel Kadett Gsi) 4'54"; 7. Ravera-Sciotti (Fiat Ritmo 130) 5'08"; 8. Bellone-Ranuschio (Vw Golf Gti) 5'35"; 9. Deila-Giachino (Samba Rallye) 5'38"; 10. Bianchi-Soma (Fiat Ritmo 130) 5'54".

## RALLY 1. SERIE/Intelvi

### Gelpi-Gelpi quasi «tredici»

**LANZO D'INTELVI** — Vittoria dei locali Gelpi-Gelpi su Lancia Rally nel 2. rally della Valle d'Intelvi, per i due fratelli si è trattato anche del primo successo assoluto. Aggiudicandosi ben 10 delle 13 speciali in programma, poco spazio hanno lasciato ai loro più diretti avversari Stagni e Bolini.

Lanzo d'Intelvi, 26-27 aprile 1986

**Classifica assoluta:** 1. Gelpi-Gelpi (Lancia Rally) 1.9'49"; 2. Stagni-Marconi (Opel Kadett Gsi) a 2'19"; 3. Bollini-Arioli (Lancia Rally) 2'34"; 4. Sioli-Clerici (Lancia Rally) 4'10"; 5. Saredi-Fidanza (Renault 5 Turbo) 5'05"; 6. Beduzzi-Piro (Ritmo 130) 5'18"; 7. Ferrario-Riva (Ritmo 130) 5'21"; 8. Lucini-Bassani (Vw Golf Gti) 5'53"; 9. Zavattoni-Maffioli (Opel Manta Gte) 6'10"; 10. Altino-Mandelli (Opel Kadett) 6'33".

## SALITA/Capaccio

### Nappi rientra e fa tris

**CAPACCIO** — Nonostante un anno di assenza delle competizioni, Piero Nappi, già detentore del record e vincitore delle due precedenti edizioni, si è meritatamente aggiudicato il 4. Trofeo Città di Capaccio. Dietro di lui, il favorito Ezio Baribbi e l'emergente catanese Alfio Canino.

Capaccio, 27 aprile 1986

**Classifica assoluta:** 1. Piero Nappi (Osella PA8) in 2'22"88 alla media di 110,862 kmh; 2. Baribbi (Osella PA9) 2'23"30; 3. Canino (Osella PA8) 2'23"99; 4. C. Scola (Osella PA9) 2'26"52; 5. D. Scola (Osella PA9) 2'27"24; 6. Ritacca (Osella PA8) 2'33"40; 7. Arré (Osella PA10) 2'33"79; 8. Sechi (Osella PA8) 2'34"93; 9. Visconti (Osella PAN) 2'41"94; 10. Viola (Osella PA10) 2'43"74.

## SLALOM/Città di Brescia

### Zandonà pigliatutto

**BRESCIA** — Il veronese Fausto Zandonà, alla guida di una Fiat 850 prototipo, si è aggiudicato grazie alla vittoria in entrambe le manche lo slalom Città di Brescia. Causa la pioggia, solo 50 piloti presenti sui 3,5 km che, dal primo tornante del Colle S. Gottardo portavano al Monte Maddalena.

Brescia, 27 aprile 1986

**Classifica assoluta:** 1. Zandonà (Fiat 850 prototipo) pen. 193,56; 2. De Michelis (Fiat X1/9) 198,24; 3. Pagliari (Fiat X1/9) 203,78; 4. Benazzoli (Vw Golf Gti) 205,61; 5. Patete (Fiat X1/9) 277,70; 6. Poeris (Dallara X1/9) 211,40; 7. Domenichini (Simca R2) 211,85; 8. Boselli (Simca R2) 213,17; 9. Sabbadini (Fiat 500 prototipo) 214,88; 10. Bianchi (Renault 5 Turbo) 215,80.

## VELOCITÀ/F. Panda

### Savio vince e vale doppio

**MONZA** — Sotto un vero diluvio e dopo una bellissima rimonta il diciottenne Andrea Savio, alla sua terza gara, ha vinto la 3. prova del Trofeo Nazionale di F. Panda, valida anche quale 2. gara del Cadetti Agip. Alle sue spalle i più quotati Melgrati e Caprotti. Savio, è ora il nuovo leader del Trofeo Nazionale.

Monza, 25 aprile 1986

**Classifica assoluta:** 1. Savio (Ermolli) 22 giri in 25'12"86 alla media di 125,904 kmh; 2. Melgrati (Tatuus) a 6"59; 3. Caprotti (Tatuus) 8"85; 4. Canni Ferrari (Tatuus) 10"13; 5. Musani (Moschella) 15"96; 6. Bianchi (Ermolli) 17"81; 7. Redaelli (Redaelli) 42"30; 8. Vismara (Treeffe) 44"57; 9. Nonnato (Tatuus) 1'08"75; 10. Aghemio (Domingo) a 1 giro.

□ Giro più veloce: Savio (Ermolli) in 1'04"88 alla media di 133,446 kmh.

## SLALOM/Monte Giove

### De Luca di misura

**TERRACINA** — Al termine delle due manche in programma nel 3. slalom di Monte Giove, solo pochi decimi di secondo hanno decretato il successo di Giovanni De Luca su Guidotti, protagonisti quest'ultimo di una bella gara, ma rallentato nella 1. manche per noie al turbo della sua Beta Montecarlo.

Terracina, 27 aprile 1986

**Classifica assoluta:** 1. De Luca (Porsche) pen. 106,1; 2. Guidotti (Beta Montecarlo) 106,8; 3. Palombo (Fiat 1000) 110,5; 4. De Rosa (Simca R2) 111,3; 5. Arduini (Porsche 194) 112,8; 6. Sodano (Simca R2) 112,9; 7. Di Grazia (Fiat 700) 113; 8. Turco (Fiat 700) 114,3; 9. Tufino (Simca R2) 114,5; 10. Ciampi (Fiat X1/9) 114,6.

## SLALOM/Crono Corse

### Pellerito ferma Virzi

**CASTELVETRANO** — Gaetano Pellerito, dopo essersi piazzato secondo nella gara di Partanna, ha ottenuto la sua prima vittoria nello slalom Crono Corse, interrompendo il dominio di Virzi negli slalom siciliani, giunto secondo. Alle spalle dei due, ancora una volta terzo, Ciolino.

Castelvetro, 27 aprile 1986

**Classifica assoluta:** 1. Pellerito (Porsche 911) pen. 141,02; 2. Virzi (Porsche 930 T) 143,54; 3. Ciolino (Vw Golf Turbo) 147,50; 4. Aiuto (Fiat X1/9) 154,23; 5. Vella (Porsche 911 Sc) 154,27; 6. C. Cordò (Alfa Romeo Duetto) 154,92; 7. Porrati (Gt Alfa Romeo) 155,49; 8. Guagliardo (Porsche) 155,71; 9. Grimaldi (Fiat 128) 156,63; 10. Aicamo (Fiat 500) 157,34.

IMSA/A Dyson Cobb la gara di Riverside

## L'ora dei gregari

I due hanno vinto approfittando della sfortuna che ha colpito Barilla e Wollek. Gravissimo incidente, in prova, all'americano Kalajan

**RIVERSIDE** — È stata una bellissima corsa Imsa: hanno vinto Dyson e Cobb ma i grandi prim'attori della kermesse di Riverside sono stati Barilla e Wollek i quali se sono arrivati terzi devono ringraziare il difettoso pescaggio della benzina che li ha attardati quando già pregustavano il sapore della vittoria. Riverside ha probabilmente ospitato l'ultima corsa della sua lunga storia, visto che il magnifico circuito della Sierra Madre presto verrà smantellato per far posto a un quartiere residenziale. Non sono mancati nemmeno gli episodi drammatici: Kalajan ad esempio, è stato protagonista di un incidente allucinante che forse lo costringerà paralizzato per il resto dei suoi giorni. Il pilota statunitense è infatti uscito di pista nel corso delle prove alla «esse», capottandosi sulla barriera. Nonostante il pronto intervento dei medici le sue

condizioni restano gravissime e la prognosi è riservata, avendo subito nell'urto, la frattura di alcune vertebre. Molti incidenti si sono verificati anche in gara, ma fortunatamente senza conseguenze per i piloti. Dal punto di vista tecnico molto buona è stata la corsa della Chevrolet Corvette e le Hawk Buick, purtroppo fragili per battere le Porsche, tra le quali le più a punto sono sembrate quella del team Leven di Barilla e Wollek e quella ufficiale di Holbert-Bell.

**AL VIA** John Paul junior prende il largo della corsa, sfiorando con la sua Hawk-Buick i 350 km/h sul lungo rettilineo d'arrivo. Dietro all'americano si è posto il tedesco Klaus Ludwig con la Ford che duella lungo con la Nissan di Geoff Brabham, inseguita dalle Porsche di Holbert, Lonenberg, Bundy e Paolo Barilla. Dopo ap-

pena 15 minuti la Chevrolet Corvette di Dallendack è ferma ai box per sostituire le candele, mentre Madren, scatenato, passa in testa alla corsa, approfittando del fatto che John Paul junior si ferma ai box con il turbo che non funziona a dovere. Ripartirà dopo 8', per fermarsi poi lungo il percorso in maniera definitiva, insieme alla Jaguar di Hurley Haywood, ritirata con il motore rotto. Dopo un'ora e 10 minuti la seconda Jaguar di Bob Tullius è protagonista di un incidente drammatico che per fortuna si risolve senza conseguenze per il pilota: Tullius, infatti, all'imbocco della prima curva si trova appaiato alla Ford di Lynn St James e dalla Chevrolet Corvette di Doc Bundy. Quest'ultimo tocca la coda della Ford generando un incidente spettacolare. Infatti la biposto della St James andrà a urtare violentemente il muro, volando al di fuori della pista e incendiandosi. Tullius, capottandosi per tre volte finisce pure lui contro le reti di protezione. Per tutti e tre i piloti, comunque, nessun danno fisico.

## GIAPPONE

FORMULA 2  
È IL MOMENTO DI LEES

**GOTEMBA** - Giornata trionfale per l'ex campione europeo di Formula 2, Geoff Lees, che ha vinto in modo spettacolare la 2. gara del campionato cadetto giapponese davanti a Satoru Nakajima. Lees ha quindi dimostrato ancora una volta la leggera supremazia del motore Yamaha sei cilindri sull'Honda che in questi ultimi tempi sta accusando alcune battute a vuoto. Il propulsore Honda, infatti, non era riuscito ad imporsi nemmeno nella prima gara della serie, disputata un mese fa. Nelle prove, comunque, Satoru Nakajima, al volante della March 86J-Honda, aveva dimostrato di essere in perfetta forma. Il giapponese, ha ottenuto un ottimo 1'35"38 sul bagnato, conquistando la pole position, davanti allo svedese Eje Elgh, recentemente passato alla guida di una March-Yamaha. Al via della corsa, svoltasi sotto la pioggia, Geoff Lees è stato comunque l'unico a non avere problemi nello scendere sull'asfalto tutta la potenza del motore Yamaha. L'inglese ha preso un buon margine sugli inseguitori, rallentando l'andatura verso il termine della competizione.

