

# AUTO SPRI NT

42

SE HAI QUESTO NUMERO

CC/165092

VINCI UNA A 112

ALL'INTERNO GLI ALTRI NUMERI  
VINCENTI E LA QUARTA CARTOLINA  
DEL SUPERCONCORSO

IN REGALO IL POSTER  
DI ALBORETO E ARNOUX  
SULLA C4-M2

L. 1.500

HERCULES



Foto Villani

LAUDA O PROST?

IN PORTOGALLO  
L'ULTIMA SFIDA  
PER IL TITOLO  
MONDIALE F1

# IL W IL RE



# SOMMARIO

**AUTO  
SPRI  
NT**

Il settimanale da corsa

n. 42

Anno XXIV  
16-22 ottobre 1984

Direttore responsabile  
**ITALO CUCCI**

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

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

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

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

Telex: 51.02.12 - 51.02.83 Sprint-I

Telecopier: 051/455418

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

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

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

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

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



## La Thema pronta al debutto

La Thema, nuova ammiraglia Lancia regina del prossimo Salone di Torino è ormai pronta e sarà presentata sulle pagine di Autosprint fra una settimana



### FORMULA 1

|                                      |    |
|--------------------------------------|----|
| Riduzione di cilindrata: cosa cambia | 11 |
| Il mercato piloti e le novità        | 12 |
| La Minardi prova a Misano            | 14 |
| Il contagiri del Nürburgring         | 38 |
| <b>IL PERSONAGGIO</b>                |    |
| Michele Alboreto                     | 32 |
| <b>ESCLUSIVO</b>                     |    |
| Viaggio fra i segreti Porsche        | 6  |

### SPECIALI

|                                        |    |
|----------------------------------------|----|
| L'affaire Montecarlo                   | 18 |
| L'Estoril è pronto                     | 27 |
| Zoom: il film del Nürburgring a colori | 41 |

### SULLA STRADA

|                               |    |
|-------------------------------|----|
| Parla Pininfarina             | 75 |
| La nuova Lotus                | 82 |
| Il futuro al Salone di Parigi | 86 |

### RALLY

|                    |     |
|--------------------|-----|
| Antibes            | 100 |
| Cir a Sassari      | 101 |
| Blomqvist mondiale | 105 |
| Sanremo in replay  | 106 |

### LE GARE DELLA DOMENICA

|                        |    |
|------------------------|----|
| Cart a Phoenix         | 94 |
| Tricolore F. 3 a Imola | 95 |

### RUBRICHE

|                      |     |
|----------------------|-----|
| Self service (posta) | 74  |
| Auto compravendita   | 77  |
| Tutesprint           | 92  |
| Dove corriamo        | 111 |

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

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

**FIAT** AUTOSPRINT IL SETTIMANALE DA CORSA FONDATO NEL 1961

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

**CONTI EDITORE** Direttore Editoriale ITALO CUCCI

**ADSP** Accertamenti Diffusione Stampa Certificato n. 696



**McLaren**  
INTERNATIONAL

La McLaren al completo ha posato in esclusiva per AUTOSPRINT nella sua sede di Woking.  
Fra gli altri sono riconoscibili da sinistra, Dennis, Lauda, Prost e Barnard (FotoVillani)



**AUTO SPRI NT**

SE HAI QUESTO NUMERO  
CC/165092  
VINCI UNA A T12  
ALL'INTERNO GLI ALTRI NUMERI  
VINCENTI E LA QUARTA CARTOLINA  
DEL SUPERCONCORSO

IN REGALO IL POSTER  
DI ALBORETO E ARNOUX  
SULLA C4-M2

**LAUDA O PROST?**

**W IL RE**

IN PORTOGALLO  
L'ULTIMA SFIDA  
PER IL TITOLO  
MONDIALE F1

## IN COPERTINA

Comunque vada la McLaren è già sul trono

# UN RE PER LA REGINA

Aspettando che l'Estoril indichi il successore di Piquet, applaudiamo la vettura che ha dominato il mondiale

di Daniele Buzzonetti





DA UN PEZZO sulle McLaren non compare più il kiwi stilizzato che era stato scelto come emblema della Casa. Bruce McLaren era nato in Nuova Zelanda ed anche se era stato costretto ad emigrare nel Vecchio Continente per arrivare al successo come pilota e come costruttore, non si era dimenticato del suo paese al momento di scegliere una identificazione per le proprie vetture. E proprio il buffo uccello senza ali sarebbe ancora adattissimo per stilizzare la stupefacente MP4/2 che ha dominato il mondiale '84 con Lauda e Prost. Un paragone troppo offensivo per la regina incontrastata dell'intera stagione? In parte certamente sì ma non assomiglia proprio a un kiwi la MP4? Il muso è lungo e appuntito come il pennuto degli antipodi mentre la parte centrale è studiata non per volare ma per mantenere le ruote incollate al terreno. Dunque il segreto della McLaren equivale alla caratteristica del kiwi che notoriamente non vola. A suo modo però è velocissimo e quando sembra prossimo alla cattura scatta in avanti, disillu-

dendo l'incauto cacciatore. Quante volte quest'anno i vari Piquet, De Angelis, Rosberg e compagnia hanno avuto, soprattutto nelle prime fasi della corsa, la sensazione di poter finalmente raggiungere le furie biancorosse? Praticamente ad ogni GP è stata la stessa storia; Prost e Lauda sono apparsi inizialmente «cacciabili» per diventare poi dispettosi come l'uccellino della McLaren: uno scatto e via in solitudine.

**FUGA PER LA VITTORIA.** Domenica 21 ottobre sul circuito dell'Estoril saranno sicuramente due i «kiwi» che vorranno a tutti i costi staccarsi dal gruppo dei «cacciatori» e quello che sarà più svelto nello scatto avrà alla propria portata un risultato clamoroso. Sarà un GP probabilmente indimenticabile, eppure alla McLaren il risultato in definitiva non interesserà più di tanto. Che il campionato del mondo piloti sia vinto da Lauda o Prost, non è cosa che possa mutare la stupefacente annata della macchina inglese spinta dal cuore tedesco. Se in Portogallo un GP che si annuncia giallo dovrà incoronare il

re della stagione scegliendo tra due pretendenti al trono, dal canto suo la regina è già stata incoronata da un pezzo. Per l'esattezza dal GP d'Olanda, quando la McLaren-Tag-Porsche ha vinto con largo anticipo il mondiale costruttori. Un titolo basato su una impressionante serie di successi: ben 11 senza contare la possibile vittoria in Portogallo. Merito di questa resurrezione del kiwi, un telaio geniale e studiato da un tecnico che, caso unico, non si è fatto influenzare dal discutibile esempio della Brabham «a freccia», vittoriosa nell'83. E soprattutto John Barnard ha «sposato» nel migliore dei modi il motore che ha segnato il ritorno vittorioso della Porsche in F. 1. Un motore che non è solo potente e robusto ma anche studiato appositamente per quel tipo di telaio. Una corona quindi ultrameritata per la squadra del kiwi, pur se la McLaren viene identificata in questo modo solo da qualche romantico della F. 1 che non ha dimenticato quel sorridente neo-zelandese che a 22 anni vinse il suo primo GP di F. 1. □



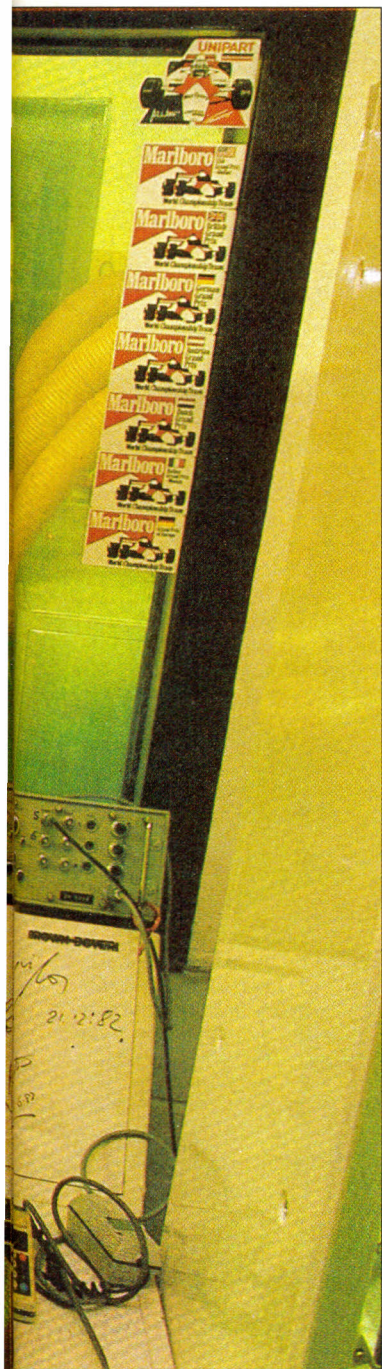


ESCLUSIVO/Scopriamo dove e come nascono i motori Porsche

# Gli occhi nel bunker

di Giorgio Piola





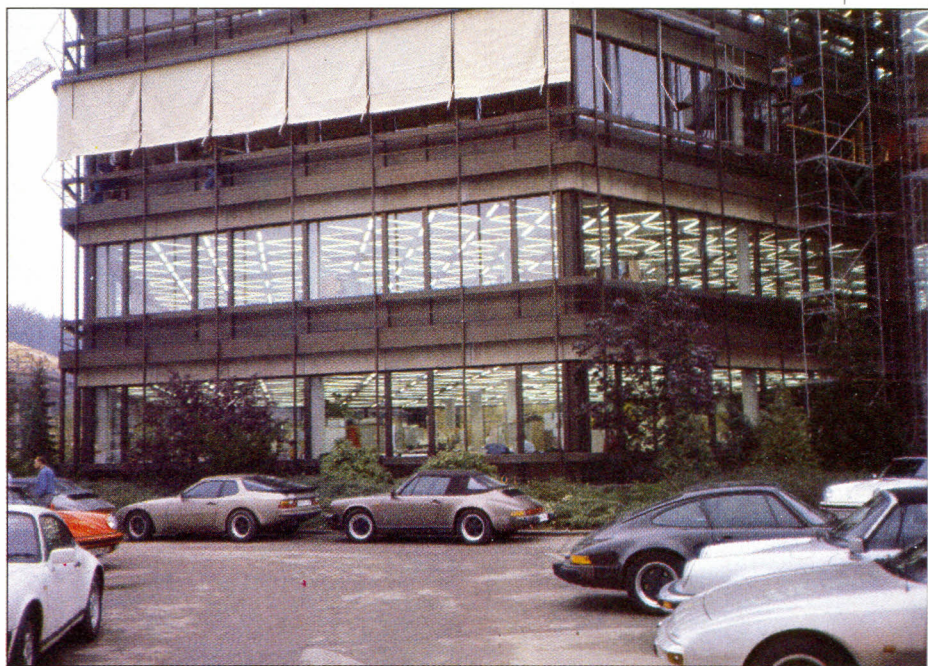
**«S**E ARRIVA la Porsche in Formula Uno **vincerà tutto, come ha fatto nelle gare di durata».** Questa era un po' l'opinione generale ogni qual volta veniva sparsa la voce di un possibile ritorno alle massime competizioni del colosso tedesco. In effetti la stagione 1984 ha visto il binomio McLaren-Porsche dominare come mai nessuno aveva fatto nella storia della Formula Uno moderna: undici vittorie su quindici gare sinora disputate ed il primo successo colto a sole quattro gare dal debutto del motore sei cilindri turbo, avvenuto lo scorso anno in Olanda. Già dall'ultima gara della stagione 1983 in Sudafrica Niki Lauda era andato vicino al successo che è poi arrivato puntuale al primo Gran Premio di quest'anno. Ma cosa c'è dietro il miracolo Porsche? Per cercare

scrigno dei segreti della Porsche.

**GIÀ RIUSCIRE** a trovare la fabbrica è una impresa da «007». Nessuno, nella zona, dà indicazioni precise: poi finalmente arrivati a poche centinaia di metri ci si trova di fronte una piccola stradina con un chiaro cartello di transito vietato. Eccezione fatta per chi va alla Porsche. Di fronte ai cancelli si è intimiditi dalla serietà dei guardiani. Si ha l'impressione di varcare le soglie di un tempio sacro, anche se la divinità in questione è solo il progresso tecnologico. Nei cortili file e file di vetture prototipo che farebbero impazzire di curiosità molti addetti ai lavori. Sulle carrozzerie segni di riconoscimento, numeri, modifiche varie indicano gli esperimenti effettuati. Accanto ai vecchi capannoni che

all'interno. Ogni dieci metri, sui muri vi è un cartello che ammonisce di non fare fotografie e basta osservare lo sguardo anche dell'ultimo dei meccanici per capire che è meglio seguire le istruzioni. Le foto che proponiamo nel servizio sono quelle che gentilmente il nostro accompagnatore ci ha permesso di fare sotto lo sguardo non del tutto convinto dei vari tecnici e meccanici al lavoro. A Weissach al momento ci sono 1900 operai. Circa il 45% delle sperimentazioni sono fatte per ditte esterne. A Weissach, infatti, oltre il già citato panzer «Leopard» è stata progettata la cabina di pilotaggio del jet di linea «Airbus», motori per la Seat, nonché per aerei e parecchi altri progetti commissionati segretamente da altre Case automobilistiche. Per questo motivo nonostante il nostro gentile accompagnatore

A sinistra (FotoAsset-Automobile Magazine), Hans Mezger, padre del sei cilindri turbo che ha permesso alla McLaren di sbaragliare nel mondiale di F. 1, assiste insieme a due tecnici alla prova al banco di uno dei propulsori commissionati dalla Tag. A destra (FotoPiola) il nuovo centro stile e calcoli dove lavorano più di trecento persone fra ingegneri e disegnatori. Nel cortile si notano alcune Porsche: sono modelli sui quali tecnici e collaudatori eseguono esperimenti e modifiche