## 6 ORE DI RIVERSIDE

Riverside (Usa) 27 aprile 1986  
4. gara del campionato Imsa

### I primi 25 al via e i primi 10 al traguardo

<b>Hawk-Buick</b> (Paul jr-Ganz) 1'30"103	<b>Loia-Nissan</b> (Brabham-Davendorf) 1'30"680
<b>Ford Probe Mustang</b> (Ludwig-Gloy) 1'31"101	<b>Porsche 962</b> (Holbert-Bell) 1'31"772
<b>Ford Probe Mustang</b> (St. James-Halsmer) 1'32"057	<b>Porsche 962</b> (Barilla-Wollek-Leven) 1'32"156
<b>Chevrolet Corvette</b> (Bundy-Dallenback) 1'32"227	<b>Hawk-Buick</b> (Madren-Loonenberger) 1'32"279
<b>Porsche 962</b> (Brassfield-Mass) 1'34"004	<b>Porsche 962</b> (Dyson-Cobb) 1'34"212
<b>Jaguar XJR7</b> (Tullius-Robinson) 1'35"621	<b>Porsche 962</b> (Busby-Morton) 1'36"810
<b>Jaguar Xjr7</b> (Redman-Haywood) 1'37"014	<b>Porsche 962</b> (Weaver-Akin) 1'38"761
<b>March 85G-Porsche</b> (Adams-Hatchkis) 1'38"970	<b>Chevrolet Camaro</b> (Baldwin-Miller) 1'43"024
<b>Chevrolet Camaro</b> (Byrne-Brechett) 1'43"746	<b>Toyota Celica Turbo</b> (Cord-Aase) 1'44"081
<b>Ford Mustang</b> (Pruett-Jenner) 1'44"579	<b>Alba A5-Buick</b> (Varde-Gregg) 1'44"781
<b>Tiga 86-Buick</b> (Morgan-Blackburn) 1'44"797	<b>Argo 86-Buick</b> (Bell-Kline) 1'45"252
<b>Pontiac Firebird</b> (Riggins-Carter) 1'45"594	<b>Chevrolet Tornado</b> (Felton-Gentilozzi) 1'46"119
<b>Tiga 85-Mazda</b> (Durst-Brockman) 1'46"530	

- Porsche 962**  
6 ore alla media di 178,450 kmh (Dyson-Cobb)
- Porsche 962**  
(Mass-Brassfield)
- Porsche 962**  
(Barilla-Wollek)
- Porsche 962**  
(Akins-Weaver)
- Porsche 962**  
(Morton-Busby)
- Chevrolet Camaro**  
(Baldwin-Miller)
- March 85-Porsche**  
(Adams-Hotchkis)
- Ford Mustang**  
(Pruett-Jenner)
- Argo 86-Mazda**  
(Dowin-Maffucci)
- Chevrolet Tornado**  
(Felton-Gentilozzi)

**Classifica del campionato:** Holbert, Bell 54; Brassfield 48; Morton 36; Stuck, Gartner e Wollek 32.

**DOPO** 70 minuti di luci gialle e pace car la corsa riprende con Bob Wollek e Paolo Barilla al comando, inseguiti da Holbert, Ludwig, Dyson, Adams, Busby e l'inglese James Weaver, all'esordio nella categoria. Purtroppo Wollek perde una ruota della sua Porsche e rientra ai box per farne montare un'altra, perdendo tempo prezioso. Tentando una disperata rimonta Wollek sfreccia al 71. giro in 1'45"800. Allo scadere della 3. ora, ovvero a metà gara la classifica è la seguente: Holbert, Cobb, Gloy, Wollek, Mass, Morton, Grable, Spice, Maffucci. Non passano che pochi minuti ed ecco che accade un altro episodio drammatico: la Chevrolet di Delano esce di pista e investe un van. Nel frattempo Paolo Barilla, che ha sostituito Wollek alla guida, rimonta di gran carriera, e riesce a riportarsi al comando, duellando a lungo con Derek Bell, il quale a sua volta ha sostituito Al Holbert. I due danno spettacolo, finché il parmense rientra ai box per il cattivo funzionamento della pompa benzina, perdendo ben quattro giri. Così, approfittando dei guai di Bell, ritirati con la trasmissione rotta, al comando va Dyson, che riuscirà a vincere mentre Wollek-Barilla, protagonista dell'ennesima rimonta giungeranno alle spalle di Brassfield.



SATORU NAKAJIMA

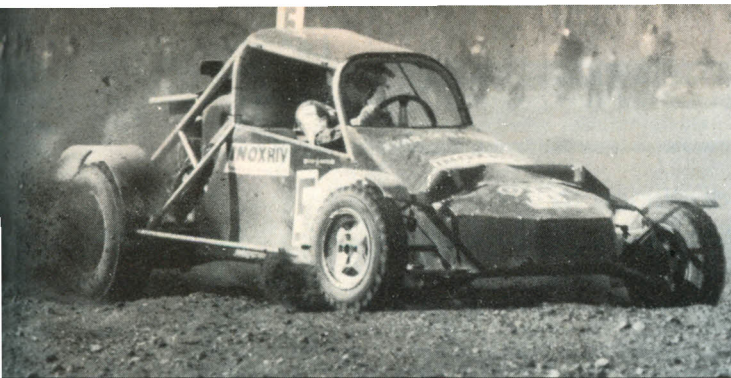
i piloti che hanno deluso va annoverato il neozelandese Mike Thackwell che non è andato più in là dell'ottavo posto sulla March 85J a motore Honda.

### FORMULA 2

Gotemba, 20 aprile 1986

**2. gara del campionato giapponese**  
**La classifica:** 1. Geoff Lees (March 86J-Yamaha) 35 giri in 53'26"75; 2. Nakajima (March 86J-Honda) 53'27"09; 3. Hoshino (March 86J-Honda) 53'38"51; 4. Wada (March 86J-Yamaha) 53'47"29; 5. Matsumoto (March 86J-Yamaha) 54'26"31; 6. Takahashi (March 86J-Yamaha) 54'26"34; 7. Hasemi (March 86J-Yamaha) 54'39"14; 8. Thackwell (March 85J-Honda) 54'40"37; 9. Tachi (March 86J-Yamaha) 54'50"97; 10. Elgh (March 86J-Yamaha) a 2 giri.

**Classifica del campionato (dopo 2 gare):** Satoru Nakajima 30; Keji Matsumoto 28; Tadeo Wada 22; Geoff Lees 20; Mike Thackwell 13; Kazuoishi Hoshino 12; Eje Elgh 9; Masahiro Hasemi 8; Kenji Takahashi 6; Matsumoto Shimizu 3.



LUCIANO TAMBURINI

## GERMANIA

### EUROCROSS/TAMBURINI BATTE IL MITO

**SCHLUECHTERN** - Luciano Tamburini è riuscito in un'impresa storica, battendo nella gara del campionato europeo di autocross tedesca il campione in carica Willy Roesel. Il risultato dell'attuale detentore del Trofeo Italiano 1985 è tanto più rilevante se si pensa che il circuito di Schluechtern è la pista di casa di Roesel, un personaggio che ormai costituisce un mito nell'ambiente del cross internazionale. Dopo le batterie e le semifinali lo schieramento della finale ha visto tutti i migliori partire nelle prime file. La battaglia si è accesa subito tra Tamburini che è scattato al comando inseguito da un gruppetto compatto composto da Dubourg, Roesel, Uher, Hakvoort e Garthe, i quali si sono scambiati le posizioni di continuo. Più staccati l'italiano Susan, vincitore della gara spagnola, il cecoslovacco Havel e il suo connazionale Bartos. A tre giri dalla conclusione Dubourg ha avuto un leggero cedimento ed ha difeso la terza posizione coi denti, lasciando a Tamburini e Roesel la disputa per la vittoria. L'italiano, con una serie di staccate mozzafiato e

derapate è riuscito a contenere l'attacco di Roesel, il quale alla fine è stato battuto dal pilota della Abi. «Lo scorso anno — ha commentato Tamburini, raggiante sul podio, aveva abbandonato la categoria prototipi per scaramanzia, poiché non riuscivo a concludere una gara per tanti piccoli inconvenienti tecnici. Oggi, invece, al volante di una nuova vettura a quattro ruote motrici e affidabile ho dimostrato di essere in gran forma e spero di potere conquistare altre affermazioni internazionali».

#### AUTOCROSS

Schluechtern, 20 aprile 1986

#### 2. gara del campionato europeo

##### Le classifiche

**Turismo:** 1. Hans Kirchof (Porsche 911) 10 giri in 7'53"95; 2. Schmidt (Porsche 911) 8'00"07; 3. Kerk (Audi Quattro) 8'07"56; 4. Braga (Lancia Beta Montecarlo) a 1 giro; 5. Kacirek (Skoda 120) a 1 giro; 6. Krieg (Volkswagen Scirocco) a 1 giro; 7. Rosella (Fiat X1/9) a 5 giri; 8. Felix (Porsche 911) a 9 giri.

**Prototipi:** 1. Luciano Tamburini (Abi-Porsche 4x4) 10 giri in 7'24"27; 2. Roesel (Porsche Rsc) 7'24"57; 3. Dubourg (Buggy Fouget) 7'28"23; 4. Hakvoort (Volkswagen 2000) 7'29"52; 5. Susan (Alfa Romeo) 7'34"36; 6. Havel (Porsche) 7'38"82; 7. Garthe (Spezial Cross) 7'39"25; 8. Bartos (Porsche) 7'40"18; 9. Leber (Eb-Allrad) 9 giri.

## GERMANIA

### PRODUZIONE/WEIDLER SI ALLENA

**NÜRBURGRING** - Volker Weidler ha dimostrato di essere un talento eccellente per l'automobilismo tedesco: il giovane pilota di Formula 3000 ha infatti vinto la 3. gara del campionato produzione al volante della Mercedes. Da rilevare che Weidler, che domenica sarà impegnato a Vallelunga per la corsa della formula cadetta, era per la prima volta alla guida di una vettura turismo ed ha regalato un magnifico compleanno a Helmut Marko, il manager che schierava la vettura. Purtroppo non ha preso parte alla corsa l'ex campione di sci Franz Klammer che in prova aveva ottenuto un ottimo quarto tempo assoluto. L'asso austriaco è uscito di pista durante il giro di riscaldamento a causa della benzina perduta da una vettura che lo precedeva. Manuel Reuter, partito dalla pole position, si è dovuto ritirare subi-

to, dopo una collisione che ha coinvolto la sua Ford Sierra con la Bmw di Olaf Manthey. Così Weidler non ha avuto problemi, battendo Thiim, Manthey, Niedzwiedz e il leader del campionato Andersson.

#### PRODUZIONE

Nürburgring, 27 aprile 1986

#### 3. gara del campionato tedesco

**La classifica:** 1. Volker Weidler (Mercedes 190 2.3-16) 25 giri in 48'03"44 alla media di 141,768 km/h; 2. Thiim (Rover Vitesse) 48'04"47; 3. Manthey (Bmw 325i) 48'49"91; 4. Niedzwiedz (Ford Sierra Xr4 Ti) 49'02"68; 5. Andersson (Volvo 240 Turbo) 49'11"44; 6. Mueller (Bmw 635 Csi) 49'13"20; 7. Goesser (Bmw 635 Csi) 49'31"16; 8. Strycek (Bmw 325i) 49'38"22; 9. Stureson (Volvo 240 Turbo) 50'01"03; 10. Fritzsche (Opel Manta 400) a 1 giro.