Siamo andati a Weissach, in Germania, al centro ricerche Porsche, il luogo dove sono custoditi i segreti tecnologici della Casa tedesca e dove gli arabi della Tag fanno costruire i motori da montare sulle McLaren di Lauda e Prost

di capirlo ci siamo recati a Weissach il tempio delle sperimentazioni della Casa tedesca, che come un panzer ha ucciso il mondiale edizione 1984. L'acostamento con i panzer non è per niente fuori luogo con il centro ricerche della Porsche perché proprio a Weissach è stato progettato uno dei più efficienti e moderni carri armati, il «Leopard». E sarà per la giornata grigia e piovosa, sarà per gli imponenti lavori di ampliamento che fervono, sta di fatto che a Weissach sembra quasi di entrare in un bunker, lo

sembrano degli «hangar» militari, stanno sorgendo nuove costruzioni come il centro stile e calcoli già ultimato e dove sono al lavoro gli oltre 300 fra ingegneri e disegnatori. Tutto attorno grossi scavi. «Stiamo realizzando una galleria del vento per provare prototipi in scala reale», ci spiega l'assistente dell'ingegner Mezger che ci accompagna nella visita. Ogni tanto da qualche porta dei quattro grossi hangar esce qualcuno che chiude in fretta e gelosamente la porta per timore che si possa vedere cosa si sta studiando

in molti reparti non siamo nemmeno potuti entrare. Si ha quasi l'impressione che alcuni progetti siano conosciuti solamente dalle persone che lavorano in quel settore specifico. La serietà nel lavoro è il primo comandamento di chi è a Weissach, oltre naturalmente ad una fedeltà senza limiti verso la Casa di Stoccarda. Lo si nota dall'abbigliamento di operai, tecnici e ingegneri: tutti con una antiquata giacchettina a vento rossa e

segue

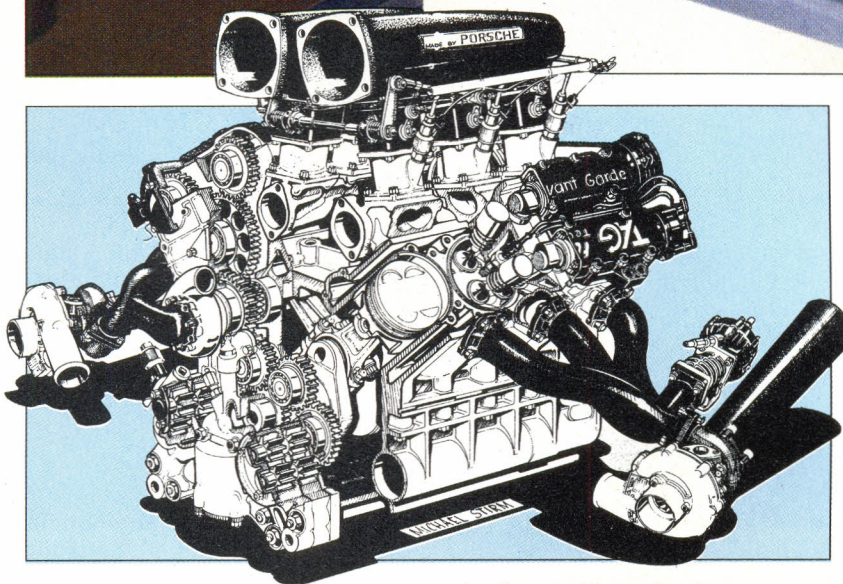
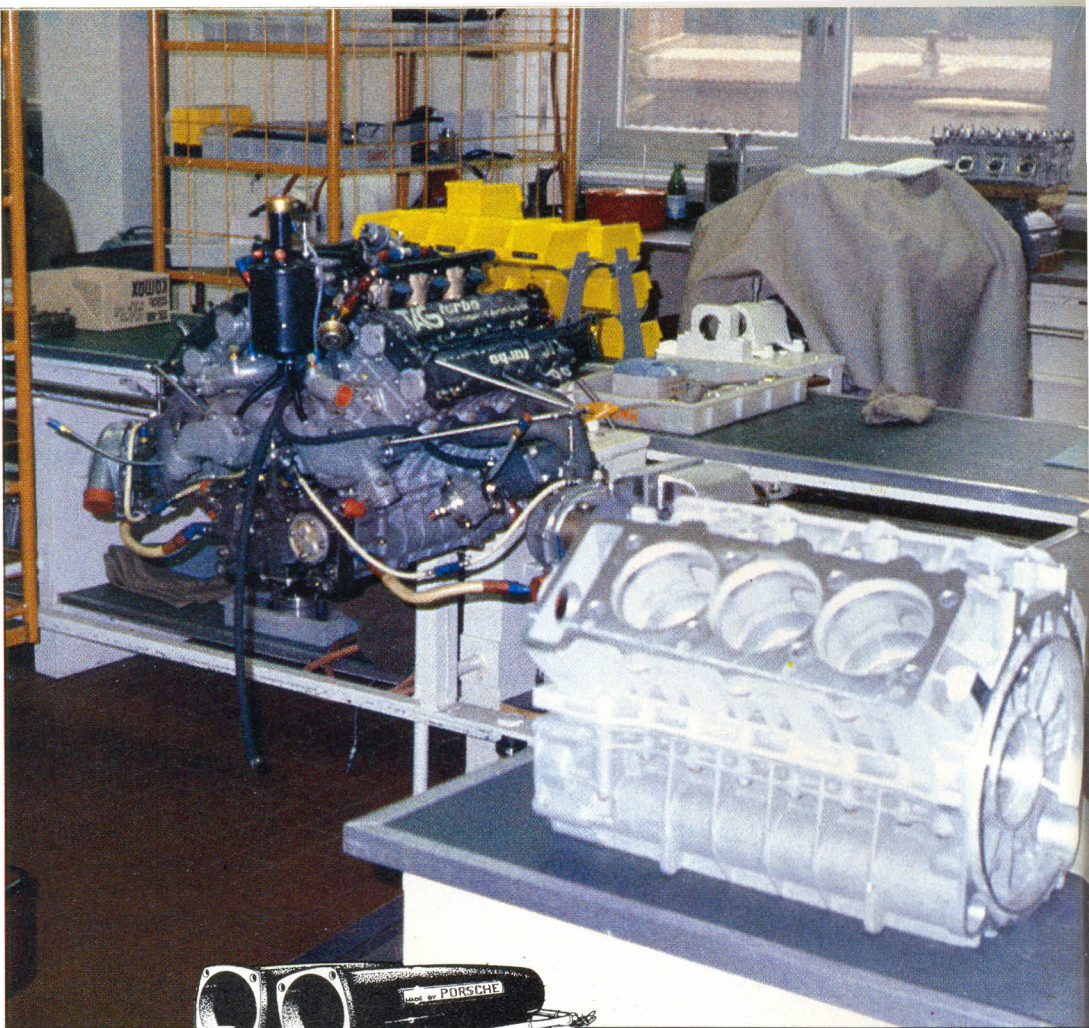


# Gli occhi nel bunker

segue

gialla che evidenzia il grande orgoglio di far parte della Porsche.

**IN UN HANGAR** vi sono ben dieci banchi prova, di cui due utilizzati solamente per la Formula Uno. Sul pannello elettronico di controllo, due firme e due date: Niki Lauda 21-12-82 e John Watson 26-6-1983. Altri sei dinamometri saranno realizzati nel nuovo settore in costruzione. Nel reparto motori vi sono due catene di montaggio di ricerche per ogni tipo di propulsore. In totale gli hangar sono quattro divisi secondo le varie specializzazioni. Il reparto corse di Formula Uno ed Endurance è separato dal nucleo centrale dagli enormi scavi che indicano dove sorgeranno i nuovi edifici e l'imponente galleria del vento. Per arrivarci si passa a lato della pista per i collaudi. Quasi dimenticato nel fango un «Leopard» sta davanti al piccolo edificio. I progetti militari sono



A sinistra, l'entrata del centro ricerche. A fianco un disegno del sei cilindri turbo-McLaren. Sopra, in uno scorcio, un motore completo su un banco e, in primo piano, un altro 6 cilindri aperto. A destra, un carrarmato Leopard: questa perfetta macchina bellica è stata progettata proprio qui a Weissach. Il centro realizza il 45% dei progetti per conto terzi (FotoPiola)

stati spostati momentaneamente a Zuffenhausen, ma dovrebbero tornare a Weissach non appena saranno ultimate le nuove costruzioni. Entriamo quindi nella vera e propria fucina delle vittorie McLaren. Non ce ne voglia Ron Dennis se finora ci siamo dimenticati che il motore della McLaren è un Tag e non un Porsche. Trenta persone lavorano sui motori di Formula Uno e su quelli delle vetture gruppo C, separati in due grandi stanzoni. Dalla parte dei propulsori di Formula Uno sette meccanici lavorano sui motori

sperimentali. Altri dodici sono adibiti al montaggio. I disegnatori sono cinque e gli ingegneri tre oltre a Mezger. Sui vari banchi fanno bella mostra quattro motori in diverse fasi di montaggio. Il responsabile del settore ci illustra tutti i vari pezzi senza alcun timore. Ma basta accennare al desiderio di voler fare una foto di un particolare che la musica cambia subito. Del tutto fuori dal comune la gentilezza con cui è stato spiegato il possibile di questo favoloso sei cilindri. Abbiamo visto il basamento in

magnesio, il monoblocco in alluminio ed osservato ogni particolare di questo propulsore. Occorrono circa 160-180 ore per ogni revisione. Ci è stato spiegato che ogni motore in genere fa 700 km: cioè le prove e la gara di un Gran Premio e le prime prove di quello successivo. Perché? Bisognerebbe forse chiederlo a Ron Dennis. Sembra che i conti delle revisioni fatte dai tecnici della Porsche siano dettagliati, precisissimi e lunghissimi, ma pare che anche la cifra della fattura sia poi decisamente estesa. Nel 1983 la Por-

sche ha costruito 10 motori, nell'84 17 nuovi propulsori. Il bilancio delle vere rotture di motori nell'84 è stato però di sole quattro unità, un record per dei motori turbo. Ultimo gioiello, la pista per i collaudi che si snoda per oltre 10 chilometri con varie possibilità di tracciati per poter studiare il comportamento di vetture diversissime fra di loro: dalle monoposto di Formula Uno, alle vetture di produzione, dalle Can Am ai fuoristrada ed ai carrarmati. (g. p.)



La parola al progettista del sei cilindri turbo

# Porsche otto e Mezger

«Tutti dicevano che sapevamo fare solo motori per l'endurance ed invece abbiamo dimostrato al primo colpo di essere vincenti anche in F.1»

SOTTO il podio, quando alla fine di un Gran Premio c'è sul gradino più alto un pilota McLaren, c'è sempre un signore magro sulla cinquantina con gli occhi lucidi dalla gioia. Lo stesso signore distinto, vestito normalmente senza nessun particolare vistoso che possa svelare la sua identità, è sempre anche ai box McLaren. Ogni qual volta Niki Lauda o Alain Prost rientrano ai box, si avvicina agli uomini bianchi e rossi della McLaren o ai verdi ingegneri Porsche camuffati da uomini Tag. Sembra un tifoso o un curioso che vuol ascoltare la voce dei protagonisti, invece è Hans Mezger, il padre dei sei cilindri turbo che ha sbancato il mondiale di Formula Uno, edizione 1984. Nato il 18 novembre 1929 in un paesino vicino a Stoccarda, dopo essersi laureato in ingegneria, è entrato nel

1956 alla Porsche a cui ha praticamente dedicato la sua vita di progettista. Gentile, educato e sempre pronto a dare una risposta, contrasta un po' con la opinione diffusa dei modi militareschi dei tedeschi, oppure con i sistemi freddi ed utilitaristici di Ron Dennis. Uomo di cultura oltre che tecnico, Mezger ama superare le tensioni del mondo delle corse con la musica, da buon pianista: «Chopin e Mozart sono i miei preferiti, ma amo anche i compositori jazz americani». Gran parte dei successi di Lauda e Prost sono legati a quest'uomo e alla Porsche anche se sulle testate del 6 cilindri turbo figura il marchio del finanziatore del progetto: la Tag.

LA STAGIONE 1984, dominata in maniera così evidente, con solo i due piloti McLaren in

grado di giocarsi all'ultima gara in Portogallo il titolo mondiale, assume un'importanza enorme per la Porsche. Ad un solo anno di distanza dal successo della Bmw, ecco un'altra Casa tedesca ai vertici in Formula Uno. «È molto importante per noi questo risultato — confida orgoglioso Mezger — avevamo fatto una breve apparizione nel 1962 in Formula Uno ma non fu un episodio estremamente fortunato anche se dimostrammo che potevamo avere successo. Molti ci accusavano di essere capaci di vincere solo nelle gare endurance dove la competizione non è spinta all'esasperazione, come se noi fossimo capaci di fare solo motori affidabili ma non super potenti. Ora credo che abbiamo dimostrato il contrario». Per la Porsche questo successo in Formu-

segue

## Ventisette anni di successo

LE PRIME automobili con il nome «Porsche» sono nate nel 1948 ma il professor Ferdinand Porsche era già una celebrità negli anni '30, periodo in cui il tecnico tedesco si segnalò anche per alcuni importanti brevetti, tra cui la sospensione a barra di torsione. Soprattutto però Porsche diresse il gruppo di lavoro incaricato di costruire le leggendarie Auto Union da Gran Premio e nel '34 realizzò il prototipo di una «vettura popolare» che, costruita dalla Volkswagen, divenne poi il famoso «Maggiolino». Dopo la guerra, Porsche e suo figlio Ferry, furono invitati dalle autorità francesi a collaborare al progetto della Renault 4CV ma poi furono entrambi imprigionati perché legati in qualche modo al regime della Germania hitleriana. Il padre fu liberato dopo 22 mesi; il figlio molto prima, tanto che poté riunire a Gmünd, in Carinzia, alcuni vecchi collaboratori per impiantare una officina di riparazioni di Volkswagen. Una volta liberato, Ferdinand Porsche, realizzò, su commissione della Cisitalia, una sensazionale F. 1 a 4 ruote motrici. Poi con il figlio avviò la produzione della 356, un coupé di 1131 cmc. Alla fine del '48 la Casa si spostò a Stoccarda e incrementò la produzione della 356, una vettura sempre più evoluta e che fu costruita con successo fino al 1965. Molto prima (nel '51) era morto il professor Porsche all'età di 75 anni ma quasi contemporaneamente il figlio si impegnava con le corse. Proprio nel '51 una Porsche 1100 ufficiale vince la classe alla 24 Ore di Le Mans. Fino alla fine degli anni '50, la Casa vinse moltissime corse con vetture sport di 1500 e 1600 cmc ma fu realizzata anche una valida F. 2 monoposto. Tra il '61 e il '62 corse anche una Porsche 1500 F. 1 che vinse il GP di Francia del '62 con Gurney. Con la 904 del '64, la Porsche passa nella cilindrata 2 litri e dà la scalata ai più grossi successi nel campionato del mondo delle gare di durata. Prima con la 906, poi con i modelli 907, 908 e nel '69 con la 917 di 4500 e poi di 5000 cmc. La stessa 917 diventa una vettura da Can-Am capace di ben 1200 CV. Altri successi sono arrivati con le 935, 936 e infine con la ancora attuale 956 campione del mondo '82, '83 e '84. Da ricordare anche il progetto per Indianapolis del '78 (motore 12 cilindri boxer), poi archiviato perché variarono i regolamenti. E del 1983 il ritorno in F. 1 con il motore V6 ma assieme ai successi sportivi, la Porsche ha visto crescere in modo formidabile la «serie».