□ Giro più veloce: Kurt Thiim (Rover Vitesse) in 1'54"30 alla media di 143,055 km/h.  
**Classifica del campionato:** Andersson 52; Stureson 44; Niedzwiedz 44; Thiim 38; Koenig 30; Manthey 27; Mueller 26; Strycek 24; Weidler, Bauer, Goesser 20.

Hanno collaborato: Renè Alezra, Ken Frankel, Thomas M. Imhof, Giuseppe Invernizzi, Lino Manocchia

## GERMANIA

### SUPERCOPPA/STUCK SENZA AVVERSARI

**NÜRBURGRING** — Dopo la vittoria della scorsa settimana a Monza, il campione del mondo endurance Hans Stuck ha colto il suo secondo successo in occasione della 1. gara della nuova Supercoppa, riservata alle vetture di gruppo C. Al volante della Porsche 962 dotata del cambio automatico Pdk, Stuck non ha avuto seri avversari, ad eccezione dell'austriaco Jo Gartner che è riuscito a prendere il comando subito dopo l'avvio ma che ben presto ha dovuto arrendersi alla superiorità tecnica della Porsche ufficiale. «La mia vittoria — ha commentato Stuck — è stata incerta fino al termine perché durante il giro di ricognizione si è accesa la spia della pressione dell'olio. Quindi non sapevo se il motore poteva avere tenuta». Al terzo posto è

giunto lo statunitense Danny Sullivan, vincitore della 500 Miglia di Indianapolis 1985, al volante della Porsche 956 del team Joest: «È stata la mia unica corsa europea — ha detto dopo Danny — poiché il mio programma è purtroppo molto pieno di impegni».

#### GRUPPO C

Nürburgring, 27 aprile 1986

1. gara della Super Coppa

**La classifica:** 1. Hans Stuck (Porsche 962 C-Pdk) 39 giri in 1.00'22"50 alla media di 176,037 km/h; 2. Gartner (Porsche 962 C) 1.01'02"39; 3. Sullivan (Porsche 956) 1.01'27"18; 4. Baldi (Porsche 956 B) 1.01'52"37; 5. Jelinski (Porsche 962 C) a 1 giro; 6. Brun (Porsche 962 C) a 1 giro; 7. «John Winter» (Porsche 956) a 3 giri; 8. Schuster (Porsche 936 C) a 5 giri; 9. Weiler (Gebhardt JC 853) a 5 giri; 10. Jauslin (Gebhardt JC 843) a 7 giri.

□ Giro più veloce: Stuck in 1'31"80 alla media di 178,117 km/h.

**La classifica della Coppa:** Stuck 21.500; Gartner 14.500; Sullivan 10.250; Baldi 9000; Jelinski 8750.

## FRANCIA

### EUROMONTAGNA/NESTI PARTE BENE

**DRAGUIGNAN** — Mauro Nesti ha aperto nel migliore dei modi il campionato europeo della Montagna. Anche se le monoposto si sono naturalmente impadronite delle prime posizioni assolute, il pilota di Pistoia è stato il primo tra quelli che possono concorrere al punteggio valido per il titolo continentale. Nonostante la facilità messa in mostra l'italiano è abbastanza preoccupato per la stagione: «Mi dà molto fastidio — ha detto — il fatto che il campionato europeo venga promosso poco e male, ragion per cui ritengo che molti piloti e sponsor possano abbandonare la competizione». Vincitore assoluto della corsa è stato il francese Michel Tarres su una

Martini Mk45-Bmw che ha preceduto Christian Debias e l'Ags di Bavere.

#### EUROPEO DELLA MONTAGNA

Ampus, 27 aprile 1986

#### 1. gara del campionato

**La classifica:** 1. Michel Tarres (Martini Mk45-Bmw) 6'27"12; 2. Debias (Martini Mk43-Bmw) 6'34"98; 3. Baverey (Ags Col-Bmw) 6'37"00; 4. Nesti (Osella Pa9-Bmw) 6'46"26; 5. Valella (Osella Pa9-Bmw) 6'52"12; 6. Nerguti (Martini Mk49-Bmw) 6'53"15; 7. Roland (Lola T297-Bmw); 8. Bocard (Martini Mk43-Bmw) 7'06"71; 9. Castellana (Lola T292-Bmw) 7'00"82; 10. Stenger (Osella Pa9-Bmw) 7'11"65.

**Classifica del campionato europeo:** Nesti 20; Calella 15; Roland 12; Castellana 10; Stenger 8; Magsan 6.

#### Vincitori di gruppo

**Gruppo A:** Rossi (Bmw M1); **Gruppo B:** Pignard (Bmw 635 Csi); **Gruppo N:** Vuillermoz (Bmw 325i).

## FRANCIA

### PRODUZIONE/BELTOISE RINGIOVANISCE

**MONTHLERY** - Sul circuito caro a Claude Lelouch, regista del film «Un uomo e una donna», Jean Pierre Beltoise ha ottenuto una splendida vittoria, in occasione della terza gara del campionato francese produzione. Più giovane che mai l'ex pilota di Formula 1 ha preceduto sulla sua Peugeot 505 Turbo l'Audi 200 Turbo di Lapeyre e la Mercedes di Dany Snobeck. Beltoise è partito nella prima manche della pole position. La sua frazione iniziale è stata priva di problemi, visto che ha vinto in scioltezza davanti a Lapeyre, Snobeck, Cudini. Ben diverso l'andamento della 2. manche: Xavier Lapeyre, infatti, è

riuscito a prendere con l'Audi 200 Turbo la potente Peugeot di Beltoise.

#### PRODUZIONE

Monthlery 27 aprile 1986

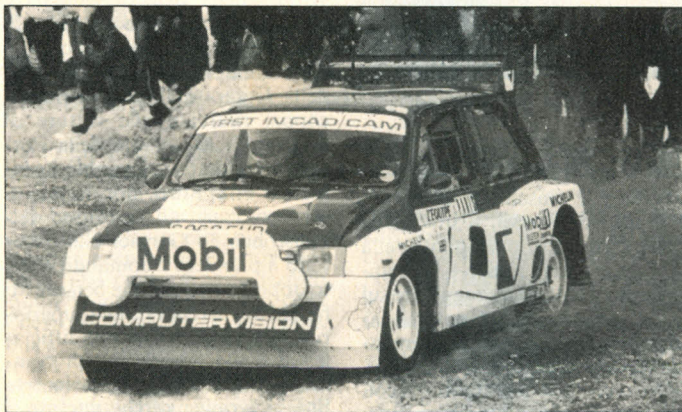
#### 3. gara del campionato francese

**La classifica:** 1. Jean Pierre Beltoise (Peugeot 505 Turbo) 45'10"25; 2. Lapeyre (Audi 200 Turbo) 45'15"75; 3. Snobeck (Mercedes 190 2.5 16) 45'31"75; 4. Ragnotti (Renault 5 Turbo) 45'48"33; 5. Cudini (Mercedes 190 2.5 16) 45'52"82; 6. Beguin (Bmw M5) 45'55"35; 7. Freuquin (Opel Senator) 45'58"42; 8. Bailot Lena (Audi 200 Turbo) 46'02"33; 9. Marners (Bmw M635) 46'08"44; 10. Bleynie (Bmw M635) 46'17"55.

**Classifica del campionato:** Dany Snobeck 68; Xavier Lapeyre 63; Alain Cudini e Jean Ragnotti 47; Olivier Grouillard 45; Bernard Beguin 41; Marc Sourd 33; Jean Pierre Beltoise 30.

## La decisione del team presa dopo l'incidente di Wilson in Grecia **Nessuna Metro 6R4 all'Acropoli**

**ANCHE L'ACROPOLI** inizia a perdere adesioni. L'incidente del quale due settimane fa è rimasto vittima Malcolm Wilson con la Metro 6R4 che provava nella zona di Itea, ha infatti convinto i responsabili del team Austin Rover a rinunciare alla trasferta greca per il sesto rally del mondiale. Nel corso di una sessione di test di affaticamento sulla meccanica della vettura, la Metro 6R4 di Wilson — nella foto Dppi in una fase del rally di Montecarlo — è uscita violentemente di strada per la rottura improvvisa dello sterzo mentre procedeva ad alta velocità, rotolando in un burrone per circa duecento metri e solo miracolosamente senza conseguenze fisiche per il pilota e per il suo navigatore Harris. «Sapevamo che l'Acropoli è un rally durissi-



mo — ha spiegato un portavoce del team — **ma l'incidente ci ha fatto decidere di disputare altri test e di aumentare il numero di parti di ricambio prima di affron-**

**tare una gara tanto impegnativa.** Cancellata la trasferta neozelandese e forse quella in Argentina, il team di Davenport opererà per un'uscita al Mille Pistes.



## **Accorciato e fino in Scozia il rally Rac**

**SI ACCORCIA** anche il rally Rac. La dodicesima gara del mondiale piloti — undicesima del mondiale marche — si disputerà da domenica 16 novembre a giovedì 20 su un percorso accorciato da 3528 a 1880 chilometri, con il totale delle prove speciali portato a 672 chilometri dai circa 900 che erano. Partenza e arrivo del rally saranno a Bath, a ovest di Londra, toccando, come mostra la cartina, le città di Harrogate, Edimburgo e Liverpool.

## **Nuovo cambio Porsche per l'Audi Gr. B**

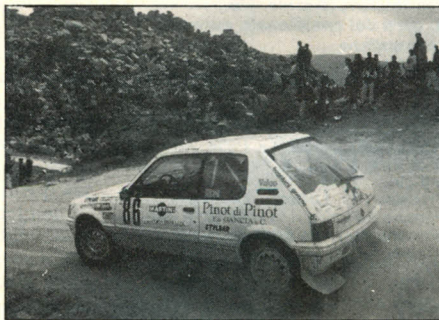
**ANCHE IL TEAM** Audi ha disputato la scorsa settimana una serie di test sugli sterrati del rally dell'Acropoli. Oltre a sperimentare alcune novità di dettaglio sui pneumatici Michelin, Röhrl ha provato lungamente con una Sport Quattro Si sul quale è stato montato un nuovissimo cambio automatico di completa realizzazione Porsche. Si trattava della prima uscita del nuovo cambio fuori dagli impianti di prova Audi Porsche: sicuramente a Ingolstadt si pensa di montarlo sulla Gruppo S a partire dal prossimo anno — quella con motore quattro cilindri.

## **Prima volta di Sainz in Spagna**

**PRIMO SUCCESSO** per Carlos Sainz e la sua Renault Maxi 5 Turbo al rally Sierra Morena, quarta prova di campionato spagnolo. Il giovane «rampollo» del Race ha battuto Zanini e la sua Ford RS 200 di 1'34", precedendo fra l'altro la Manta di Fernandez classificatosi terzo a 3'27" dopo avere rischiato il ritiro per cedimento della frizione in una prova lunghissima. Mancava la Lancia Rally di Salvador Servia, che rimane comunque ancora chiaramente in testa al campionato.