A sinistra, un cartello minaccioso indica la via per il centro: chi usa la strade, è scritto, lo fa a suo rischio e pericolo in quanto la strada è riservata ai dipendenti Porsche. Sotto il cartello che vieta le foto (FotoPiola)





# Porsche otto e Mezger

segue

la Uno è anche un fiore all'occhiello per la propria immagine di progresso tecnologico: «Il fatto che abbiamo vinto con un progetto finanziato al cento per cento da un cliente dimostra la serietà del nostro impegno. Questo è un punto molto importante per la nostra compagnia perché dimostra a possibili eventuali nuovi commissionerari che ci impegnamo al massimo non solo per sviluppare le nostre vetture. Non bisogna dimenticare che a Weisach il 45% del nostro potenziale

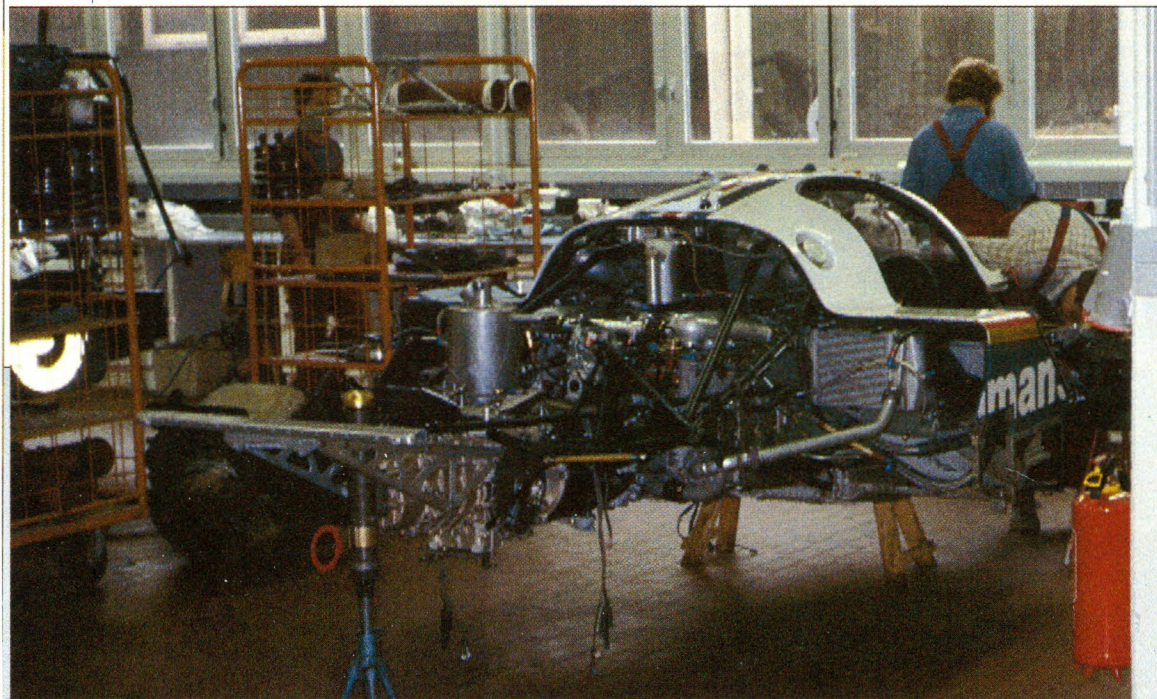
(allora ancora socio nel team McLaren) vennero da noi trovarono il terreno già preparato. Il problema era però quello di trovare un finanziatore per il progetto dato che all'interno della fabbrica si era deciso in senso affermativo solo nel caso di un programma finanziato dall'esterno, al cento per cento. Per non perdere tempo, iniziammo i primi calcoli e la fase iniziale della progettazione sulla base di un piccolo budget per dare tempo a Ron Dennis di trovare un finanziatore».

**DIMOSTRANDO** quindi una gran voglia di collaborare, la Porsche diede avvio al programma che si rivelerà, due anni dopo, come uno dei più grossi

vari ruoli — Barnard ci pose dei limiti precisi nelle dimensioni, dato che aveva idee molto chiare su come doveva essere l'aerodinamica della sua monoposto. Capimmo subito che non si sarebbe potuto fare per esempio un motore boxer e che dovevamo cercare di limitare al massimo gli ingombri laterali. Accettammo volentieri i suoi consigli anche perché le nostre conoscenze sugli sviluppi delle vetture di Formula Uno erano superiori a quello che in genere la gente pensava potessimo avere». La collaborazione con la McLaren finora si è sempre dimostrata ottima, nonostante Ron Dennis non goda la fama di essere un uomo facile, ma Mezger non si preoccupa. «I nostri rapporti sono buoni,

ma con la pompa dell'olio che non funzionava sempre a dovere e talvolta non arrivava lubrificante a sufficienza». Uno dei segreti del successo della Porsche è l'enorme esperienza che la Casa tedesca ha con motori turbo di serie e per le gare di durata. «C'è un travaso continuo fra produzione e corse e viceversa. Per esempio ora abbiamo imparato molto su come realizzare al meglio, le camere di combustione». E in realtà il motore Tag-Porsche è basato su un progetto molto semplice e tradizionale ma l'altro punto forte è stato quello di concentrarsi, mirando al sodo non ad effimeri parziali successi immediati, sull'iniezione totalmente elettronica. Già al suo debutto a Zandvoort, l'anno scorso, la vettura di Lauda aveva tale sistema. Durante l'inverno, alla Porsche hanno lavorato come dei pazzi non alla ricerca di potenze astronomiche, come hanno fatto altre squadre, ma cercando di avere il migliore rapporto potenza, consumi: «Ci siamo basati sul risultato di Kyalami — rivela Mezger — in Sudafrica Lauda era arrivato a cinque giri dal termine girando con tempi notevoli. A casa smontammo il motore dalla vettura e lo mettiamo sul banco prova. Segui un lungo lavoro di controlli. Partimmo così con quel risultato e quindi con in mente un programma di sviluppo notevole. Sapevamo dove dovevamo arrivare. Ci fu poi un meticoloso lavoro per cercare di migliorare l'affidabilità dato che nel 1983 avevamo ancora molti pezzi sperimentali».