## **Sottosanti farà tutto il Gr. N**

**PARTECIPERÀ** a tutto il Cir il ventitreenne bergamasco Paolo Sottosanti, vincitore del Gr. N al rally Costa Smeralda e attuale capolista di Gruppo con la sua Peugeot 205 Gti sponsorizzata da Taxi e ora anche da Gancia Pinot di Pinot — nella fotoStudio '83 —. La prossima uscita di Sottosanti sarà al rally dell'Isola d'Elba, dove la sua scuderia, l'AuToSport di Torino, sarà impegnata anche con la Peugeot 205 T16 di Fabrizia Pons e con la 205 Gti Gr. A di Maneo.



## **Più cittadino anche il Mille Laghi**

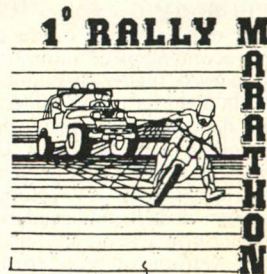
**SEGUENDO** recenti richieste da parte della Fisa in materia di sicurezza gli organizzatori del rally Mille Laghi hanno deciso di fare disputare non una ma due prove speciali cittadine. Per molti anni l'unica speciale cittadina del rally finlandese è stata quella del centro di Jyväskylä; quest'anno se ne correrà anche una a Valkeakoski, sempre nella giornata di sabato. Due settimane fa anche gli organizzatori del rally di Nuova Zelanda avevano annunciato che la prima prova della loro gara avrebbe avuto luogo nel principale parco di Auckland.

## **Positivi i test Lancia in Grecia**

**SI SONO** conclusi venerdì della scorsa settimana i test di gomme della Lancia in Grecia. I risultati sono stati sostanzialmente positivi, tanto sulla vettura quanto sui pneumatici, che non è stato però possibile provare appieno perché una parte della fornitura Pirelli ha subito disagi nel viaggio verso la Grecia a causa dei tanti scioperi dei traghetti. Pinata e alcuni meccanici del team Lancia saranno nuovamente in Grecia a partire dal 6 maggio, mentre dal 10 la squadra sarà in Argentina per la prima ricognizione sul percorso della ottava gara iridata.

## **Alla Mouton la terza gara in Germania**

**LA TERZA GARA** del campionato tedesco rally, il 25. Adac-Vorderpfalz rally, è stata facilmente vinta da Michèle Mouton e Terry Harryman sulla loro Peugeot 205 T16 con 2'33" di vantaggio su Schmidtke-Kücken su Audi Quattro A2. Il campionato tedesco vede ora in testa Kern con 64 punti davanti a Mouton e Brauer entrambi con 60.



■ **ULIVI.** La scuderia Imperia Corse organizza nei giorni 5 e 6 luglio il primo rally Marathon degli Ulivi, aperto ad auto a due a quattro ruote motrici e alle moto e che si svolgerà sulle strade sterrate dell'entroterra imperiese con partenza e arrivo a Imperia. Le iscrizioni vanno inviate a: scuderia Imperia Corse, via Nazionale 16, Imperia (Tel. 0183/ 25.742).



SALONE/La Thema Ferrari è stata proclamata

# NEL REGNO

L'ammiraglia di Casa Lancia oltre che suggellare un momento particolarmente positivo del Gruppo Fiat, ha confermato che si sta puntando con sempre maggior interesse su vetture sofisticate, comode e sicure. Hanno fatto il loro debutto anche la Uno turbodiesel e la Delta Hf Turbo quattro ruote motrici

Testi di **Carlo Massagrande e Diego Forti**  
Foto **Giovannelli**

**TORINO** — Nel percorrere i padiglioni del Salone di Torino, la sensazione che si prova è di «intensità». Ovvero, meglio precisare, si intuisce che l'auto sta vivendo un momento di grande maturità; un secondo rinascimento, se vogliamo, in cui la sostanza integra la forma e non certo ne viene sostituita. Le automobili esposte insomma, sono tutte di buon contenuto e si assiste ad una rivalutazione verso l'alto della vettura ideale. Comfort, sicurezza, prestazioni e di nuovo (come nella seconda metà degli Anni Sessanta) un pizzico di «status symbol» gli argomenti a cui si affidano le Case per fare breccia sul pubblico.

**LO HA SOTTOLINEATO** l'amministratore delegato della Fiat Auto, ingegner Vittorio Ghidella, nel tradizionale incontro con i giornalisti di tutto il mondo, convenuti a Torino in occasione del Salone. Una voce importante, la sua, per la prima volta, dopo tanti anni, la più autorevole d'Europa visto che nel primo trimestre '86 il Gruppo Fiat è risultato leader nel Vecchio Continente detenendo il 13,6% del mercato, davanti al colosso tedesco Volkswagen-Audi (12,7%). E lui, riconosciuto n.1 della riscossa della Fiat Auto (un merito che probabilmente lo stesso Agnelli ha voluto riconoscergli pubblicamente lasciandogli l'onore, ma soprattutto l'onore di tenere da solo la conferenza stampa Fiat) ha snocciolato concetti e linee di tendenza, dopo avere preannunciato un bilancio (utili per più di 400 miliardi) da fare invidia a qualsiasi concorrente. Il «grande capo» è, come detto, rimasto dietro le quinte, quasi con civettuolo piacere. Ha lasciato così al suo manager, il compito di illustrare i punti della grande svolta Fiat e Ghidella, forte di una gamma di prodotti, alla realizzazione della quale si dice abbia partecipato in



maniera attiva, da vero ingegnere, non ha avuto peli sulla lingua per la concorrenza né ha alzato veli sulle strategie della Casa torinese. A proposito della regina del Salone, la Thema 8.32, ha specificato che non è stata denominata, al contrario di quanto hanno fatto mass media e pubblico, Thema-Ferrari, perché la filosofia di prodotto a cui si ispira è quella Lancia e non quella, aggressiva e iper-sportiva, Ferrari. Ha sottolineato, in più, che progetti e specifiche son Lancia: solamente la costruzione è Ferrari. Lo ha fatto senza timori e con chiarezza. Così come con chiarezza ha detto: «**La quantità di innovazione contenuta in un modello, costituisce la discriminante tra i costruttori di testa e il gruppo inseguitori**». Un concetto che poi ha solidamente collocato facendo presente che

gli investimenti Fiat nei prossimi tre anni saranno prossimi ai 6000 miliardi. Perché senza capitali non c'è possibilità di ricerca tecnica e quindi di innovazione.

**CON UN RITMO** di rinnovamento di 3,2 anni a modello, la Fiat può vantare quasi un record. In futuro, sotto questo profilo, ci sarà un rallentamento, ma per ora il passo è veramente da maratona. Il successo, in ogni caso, è innegabile ed anche le previsioni di Ghidella sono da sogno. Il punto di pareggio economico tra produttività e redditività è fissato in 1.250.000 vetture, ma le previsioni sono di venderne 1,5 milioni nel 1986. Vale a dire 250.000 auto in più: un vero trionfo di utili, oltre che di pubblico. La ricetta Fiat è

regina della manifestazione torinese

# O DELL'AUTO



In alto: una vista generale del Salone in cui si nota, nello stand Volvo, la 780 coupè, con motore diesel, in consegna in Italia a 54 milioni di lire. Sopra: la nuova Mercedes 190 E 2.6 da 166 cv. Sotto: nuovo «look» per il Duetto spider dell'Alfa

di puntare alle prestazioni che Ghidella ha così inquadrato: «Non una semplice esasperazione delle doti di velocità massima, ma il giusto equilibrio di un complesso di caratteristiche, tale da offrire ad ogni cliente l'opportunità di guidare al limite delle sue possibilità, in condizioni di massima sicurezza e di massimi vantaggi». Gli interventi innovativi riguarderanno: il motore, la tenuta di strada, la frenata, l'aerodinamica, la gestione elettronica dei vari impianti di bordo. Entrambi i marchi del Gruppo torinese avranno, ovviamente, come obiettivo, le prestazioni, in senso ghidelliano, ma con diverse connotazioni. Per Lancia prestazioni e stile, per Fiat prestazioni ed economicità.

segue

**Sopra: il frontale della regina del Salone la Thema 8.32, ovvero la Lancia-Ferrari, come tutti già la chiamano. Una vettura che, per contenuti tecnici e stilistici, ben inquadra le tendenze del mondo automobilistico**



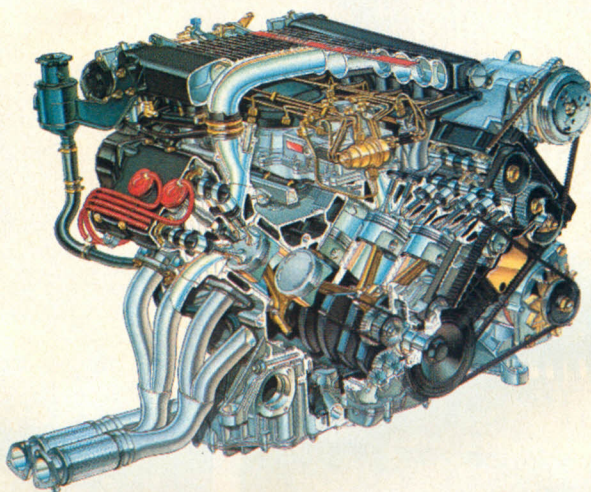
61° Salone  
Internazionale  
dell'Automobile

TORINO, 23 APRILE  
4 MAGGIO 1986

Catalogo Ufficiale

**61**  
L'INGEGNERIA

A destra: la Thema 8.32, ancora non monta l'alettone mobile posteriore visto nei prototipi segreti e che pare non sia ancora a punto. Sotto: la raffinata plancia di questo modello



Lo spaccato evidenzia la raffinata meccanica del propulsore della Thema 8.32, un 8 cilindri a V con 4 valvole per cilindro. Il basamento è quello tipico Ferrari in alluminio, mentre la testa è in lega leggera. Il rapporto di compressione di questo motore è di 10,5:1. Sotto: Fiorio mostra alla figlia la sportivissima ed inattesa Delta Hf Turbo 4x4

## Nel regno dell'auto

segue

TORINO però non suggella solamente il momento Fiat e le sue strategie. Infatti, ancora una volta, Renault ha rilanciato la guerra dei prezzi. Ghidella come in occasione dell'arrivo della Supercinque a prezzo ultraconcorrenziale, ha respinto la logica Renault. I francesi con la loro 21 Rs, una 1700 medio-superiore offerta al prezzo di una 1300, hanno detto che, comunque, contano di conquistare clienti. La sfida insomma continua. Difficile dire chi, alla fine, risulterà vincitore sul piano industriale. Un merito però bisogna darlo alla Renault. I listini delle piccole in questi due anni sono risultati calmierati, probabilmente proprio grazie alla politica (o al prezzo politico, come dicono in Fiat, della Supercinque Renault). Allora, se a guadagnare è l'utente, ben venga la guerra. E speriamo si facciano coinvolgere anche le Case tedesche che, sino ad ora, hanno dettato legge e listini nei segmenti dei modelli medio-alti. □



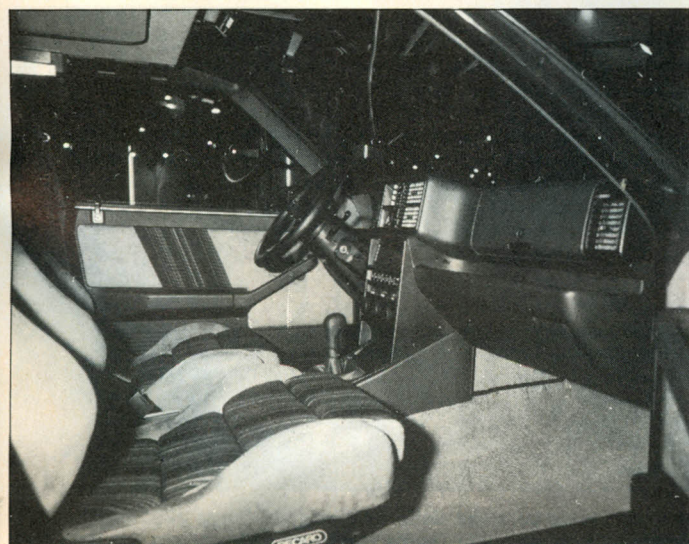
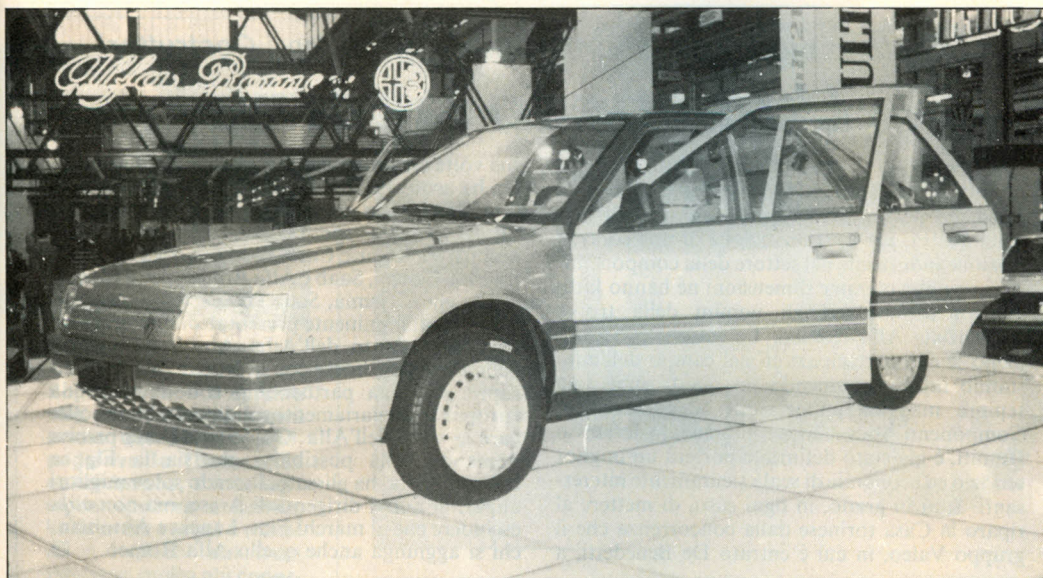
# Dalle nostre Case le novità più interessanti Italiane Lancia in resta

**TORINO** — Di sorprese si sapeva che non ce ne sarebbero state, ma nemmeno si può dire che questa 61. edizione del Salone di Torino sia priva di piacevoli, per gli appassionati, novità. Regina indiscussa della manifestazione la Lancia Thema 8.32. Con i suoi 8 cilindri a V di 90° quattro valvole per cilindro e due alberi a camme per bancata, uno schema caro alla Ferrari, rappresenta senza dubbio uno dei più sofisticati gioielli montato su una delle «ammiraglie» europee. La cilindrata, prossima ai 3 litri (2927 cc) in Italia la penalizza dell'iva al 38%, ma non lascia dubbi sulla classe a cui la vettura appartiene. Anche gli interni, del resto, sono di alto livello, in linea con i principi fonda-

mentali a cui il management Fiat (come gruppo) vuole che le vetture Lancia facciano riferimento, ovvero: prestazioni e stile.

**PRIMA DI DESCRIVERE** il livello di allestimento vale la pena fare un cenno sulle prestazioni di cui è accreditata questa «regina». Grazie ai 215 cv a 6750 giri di cui è capace il motore può raggiungere i 240 kmh, percorrere 1 km, partendo da fermo, in 26"8 e passa da 0 a 100 km/h in 6"8. Esaltante anche la ripresa, del resto con una coppia motrice dichiarata di 29 kgm a 4500 giri è lecito attendersi un risultato positivo: in quarta, da 40 kmh, si percorrono 1000 m. in meno di 30". Difficile sbilanciarsi sui con-

sumi: anche se è logico prevederli proporzionali alle prestazioni. Gli interni sono, come detto, di gran pregio. Rivestimenti in pelle e radica di noce, con selleria e plancia cucite a mano. I sedili sono studiati per ben conciliarsi con la guida anche sportiva di cui la vettura è capace, previsti servo comandi elettrici e al posto del divano posteriore si possono avere, optional, due poltrone separate. Nel cruscotto sono incastonati 8 strumenti di forma circolare e design sportivo. Di diametro maggiore sono il contagiri e il contachilometri a cui ben si sposano, l'indicatore del livello carburante, il termometro acqua, il manometro, il termometro olio e due check: uno per la carrozzeria



e uno per le funzioni del motore. Molto ricco l'equipaggiamento di serie con tanto di sistema antibloccaggio dei freni (a disco con pinze flottanti e servofreno) Abs. Disponibili, come si conviene, tutti gli optional di maggior prestigio, tra cui il tettuccio apribile e l'impianto d'aria condizionata. La vettura, poi, è predisposta per l'impianto telefonico.

**LA LANCIA** però ha tenuto banco anche con altre novità. Oltre alle appena presentate, Prisma 4 Wd e Prisma i.e., a trazione integrale ha messo in mostra una sportivissima Delta Hf 4x4. Un vero gioiello, dagli interni inequivocabilmente aggressivi, con tanto di trazione integrale e motore turbo di 1995 cc, in grado di erogare 165 cv, nonostante un

## Il Salone ha 86 anni

**IL PRIMO** Salone Internazionale dell'Automobile venne inaugurato un sabato e per la precisione quello del 21 aprile 1900. La manifestazione torinese ha quindi 86 anni. Sin dagli albori ha potuto contare sulla presenza di diverse Case straniere, prime fra tutte la Peugeot e la Panhard. La sua crescita è stata costante e graduale interrotta solo dai conflitti mondiali. Addirittura nel 1905 e 1907 ha vissuto due edizioni: una primaverile, a Torino, ed una invernale, a Milano. Quella di Milano del resto è stata una tappa più che occasionale. Il Salone infatti vi è rimasto fino al 1937, con la sola eccezione del 1929, anno in cui il Governo la fece debuttare a Roma al Palazzo delle Esposizioni. Una delle edizioni più attese è stata quella del 1948, la 31. della storia: il Salone riapriva i battenti dopo gli anni bui del Secondo Conflitto Mondiale. Da allora all'odierna edizione, la n. 61, il Salone dell'Auto non si è più mosso da Torino. È solo cambiata la sede, nel 1984; da Torino Esposizioni ci si è trasferiti agli stabilimenti del Lingotto, in disuso da tempo e, grazie al Salone rinati, almeno in parte, a nuova vita.

**A fianco, la punta di diamante su cui conta la Renault per affascinare gli automobilisti italiani: la 21. Una vettura di classe superiore che, nonostante il motore 1700, costa come una 1300 e ha consumi analoghi. In basso: gli interni molto sportivi della Lancia Delta Hf Turbo a trazione integrale**

basso rapporto di compressione (8:1); dispone di due valori di coppia a seconda del boost della pressione (si passa infatti da 26 kgm a 2550 giri a ben 29 kgm a 2750 giri in over-boost) molto interessanti. Annunciate poi le seguenti prestazioni: velocità massima 208 km/h e 28"5 per percorrere 1 km con partenza da fermo. Per quello che riguarda in consumi: poco meno di 10 i chilometri percorribili con un litro di super, almeno stando al cartello a corredo della vettura nello stand Lancia. Questo modello non era atteso al Salone, ma all'ultimo momento i vertici della Casa torinese hanno deciso che esporlo non avrebbe arrecato danni, alla sua prossima presentazione.

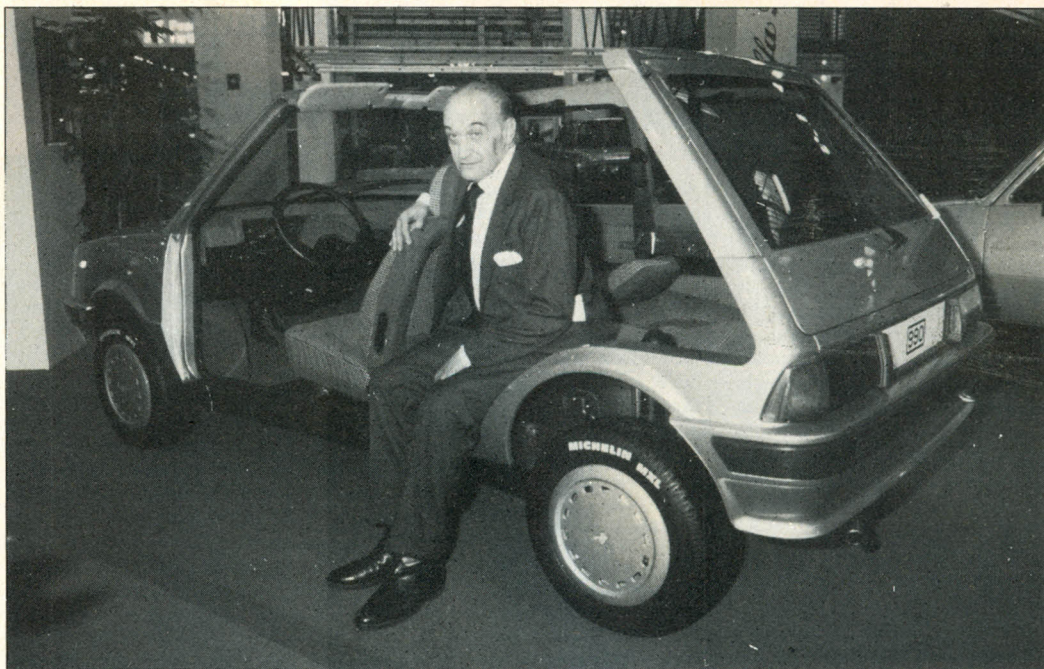
segue

## Italiane Lancia in resta

segue

**SUL FRONTE FIAT** le maggiori attenzioni sono state calamitate dalla Uno Turbodiesel, reginetta della manifestazione tra le «piccole», grazie ai 165 km/h di velocità massima che promette a costi diesel. La linea è quella ben nota con gli interni a livello di quelli della Si a benzina. Aggiunto un fascione nero nella parte bassa della fiancata, probabilmente per conferire più aggressività, alla Uno Turbo i.e. a benzina. Nel segmento delle «piccole» ha fatto la sua comparsa ufficiale anche la Nuova Mini Innocenti siglata 990. Più lunga rispetto alla versione precedente (21 cm) appare più confortevole soprattutto per i passeggeri posteriori grazie ad allungamento del passo di 17 cm. Invariate le motorizzazioni tricilindriche Daihatsu sia benzina che diesel. Due nuove versioni per Peugeot e Opel. La prima ha presentato la «205 junior», costa 140.000 lire in più della T Shirt, ma oltre che un diverso tessuto degli interni, ha i sedili anteriori ribaltabili. La Casa tedesca ha esposto in anteprima la Kadett Sprint; stesse prestazioni ma interni più sportivi ed aggressivi rispetto alle consorelle.