**COME SARÀ** il futuro della Porsche? Sembra difficile poter pensare che la Casa tedesca possa fare meglio, ma Mezger, calmo e tranquillo, annuncia: «Dovremmo cercare di incrementare la potenza massima sempre badando a non far lievitare i consumi. Non è per niente vero che un motore superpotente beva di più: per esempio quest'anno abbiamo avuto molti più cavalli e con minor consumo rispetto allo scorso anno». Sulla possibilità di una partecipazione ufficiale della Porsche in Formula Uno l'affermazione di Mezger è per lo meno curiosa: «Se la Porsche entrasse in prima persona, cosa direbbe l'opinione pubblica? Che vogliamo uccidere le corse con le nostre vittorie...». Come se ciò non fosse già avvenuto... (g.p.)



L'hangar dove viene curato lo sviluppo del settore endurance, la specialità dominata dalla Porsche (FotoPiola)

è utilizzato per conto terzi». **NONOSTANTE** tutto, quando vi fu l'annuncio dell'abbinamento McLaren-Porsche molti furono sorpresi dato che si pensava che un passo così importante, la Porsche avrebbe voluto compierlo in prima persona. «La Formula Uno è sempre stata vicina ai nostri lavori. Abbiamo sempre cercato di mantenere un certo contatto tecnico sia per un nostro interesse, sia perché in varie occasioni ci fu richiesto di studiare un motore appositamente per questo tipo di competizioni. Fu così che quando alla fine d'agosto del 1981 Ron Dennis, John Barnard e Teddy Mayer

successi tecnici e pubblicitari. Infatti, pur essendo finanziato interamente dalla Tag, un gruppo arabo impiegato in vari settori tecnologici, è chiaro che per il grosso pubblico il motore che vince quasi puntualmente ogni due domeniche è un Porsche. Il ruolo della McLaren, comunque, è stato maggiore di quello di un semplice committente. John Barnard diede alcune istruzioni anche se, naturalmente, non ebbe alcun coinvolgimento nella vera progettazione del propulsore. «Facemmo molte riunioni all'inizio dei nostri rapporti — conferma Mezger gentile ma deciso a precisare i

finora raramente abbiamo fatto richieste di modifiche sulla vettura per far rendere di più il motore ma non ci saranno problemi qualora dovessimo chiedere delle modifiche per riuscire a sfruttare al meglio le doti del propulsore».

**LA COSA** che rende più fiero Mezger è che fin dal primo «vagito» in sala banchi prova, il suo sei cilindri si è dimostrato un buon figlio: «Forse nessun altro motore realizzato alla Porsche ha mai avuto una gestazione più facile. Quando lo provammo per la prima volta al banco non diede alcun inconveniente meccanico. Vi fu solo un piccolo proble-



Nel 1988 verrà diminuita la cilindrata della F.1 ma...

# Come prima, più di prima

Scendere da 1500 a 1200 cc. non porterà sostanzialmente variazioni di potenza rispetto a quella attuale: i propulsori delle monoposto infatti, erogheranno circa 800 cavalli

di Enrico Benzing

SI CERCANO sempre vari sistemi di limitazione delle potenze; alla fine ci si deve arrendere alla semplicità e all'efficacia del parametro della cilindrata. Così la Formula Uno, dopo una strenua difesa del motore aspirato di 3000 cmc, introdotto 19 anni fa, e dopo questi ultimi sei anni di inutili tentativi nell'equiparazione al motore turbo d'un litro e mezzo, ha trovato una sua identità con la netta prevalenza della sovralimentazione, ma è costretta a scendere d'un gradino sulla scala delle potenze iperboliche, proponendo i 1200 cmc dal 1. gennaio 1988. Ed ecco i termini del grave problema: il motore 1500 cmc turbo ha seguito una evoluzione abbastanza graduale dal 1980 al 1983, con incrementi lineari delle potenze, mentre dall'anno scorso ha segnato una brusca impennata, in seguito alla rivoluzione dei carburanti ad alta densità e ha sopportato (più o meno regolarmente) anche la riduzione da 250 a 220 litri della capacità dei serbatoi. Quindi, si possono così definire i valori medi annuali delle potenze utilizzate in gara:

| Anno | Cv  |
|------|-----|
| 1980 | 540 |
| 1981 | 570 |
| 1982 | 600 |
| 1983 | 660 |
| 1984 | 720 |

PER i motori usati nelle qualificazioni, tralasciando qualche punta avanzata, i livelli sono stati così delineati:

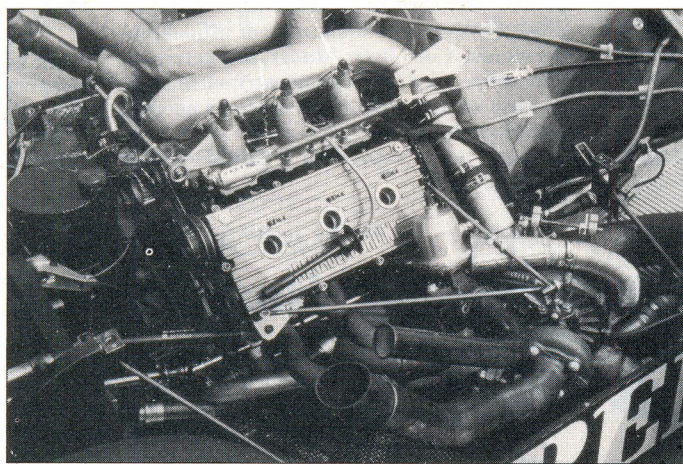
| Anno | Cv  |
|------|-----|
| 1980 | 600 |
| 1981 | 660 |
| 1982 | 720 |
| 1983 | 800 |
| 1984 | 850 |

ORA è sufficiente affidarsi a qualche parametro dei più significativi nell'indicazione della saturazione termica, per fare qualche previsione sensata. E mettiamo subito in disparte i motori da qualifica, che in qualche caso vengono costruiti con caratteristiche molto diverse e che si stabilizzeranno presto sui

1000 cavalli. Ma per il normale utilizzo in corsa, si possono calcolare, in assenza di invenzioni clamorose, quali il doppio stadio del turbo o nuove conquiste della petrolchimica, i seguenti valori:

| Anno | Cv  |
|------|-----|
| 1985 | 755 |
| 1986 | 780 |
| 1987 | 800 |
| 1988 | 820 |

IN QUESTA fase interverranno altre limitazioni, quali la proibizione del congelamento della benzina alla partenza, a cominciare dall'anno venturo (significa ridurre di 15 litri la disponibi-



Dopo la riduzione da 1500 a 1200 cc., il 6 cilindri (qui sopra il Renault) sarà ancora il frazionamento più adatto?

lità di altri 15 litri l'incentivazione dell'abbassamento di temperatura), e l'ulteriore riduzione della capacità dei serbatoi, fino a 185 litri, su cui c'è poco da fare affidamento, date le ultime esperienze. Ma se non si aggiungeranno altre attenzioni per le caratteristiche dei carburanti, non si avranno sensibili ritocchi da apportare alle cifre più sopra calcolate. E non si capisce perché la Fisa non abbia avuto la forza di sostenere la tesi del numero di ottano a 98 ron, che ha indubbi contenuti progressisti e che interviene anche sui motori da qualifica. Poi, bloccare la densità ad un certo valore, ad esempio a 0,8 kg/litro, non

complica le verifiche e anche la limitazione percentuale di aromati o più generalmente di insaturi, comprendendo le olefine, rappresenta un termine più facile del controllo del numero di ottano. Sarà, comunque, facilissimo procedere sul piano degli 800 cavalli da gara, destinati ad altri aumenti extra-previsione, con nuove soluzioni per le turbine e soprattutto con l'arrivo dei materiali ceramici o di altre tecniche rivolte al miglioramento della combustione.