**LA RENAULT** ha battuto la gran cassa soprattutto attorno alla 21. La media francese dovrebbe essere distribuita tra pochi giorni sul nostro mercato, a prezzi chiavi in mano di assoluto interesse: 21 Rs lire 15.487.500, 21 Tse lire 17.937.180 (entrambe hanno il motore 4 cilindri di 1721 cc), 21 Txe (1995 cc) lire 20.122.540, infine 21 Gtd (2068 cc a gasolio) lire 17.987.920. Non ci sarà invece prima di ottobre la versione turbo diesel che però verrà distribuita prioritariamente proprio nel nostro Paese. Anche la Mercedes ha presentato due interessanti novità. La 190 2.6, ovvero una versione 6 cilindri iniezione di 2600 di cilindrata di questo suo fortunato modello e la sua interpretazione, tutta a controllo elettronico della trazione integrale: la 4 Matic. Da segnalare oltre ad una serie di novità tra le vetture fuoristrada, anche la versione non più solo statica della Maserati 228, 2789 cc e 250 cv, e l'ultima, in ordine di tempo, edizione del celebre spider Alfa. Resa ancor più aggressiva e rifinita, pare in grado di reggere ancora il peso degli anni, confortando così il mix di gamma della Casa di Arese che sta tentando con tutte le forze di uscire dalla crisi che la attanaglia. □

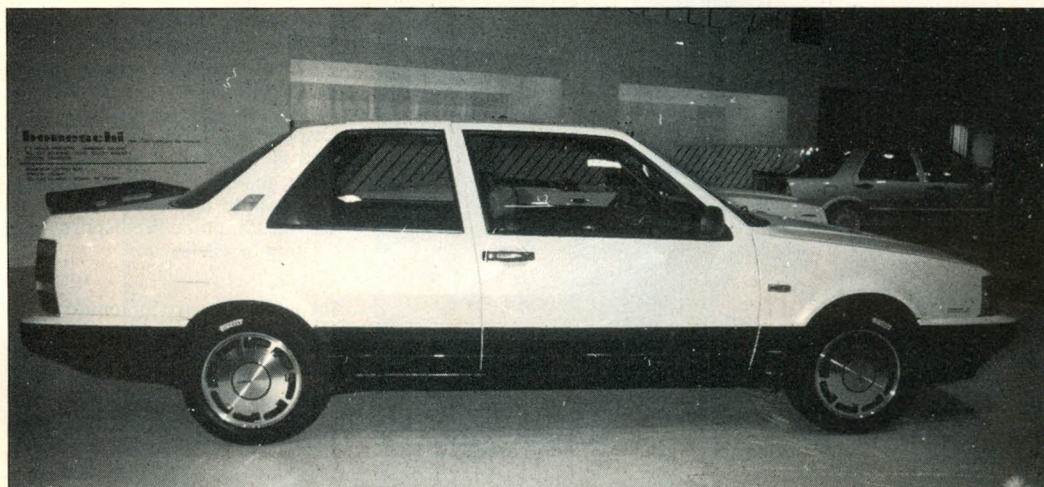


### Circolano molte voci di prossime alleanze tra i Costruttori

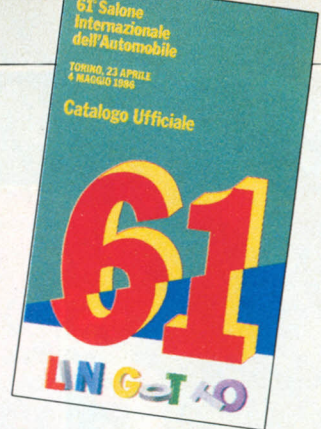
## L'unione fa la forza

**TORINO** — Non l'ha negato il vertice Fiat, che nonostante il fallimento delle trattative con la Ford, ha praticamente definito il suo ingresso nella Matra, per la realizzazione di una concentrazione industriale nel settore della componentistica di notevolissime dimensioni né hanno fatto mistero di contarci gli uomini della troika dirigenziale Alfa Romeo. Le fusioni o quanto meno le compartecipazioni nel campo dell'auto stanno infatti assumendo, in questi anni, una sempre maggior importanza. L'accordo Fiat Componenti-Matra, lo ha annunciato lo stesso Romiti, è già stato definito e porterà un miglior servizio ed economie di scala sicuramente interessanti. Sarà in grado, in ogni caso, di mettere al riparo la Casa torinese dalla concorrenza che il gruppo Valeo, in cui è entrato De Benedetti, a

sua volta alleatosi con la Volkswagen (quest'ultima ha acquisito il 5% dell'Olivetti) si appresta a fare. Non sono da escludere, in un prossimo futuro e nello specifico settore auto, nuovi accordi tra le varie Case, sulla falsariga di quello tra Fiat-Lancia, Saab e Alfa Romeo per il pianale di Croma e Thema, Saab 9000 e 164, l'ammiraglia Alfa di imminente presentazione. L'amministratore delegato dell'Alfa, Alzati, ha parlato della rinnovate intese con la Nissan, ma ha fatto capire che una partnership con una azienda europea finanziariamente solida potrebbe risolvere la sorte dell'Alfa. Ghidella, ad una precisa domanda sulla possibilità che sia la Fiat a rilevare l'Alfa, ha glissato, facendo solo i migliori auguri ai nuovi dirigenti di Arese, ma non è da escludere che ai marchi Fiat, Lancia e Autobianchi si aggiunga anche quello Alfa Romeo. □



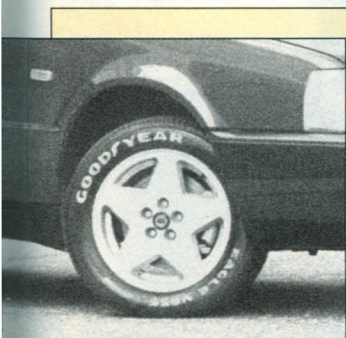
In alto: De Tomaso fa da modello per la rinnovata versione della Mini, ora più lunga di 21 cm, ed è stata siglata 990. Sopra: un interessante studio di coupé per la Thema realizzato dalla carrozzeria Boneschi



### I prossimi Saloni

**ECCO** le date dei prossimi Saloni internazionali approvati dal Bureau Permanent des Constructeurs d'Automobiles, l'organismo che sovrintende a queste manifestazioni, nel corso del 1986.

**BELGRADO** - (20 maggio-8 giugno); **PARIGI** - (2-12 ottobre); **BIRMINGHAM** - (18-26 ottobre)



Sopra: si vede il cerchio che, sino a pochi giorni prima del Salone equipaggiava la Thema 8.32 sotto, invece, c'è la versione apparsa a Torino. La luce tra i raggi è minore e i dischi dei freni risultano molto più coperti. La modifica, fatta a tempo di record, sembra sia stata voluta proprio dall'ingegner Vittorio Ghidella prima dell'ok definitivo alla vettura da esporre



In alto: la Mercedes 300 Td con la trazione integrale 4 Matic a controllo elettronico studiata dalla Casa di Stoccarda. Sopra: la versione definitiva della Maserati 228 accreditata di una velocità massima di 235 kmh. A fianco: la station wagon elaborata da Fissore sulla meccanica dell'ultima nata Alfa Romeo la 75 Turbo. Si nota, in più rispetto alla Sportwagon nell'altra familiare della 75 un alettone sul tettuccio

MONDIAL

# PARTE LA



RALLY/Dall'1 al 3 maggio è Tour de Corse

# VOLATA

Tre Delta S4 contro altrettante 205 Turbo 16. Ecco le forze con cui Lancia e Peugeot, ora separate da quattro punti a favore del team italiano in testa al campionato, si affronteranno nella quinta gara iridata sulle strade dell'isola francese. Austin Metro e Renault Maxi 5 come improbabili terzi incomodi. Uno Turbo e Golf Gti infiammano la lotta in Gruppo A

di Roberto Boccafoli

SARÀ NIENTEMENO che la statua di Napoleone a dare il via alla lunga sfida fra Lancia e Peugeot. Al via di Place d'Austerlitz ad Ajaccio, giovedì 1 maggio, il team di Florio si avventurerà sul quinto rally iridato forte di quattro miseri punticini che lo avvantaggiano attualmente sul team francese in testa al mondiale marche. Due settimane fa Giorgio Pianta e Ninni Russo, impegnati nel rally Costa Smeralda al seguito della Delta S4 di Toivonen, sulla piazzetta di Porto Cervo vennero raggiunti via radio da Markku Alen che, da pochi chilometri da Bastia, dove stava provando alcune speciali del rally corso, urlava loro la sua gioia: «Grazie, Giorgio, per mia vettura — trillava Markku — se quella di rally come questa io vinco sicuro...» Ma se la Delta S4 ha mostrato

segue

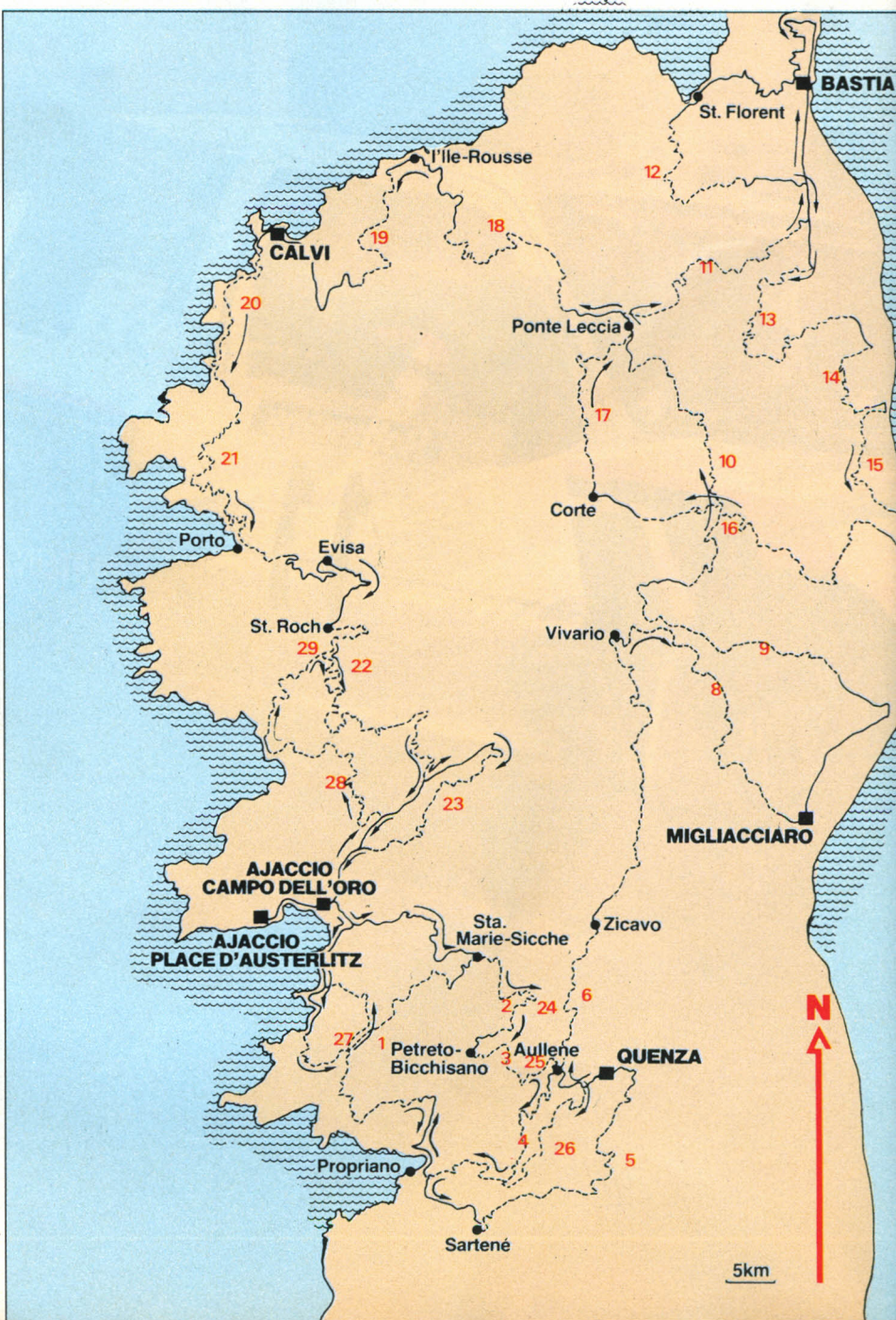


## Parte la volata

segue

di essersi adattata più che bene al tortuoso asfalto dell'isola francese, anche in casa Peugeot non ci si lamenta di sicuro. Bruno Saby, che un anno fa proprio in Corsica portò all'esordio la Turbo 16 «evoluzione 2», sta frullando ormai da due mesi in lungo e in largo per l'isola e lo stesso Timo Salonen, che asphaltista non è mai stato, ha tanto preso a cuore la causa corsa da impegnarsi nelle prove pre-gara con intensità sospetta. Oltre che da loro due anche da Michèle Mouton, che guiderà la terza Turbo 16 ufficiale in gara, giungono voci esaltate circa le prestazioni eccezionali raggiunte dalla vettura sull'asfalto, tanto che tutti e tre i piloti hanno segnato tempi eccezionali in quasi tutte le prove speciali. Se sono rose fioriranno, e nessuno nutre dubbi sul fatto che al Tour de Corse i fiori più belli della sfida '86, ormai chiaramente targata Peugeot-Lancia, sbocceranno, eccome.

**MA PROPRIO** perché poggia su una sostanziale parità tecnica, la grande lotta fra le due squadre sarà esaltata in Corsica da una sfida fra uomini come da tempo non se ne vedevano. In casa Peugeot se Salonen vuole dimostrare quanto il suo titolo '85 pesi anche sull'asfalto, da parte di Saby c'è sicuramente la voglia — o il bisogno — di centrare finalmente quella grande prestazione solo sfiorata a Montecarlo, mentre per quanto riguarda la Mouton si deve parlare di esigenza disperata di tornare a fare suonare il suo nome in un mondiale che sembra averla dimenticata. Ma nemmeno Alen e Biasion sono tanto tranquilli in quanto a bisogno di vincere, tanto che in casa Lancia il pilota che ha meno il coltello fra i denti sembra proprio Henri Toivonen. E comunque tutti e tre i piloti partiranno all'attacco, spinti anche dal ricordo di quel bruttissimo giorno che esattamente un anno fa tolse a loro e al team la compagnia di un collega ma soprattutto di un amico quale era Attilio Bettega. È anche in considerazione di questi fattori umani, quindi, che la lotta Peugeot-Lancia sembra definitivamente chiusa all'intromissione di qualsiasi terzo incomodo. Ben difficilmente le tre Austin Metro 6R4 di Pond, Wilson e del giovane francese Auriol potranno impensierire le due vetture regine del mondiale, così come ben difficilmente ce la potrà fare l'unica Renault Maxi 5 Turbo, portata in gara da Chatriot che in Corsica non può certamente vantare l'esperienza del vincitore '85 Ragnotti. Ma se la Maxi 5 di Chatriot non è attesa a una parte di primo piano nella lotta per l'assoluto, la R11 Turbo affidata proprio a Ragnotti potrebbe costituire un difficile terzo incomodo nel confronto in Gruppo A fra la «cresciuta» — almeno a quanto pare dopo le lunghe prove corse — Uno Turbo e la Golf Gti che ha rimandato a rally da destinarsi la prima uscita con il nuovo motore a sedici valvole. Anche per il Gr. A la Corsica potrebbe costituire l'inizio di una lunga volata per la vittoria. In casa Fiat se lo augurano in tanti. □





NOTE SUI PILOTI/La strana scelta di Salonen

# Timo contro corrente

Pur non essendo un asfaltista il campione del mondo ha preferito la gara corsa al Safari. Alen dopo due anni a caccia del tris personale



Oltre che dalla Austin Metro 6R4, qui con Wilson in Svezia (FotoHolmes) la lotta Peugeot-Lancia potrebbe essere disturbata dalla Maxi 5 Turbo di Chatriot, sopra a sinistra (FotoDppi)

IL TOUR de Corse non è certamente il rally preferito da Timo Salonen. Il campione del mondo in carica non c'è l'ha mai fatta a concluderlo e soprattutto quest'anno nessuno pensava che lo si sarebbe visto al via di Ajaccio, come risultato della polemica che l'ha opposto alla stampa francese che lo attaccò definendo «insipido» il suo secondo posto di Montecarlo. Eppure è stato proprio Salonen a decidere di scendere in gara in Corsica anziché al Safari, dopo che il «boss» del suo team gli aveva richiesto la partecipazione a uno dei due rally. Bruno Saby, al contrario, ha sempre avuto un buon successo in questa gara. Un anno fa concluse secondo con l'esordiente «evoluzione 2» della Turbo 16 dopo che tutte le responsabilità Peugeot gli caddero addosso in seguito alla doppia foratura e quindi all'uscita di Vatanen; nel 1980 si classificò quarto addirittura con una Renault 5 Turbo quasi stradale. Nel 1984 Markku Alen diventò il primo non francese o italiano a vincere il Tour de Corse, ripetendosi poi l'anno dopo e conquistando l'ultimo successo iridato della Lancia Rally. Per Henri Toivonen quella di quest'anno sarà la seconda uscita al Tour de Corse, mentre il suo compagno Massimo Biasion vi arrivò secondo già nell'84 e l'anno scorso era considerato fra i super-favoriti. Tony Pond ha sempre amato la Corsica, dove nell'81 disputò una splendida gara con una Nissan, mentre tre anni prima dovette ritirarsi con la vettura bloccata da un inconveniente meccanico che sembrò riconducibile a sabotaggio. Vincitore nell'85 con la esordiente Renault Maxi 5 Turbo, Jean Ragnotti guiderà quest'anno la R11 Turbo Gr. A trazione anteriore al suo debutto iridato; un'altra trazione anteriore, la Fiat Uno Gr. A, avrà al volante Gianni Del Zoppo, al via con il numero 8 grazie alla priorità Fia «A» guadagnata con il terzo posto in Portogallo. Seconda uscita nel mondiale per Michèle Mouton, che gareggia in campionato tedesco con la Turbo 16 «evoluzione 1» avendo come navigatore Terry Harryman e che per questa gara avrà la «evoluzione 2» sulla quale ha gradito riavere al suo fianco Fabrizia Pons. L'ultimo rilievo interessante tocca il corso Yves Loubet, che guiderà un'Alfa 75 della quale attende per il prosieguo di stagione la versione turbo.

Martin Holmes

## Il rally giorno per giorno

MERCOLEDÌ 30 APRILE

Verifiche pre-gara ore 8.00

GIOVEDÌ 1 MAGGIO

Partenza 1. tappa (Ajaccio) 8.00

Parco chiuso (20') a Quenza 12.20

Parco chiuso (20') a Migliacciaro 15.37

Arrivo 1. tappa (Bastia) 20.00

Percorso: km 570,61 con 11 prove speciali per km 415,01

VENERDÌ 2 MAGGIO

Partenza 2. tappa (Bastia) 9.00

Parco chiuso (20') a Corte 14.20

Arrivo 2. tappa (Calvi) 18.00

Percorso: km 423,16 con 8 prove speciali per km 267,09

SABATO 3 MAGGIO

Partenza 3. tappa (Calvi) 6.00

Parco chiuso (20') Ajaccio 10.40

Parco chiuso (15') ad Ajaccio 14.40

Arrivo finale 18.00

Percorso: km 609,51 con 10 prove speciali per km 423,28

Percorso totale: km 1603,28 con 29 prove speciali per km 1105,38

### I «top» al via

N.	EQUIPAGGIO	VETTURA	GR.
1.	Alen-Kivimaki	Lancia Delta S4	B
2.	Salonen-Harjanne	Peugeot 205 T16	B
3.	Pond-Arthur	Austin Metro 6R4	B
4.	Toivonen-Cresto	Lancia Delta S4	B
5.	Saby-Fauchille	Peugeot 205 T16	B
6.	Biasion-Siviero	Lancia Delta S4	B
7.	Ragnotti-Thimonier	Renault 11 Turbo	A
8.	Del Zoppo-Roggia	Fiat Uno Turbo	A
9.	Wilson-Harris	Austin Metro 6R4	B
10.	Mouton-Pons	Peugeot 205 T16	B
11.	Chatriot-Perin	Renault Maxi 5 T.	B
12.	Auriol-Occelli	Austin Metro 6R4	B
14.	Loubet-Andrie	Alfa Romeo 75	A
15.	Balas-Laine	Alfa Romeo Gtv6	A
16.	Oreille-Oreille	Renault 11 Turbo	A
17.	Wittmann-Feltz	Vw Golf Gti	A
18.	Rayneri-Cassina	Fiat Uno Turbo	A
19.	Eriksson-Diekmann	Vw Golf Gti	A
20.	Dongues-Priloux	Renault 5 Gt T.	N

La Uno Turbo Gr. A di Alessandro Fiorio (non prioritario) e Gigi Pirolo è iscritta con il numero 52.

### Così il mondiale dopo 4 gare

IL TOUR de Corse è valido quale quinta prova dei campionati mondiali marche e piloti e anche per il mondiale piloti Gr. A. Queste le classifiche dopo le prime quattro gare.

**PILOTI:** 1. Kankkunen p. 36; 2. Alen 27; 3. Toivonen, Moutinho e Waldegaard 20; 6. Salonen, Bica e Torph 15; 9. Mikkola, Grundel e Del Zoppo 12.

**MARCHE:** 1. Lancia p. 51; 2. Peugeot 47; 3. Audi 29; 4. Toyota 20; 5. Volkswagen 19; 6. Ford 14; 7. Subaru 13; 8. Citroën 10.