RIPORTIAMO a questo punto l'andamento delle potenze specifiche, secondo la progressione dei valori avuti finora e in base

tecnologie ben più radicale. Invece, il limite di 1200 cmc si tradurrà, nel rapporto diretto di questi valori specifici, in 650-660 cavalli effettivi; se non più, giacché a parità di tecnologie è sempre stato possibile ricavare più alte potenze specifiche all'abbassamento della cilindrata. Sarebbe certo interessante parlare di altri parametri e di altri termini su cui basare la competizione, quali il potere calorifico del carburante, per eliminare il vincolo della cilindrata e per aprire il confronto a qualunque tipo di motore, aspirato o surcompressore; ma la Formula Uno non è assolutamente matura per questo stadio della ricerca e non sa darsi le necessarie strutture per i controlli tecnici, come s'è visto anche in questa stagione con i trucchi attuati dai principali «team» vincenti.

INFINE, saranno importati le scelte tecniche: tanta riluttanza dei costruttori alla variazione della cilindrata è ben giustificata dagli alti costi che comporta e questa soluzione di 1200 cmc potrebbe in teoria permettere di operare sul materiale esistente, specie per i quattro cilindri. Ma a più lungo termine si richiedono rinnovamenti ed è quindi l'occasione propizia a un ridisegno totale. In prima approssimazione, dovrebbe tornare vantaggioso un maggiore frazionamento della cilindrata, verso l'otto cilindri, per poter disporre di più ampie superfici del cielo dei pistoni e in considerazione del fatto che il rendimento meccanico dei più frazionati non è così spaventosamente alto come taluni vorrebbero far credere. Nella direzione opposta, verso grandi camere di combustione unitarie, sarebbe opportuno spingere più in là degli schemi attuali e giocare la carta del tre cilindri, alla ricerca di grandi coppie e della massima concentrazione delle utilizzazioni, ben sfruttabili su tracciati di gara sempre più tortuosi. Teoricamente è la strada più difficile, ma anche la più ricca di significato in chiave di progresso del motore endotermico. □

alla varianza per gli sviluppi futuri.

| Anno | Cv  |
|------|-----|
| 1981 | 380 |
| 1982 | 400 |
| 1983 | 440 |
| 1984 | 480 |
| 1985 | 503 |
| 1986 | 520 |
| 1987 | 533 |
| 1988 | 547 |

QUI si osserva che la proposta d'una riduzione della cilindrata a 1000 cmc, come avanzato dalla Porsche, non era priva d'interesse, riportando la Formula Uno ai 550 cavalli di cinque anni fa, con un rinnovamento di



FORMULA 1/Tre Renault in pista all'Estoril

# Uno, due, Streiff

Il pilota francese debutterà in F. 1 nell'ultima prova del mondiale. Ha già sostenuto una serie di test al Paul Ricard

PARIGI - Al via del Gran Premio del Portogallo, saranno tre le Renault impegnate. Oltre a Tambay e Warwick, debutterà in F.1 Philippe Streiff, vincitore a Brands Hatch con l'AGS nell'ultima gara della storia della F.2. Per prendere dimestichezza con gli oltre settecento cavalli, Streiff ha sostenuto una sessione di prove sul circuito del Paul Ricard, percorrendo oltre 120 giri, provando diverse volte la partenza simulata e ottenendo come miglior tempo l'04", con Michelin 05 da gara.

— Come sei arrivato all'accordo con la Renault?

«Il primo contatto è avvenuto alla fine dell'82, durante delle prove al Ricard. In seguito ho effettuato dei test di frenata e accelerazione su un circuito vicino a Parigi, ma non pensavo certo di debuttare all'Estoril».

— Cosa si aspetta la Renault da te?

«Larrousse mi ha fatto fare delle prove preliminari proprio per abituarci alla maggior potenza, non mi hanno chiesto il "tempone". La qualificazione non dovrebbe essere un problema mentre per la corsa, il mio obiettivo è finire, non credo di avere difficoltà di affaticamento fisico».

— Il futuro di Philippe Streiff, come sarà?

«Adesso penso alla corsa dell'Estoril. Probabilmente per l'85 farò la F.3000 sempre con l'AgS, sempre con la possibilità di effettuare i collaudi con la Renault. Ho molta fiducia nella nuova F. 3000. Gli sponsor mi hanno assicurato l'appoggio, anche se i costi dovrebbero essere molto più elevati della F.2. Penso che in una stagione ci vorranno 4 milioni di franchi (ottocento milioni di lire)».

— È vero che avevi avuto dei contatti con Minardi per portare al debutto la F.1?

«Minardi mi aveva contattato, sapendo che Nannini avrebbe avuto dei problemi con la superlicenza. Credo che sarebbe piaciuto ad entrambi collaborare, purtroppo non se ne è fatto nulla».

— Come giudichi la tua stagione in F.2?

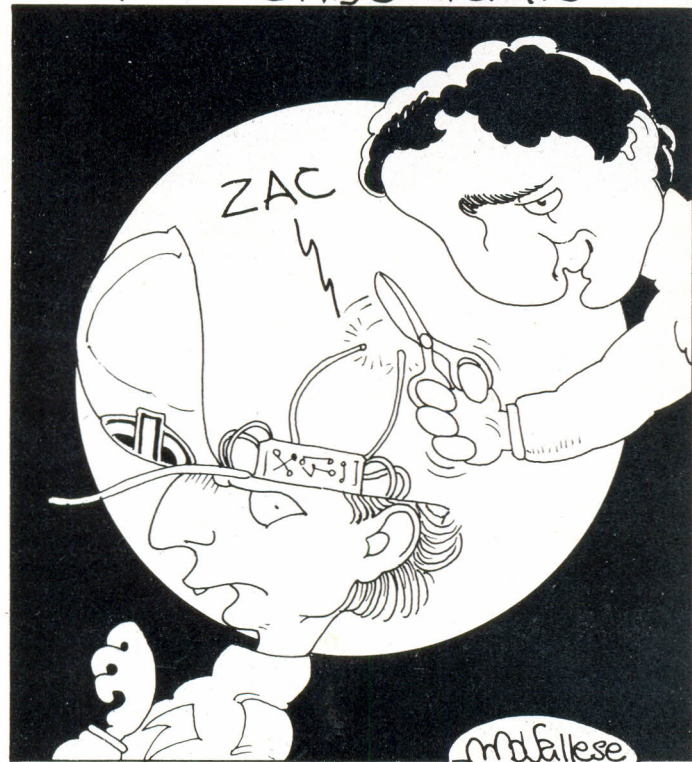
«Direi che tutto è finito nel migliore dei modi con la vittoria di Brands Hatch, successo che per me e l'AGS stava diventando una specie di ossessione. A parte la Ralt-Honda credo che complessivamente siamo stati i più competitivi nell'arco della stagione. Purtroppo abbiamo pagato la mancanza di affidabilità dei motori. Con i Bmw-Mader, non potevamo percorrere più di 300 chilometri, oltre cedeva tutto nel tentativo di rincorrere la potenza dell'Honda».