**GRUPPO A:** 1. Eriksson p. 19; 2. Wittmann 16; 3. Oreille, M. Ericsson, Del Zoppo e Kirkland 13; 7. Ortigao 11; 8; Petterson e Tundo 10; 10. Bos e Fernandes 8.

## Calendario sportivo dal 30 aprile al 5 maggio 1986

30 aprile-2 maggio

**Jordan Rally**  
(CRMO) ● ● ● N-A-B  
Royal Automobile Club of Jordan -  
Po Box 920 - AMMAN (Giordania)

1 maggio

**Slalom Mignanego-Giovi**  
(SL) ● Tg  
Scuderia Valpolcevera - Via Croce  
Verde 6/R - 16164  
PONTEDECIMO (Genova)

**Slalom Due Costiere**  
(SL) ● Tg  
Rombo Team Napoli - Casella  
Postale  
2310 - 80100 NAPOLI

1-4 maggio

**Tour de Corse «Rally de France»**  
(CMR) ● ● ● N-A-B  
ASAC de la Corse - 41, Cours  
Napoléon  
20000 AJACCIO (France)

2-4 maggio

**Welsh Rally**  
(Ri) ● ● ● N-A-B  
South Wales AC - 37 Scott Street -  
Threherbert  
RHONDDA (Gran Bretagna)

**Rally del Veneto**  
(Ri) ● ● ● N-A-B  
Scud. Vierre Rally - Casella Postale  
162  
37100 VERONA

3-4 maggio

**Corse a Magny Cours**  
(VC) ● ● ● F3-R5-E-GTU-GTX-GTP  
ASA du Nivernais - Circuit  
58740 MAGNY COURS (Francia)

**Corse a Haemeenlinna**  
(VC) ● ● ● F3-FF-A-S5  
Haemeenlinna Autourheilukerho -  
Limarintie 1  
13500 HAEMEENLINNA (Finlandia)

**Laguna Seca Camel GT**  
(VC) ● ● ● IMSA-GT  
IMSA - Po Box 3465  
BRIDGEPORT Conn. 06605 (USA)

**Talladega Winston 500**  
(VC) ● ● ● Nascar  
NASCAR - Po Box «K»  
DAYTONA BEACH Flo. 32015 (USA)

**Rally Città di Torino**  
(R1) ● N-A-B ris.  
Rally Team '971 - Via V.C. Baldo 3  
10023 CHIARI (Torino)

4 maggio

**F.3000 a Vallelunga**  
(CIF 3000) ● ● ● F.3000-R5GT  
Vallelunga ACI Sport - Autodromo  
Vallelunga  
00063 CAMPAGNANO DI ROMA

**Euroturismo a Misano**  
(CET) ● ● ● A  
Automotorsport Srl - Via del Carro  
27

**47046 MISANO ADRIATICO (Forlì)**  
**Eurostoriche a Brands Hatch**  
(CEV) ● ● ● Vet  
Aston Martin Owners Club -  
Herestone Hill  
CATERHAM Surrey (Gran Bretagna)

**Fuji 1000 km**  
(VC) ● ● ● C1-C2-IMSA-GT-E  
Victory Circle Club - 3-2-15 Hiroo,  
Chiyoda-ku TOKYO (Giappone)

**Euroallycross Nordring**  
(CER) ● ● ● Div. 1 & 2  
Automobilsportclub RRC-13 -  
Penzingerstr. 69/10  
1140 WIEN (Austria)

**Corse a Wanneroo Park**  
(VC) ● ● ● A  
Light Car Club of Australia - 46  
Queens Road - MELBOURNE  
(Australia)

### Le gare rinviate e annullate

1 maggio **Slalom Falciano Massico** rinv. a d.d.d.  
4 maggio **Slalom Cantalupo-Pallavicino** annullato

#### LEGGENDA

● ● ● Internazionale  
● ● ● Naz. a part. straniera  
● ● ● Nazionale  
● MF1 Mondiale F.1  
● CMSP Mondiale prototipi  
● CMR Mondiale rally  
● CIF 3000 Camp. Int. F. 3000  
● CFCART Campionato F. Cart  
● CIMSA Campionato IMSA  
● CET Europeo turismo  
● CECR Europeo rally  
● CEM Europeo montagna  
● CEAS Europeo autoristiche

CEA Europeo autocross  
CER Europeo rallycross  
CRMO Camp. rally Medio Oriente  
CRCA Camp. rally cont. Africano  
CVP Camp. produzione  
AC Autocross  
AS Autoristiche  
Club Gare club  
DGT Dragster  
FFA Formula Fiat Abarth  
FF Formula Ford 1600  
FSF Formula Super Ford  
F2000 Formula 2000  
FP Formula Panda

FR Formula Renault  
FVw Formula Volkswagen  
FM Formula mondiale  
F2 Formula 2  
F3 Formula 3  
E Formula libera  
FS Fuoristrada  
A Gruppo A  
B Gruppo B  
C Gruppo C  
N Gruppo N  
R1 Rally internazionali  
R1 Rally 1. serie  
R2 Rally 2. serie

RN Rally nazionali  
RC Rallycross  
R5GT Renault 5 GT Turbo  
RALpine Renault V6 Turbo Europa  
SL Slalom  
S6 Sport gruppo 6  
SN Sport nazionale  
S2000 Sport 2000  
STK Stock car  
TUno Trofeo Fiat Uno  
Tg Tutti gruppi  
VG Velocità su ghiaccio  
VS Velocità salita  
VC Velocità circuito

SUL PROSSIMO NUMERO  
**LA 3. DISPENSA  
SUL CAMPIONATO  
DI F.1 1986**

**Autocross a Viterbo**  
(AC) ● Div. 1,2 & 3  
Centro Italia Cross - SS. Cassia  
Nord km. 83,600 ESSO  
01100 VITERBO

**Slalom Massalubrense**  
(SL) ● Tg  
Caserta Corse - Corso Giannone  
110  
CASERTA 81100

**Slalom Cynari**  
(SL) ● Tg  
A.S. Ombra della Sera - P.za Martiri  
Libertà 7  
56048 VOLTERRA (Pisa)

**Slalom Molare-Cremolino**  
(SL) ● Tg  
Amici del Moscato - Corso  
Matteotti, 1  
12051 ALBA (Cuneo)

**Slalom a Caltavuturo**  
(SL) ● Tg  
Staff 99 - Via G. Bonomo, 16  
90139 PALERMO

5 maggio

**Mondiale Sport Prototipi a Silverstone**  
(CMSP) ● ● ● C1-C2-B-Imsa-GT  
BRDC - Silverstone Circuit  
SILVERSTONE Nr Towcester (Gran  
Bretagna)

**F.3 a Thruxton**  
(VC) ● ● ● F.3  
BHRC - Brands Hatch Circuit -  
Fawkham  
Dartford - KENT DN3 8AG (Gran  
Bretagna)

**AUTOSPRINT** - Il settimanale da corsa - Anno XXVI N. 18 del 29/4 - 5/5 1986

**CONTI EDITORE S.p.A.** - Direttore responsabile: **CARLO CAVICCHI**

**ABBONAMENTI:** ITALIA annuale L. 84.000, semestrale L. 43.000. ESTERO via terra o mare L. 140.000, via aerea: Europa e bacino mediterraneo L. 180.000, Africa L. 240.000, Americhe L. 250.000, Asia L. 250.000, Oceania L. 330.000.

**MODALITÀ DI PAGAMENTO:** a) vaglia postale - b) assegno bancario - c) versamento sul c.c. postale n. 244400, da intestare a Conti Editore S.p.A. - 40068 San Lazzaro di Savena (Bologna), via del Lavoro 7. Numeri arretrati, L. 3.000.

**PREZZI ALL'ESTERO:** Australia Doll. 4,50 - Austria Sc. 60,00 - Belgio Bfr. 81 - Canada C. Doll. 3,80 - Danimarca Dkr. 29 - Francia Fr. 20 - Germania Dm. 7,50 - Grecia Dr. 350 - Inghilterra Lgs. 1,90 - Lussemburgo Lfr. 80 - Malta Cm. 45 - Olanda Hfl. 8 - P. Ito Monaco Fr. 20 - Spagna Pts. 340 - Svizzera Sfr. 5,50 - Svizzera Canton Ticino Sfr. 4,70 - Sud Africa Rand 5,95 - USA Doll. 3.

**AUTOSPRINT ALL'ESTERO:** **Argentina:** Viscontea Distribuidora S.C.A. Calle la Rioja 1134/56, Buenos Aires; **Arabia Saudita:** Al-Khazindar Establ. P.O. Box 157, Jeddah; **Australia:** Speedimex Australia PTY. Ltd., 160-166 - Sussex - Street - Sidney; **Austria:** Morawa & CO., Wollzeile, 11, 1010 Wien 1; **Belgio:** Agence & Messageries de La Presse S.A., Dept. Publications 1, Rue de La Petite-Ile 1070 Bruxelles; **Brasile:** Livraria Leonardo da Vinci Ltda., Rua Sete De Abril, 127, 2° Andar, S/22, San Paolo; **Canada:** Speedimex Distribution Inc., 155 Deerphe Crescent, Unit 5, M9M-2Z2, Toronto, Ont.; D.P.E. distribution de Presse Europeenne Inc., 9875 L'Esplanade, H3L-2X2, Montreal, Que.; **Danimarca:** Dansk Bladdistribution, V/Mogens Schroeder 5, Rosenborggade 1130 Copenhagen; **Ecuador:** Ovidio Ermanos, Agencia De Publicaciones S.A. Chimborazo Sll 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 Almagamated Distribution Agency Ltd.,** 151 Kiaban Soraya, Teheran; **Jugoslavia:** Prosveta, Terazije 16, Beograd; **Lussemburgo:** Messageries Paul Kraus 11, rue Christophe Plantin, Boite Postale 2022, 1022 Luxembourg; **Malta:** Miller Distributors Ltd., M.A. Vassalli Street, Valletta; **Olanda:** Van Ditm 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 Valdeparra 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, Besiktas-istanbul; **Uruguay:** D.I.S.A., Julio Herrera Y Obes 1626-28-30, Montevideo; **Julio Nunez,** Avenida Gonzalo Ramirez 1393, Montevideo; **U.S.A.:** Speedimex U.S.A. Inc., 23-16 40th Avenue, Long Island City N.Y. 11101; **Venezuela:** Edital Car. 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 Parmeggiani, 8/A - Tel. (051) 55.81.29; 16129 Genova, Tel. (010) 369347; 80121 Napoli, Via D. Morelli, 7 - Tel. (081) 40.72.88; 35100 Padova, Via Turazza, 14 - Tel. (049) 80.70.002; 90141 Palermo, Via Messina, 3 - Tel. (091) 589111; 00186 Roma, Via del Corso, 207 (P.zza Colonna) - Tel. (06) 6794091 - 6783051; 10128 Torino, Corso Vittorio Emanuele, 64 - Tel. (011) 51.75.86-7-8. E altre filiali in Italia.

Articoli, foto e disegni non richiesti, anche se non pubblicati, non verranno restituiti - Copyright «Autosprint» 1986. Registrato presso il Tribunale di Bologna, n. 3395 del 25/2/1969.