René Alezra



1980: Streiff vince a Zolder l'ultima prova del campionato europeo di Formula 3. Nell'occasione Michele Alboreto giunge terzo: all'Estoril i due si ritroveranno in F. 1 (Fotofilippone)

## RING 84: SABOTAGGIO?



## MERCATO/Anche gli americani cercano piloti Hass vuole Teo Fabi

FORMULA UNO sempre in fermento alla vigilia dell'Estoril. Subito dopo il Gran Premio del Portogallo, Barilla e Mike Andretti sosterranno un provino al Paul Ricard con la Brabham. Per l'85 Ecclestone deve trovare un altro sponsor da affiancare alla Parmalat che resterà presente con il marchio Mister Day. Ecclestone ha avviato una trattativa con le Perrier e con la Budweiser che spinge per avere il giovane Andretti al fianco di Piquet. A Mario Andretti è invece interessato Carl Hass che si è ormai deciso per il grande passo. La futura squadra americana dovrebbe disporre del nuovo motore Ford, l'appoggio di Paul Newman e delle gomme Goodyear. Hass si è rivolto anche a Teo Fabi qualora il milanese venisse liberato dall'impegno con la Brabham. Continua la corsa alla seconda Toleman. Agli ormai abituali pretendenti, si è aggiunta ora la candidatura di Leoni in possesso di una forte sponsorizzazione, sebbene il pilota di Argenta deve risolvere i problemi connessi alla superlicenza. Alla seconda Toleman aspira Satoru Nakajima, campione giapponese di F. 2, appoggiato in questa avventura dalla Seiko che intende potenziare il mercato europeo con il marchio Epson.

ALLA RAM potrebbe approdare Boutsen, in difficoltà di sponsor all'Arrows, e ben visto dalla Skoal Bandit, per la quale ha già corso in endurance con il team di Fitzpatrick. Nulla di certo anche alla Ligier, dove sia De Cesaris che Laffite dovrebbero in settimana dare una risposta definitiva. Per quanto riguarda le gomme, attualmente l'unico team scoperto sembra essere la Toleman. Alex Hawkridge ha proposto alla Goodyear la fornitura dei pneumatici per tutti i camion del gruppo Toleman, come contropartita alla F. 1, tuttavia il p.r. del team, Chris Witty, partirà dopo l'Estoril per il Giappone, per definire il contratto con la Bridgestone, che entrerà così ufficialmente in F. 1. (c. m. m.)



# Si va delineando la «mappa» della Formula 1 1985

| TEAM                   | PILOTI '84                               | PILOTI '85                                                           | GOMME '84 | GOMME '85          | D. S. '85                         | D. T. '85                         | MOTORE '84    | MOTORE '85                    |
|------------------------|------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------|-----------|--------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|---------------|-------------------------------|
| <b>BRABHAM</b>         | Piquet<br>T. Fabi                        | <b>Piquet</b><br>M. Andretti?<br>Barilla?<br>T. Fabi?<br>De Cesaris? | Michelin  | <b>Pirelli</b>     | <b>H. Blash</b>                   | <b>G. Murray</b>                  | Bmw           | <b>Bmw</b>                    |
| <b>TYRRELL</b>         | Bellof-Brundle<br>Thackwell<br>Johansson | <b>Brundle</b><br>Martini?<br>Thackwell?                             | Goodyear  | Goodyear?          | <b>K. Tyrrell</b>                 | <b>M. Philippe</b>                | Ford-Cosworth | Ford?<br>Mitsubishi?<br>Hart? |
| <b>WILLIAMS</b>        | Laffite<br>Rosberg                       | <b>Rosberg</b><br><b>Mansell</b>                                     | Goodyear  | <b>Goodyear</b>    | <b>P. Collins</b>                 | <b>Head</b>                       | Honda         | <b>Honda</b>                  |
| <b>McLAREN</b>         | Prost<br>Lauda                           | <b>Prost</b><br><b>Lauda</b>                                         | Michelin  | <b>Goodyear</b>    | <b>Dennis</b>                     | <b>J. Barnard</b>                 | Tag-Porsche   | <b>Tag-Porsche</b>            |
| <b>ATS</b>             | Winkelhock<br>Berger                     | Berger?                                                              | Pirelli   | Pirelli?           | —                                 | <b>S. Fober</b>                   | Bmw           | Hart?                         |
| <b>LOTUS</b>           | De Angelis<br>Mansell                    | <b>De Angelis</b><br><b>Senna</b>                                    | Goodyear  | <b>Goodyear</b>    | <b>P. Warr</b>                    | <b>G. Ducarouge</b>               | Renault       | <b>Renault</b>                |
| <b>RENAULT</b>         | Tambay<br>Warwick                        | <b>Warwick</b><br><b>Tambay</b>                                      | Michelin  | <b>Goodyear</b>    | <b>J. Sage</b>                    | <b>M. Tetu</b><br><b>B. Dudot</b> | Renault       | <b>Renault</b>                |
| <b>RAM</b>             | Alliot<br>Palmer                         | Palmer?<br>Baldi?<br>Boutsen?<br>Thackwell?                          | Pirelli   | <b>Pirelli</b>     | <b>J. McDonald</b>                | <b>G. Brunner</b>                 | Hart          | <b>Hart</b>                   |
| <b>EURO ALFA ROMEO</b> | Cheever<br>Patrese                       | <b>Cheever</b><br><b>Patrese</b>                                     | Goodyear  | <b>Goodyear</b>    | <b>G. Casoli</b><br>P.L. Corbari? | <b>J. Gentry</b><br><b>Tonti</b>  | Alfa          | <b>Alfa</b>                   |
| <b>LIGIER</b>          | Hesnault<br>De Cesaris                   | Laffite?<br>De Cesaris?<br>Streiff?                                  | Michelin  | <b>Pirelli</b>     | <b>Paoli</b>                      | <b>Beaujoin</b>                   | Renault       | <b>Renault</b>                |
| <b>FERRARI</b>         | Alboreto<br>Arnoux                       | <b>Alboreto</b><br><b>Arnoux</b>                                     | Goodyear  | <b>Goodyear</b>    | <b>M. Piccinini</b>               | <b>A. Tomaini</b>                 | Ferrari       | <b>Ferrari</b>                |
| <b>OSELLA</b>          | Ghinzani<br>Gartner                      | <b>Ghinzani</b><br>Gartner?                                          | Pirelli   | <b>Pirelli</b>     | <b>P.L. Corbari</b>               | <b>E. Osella</b>                  | Alfa          | <b>Alfa</b>                   |
| <b>SPIRIT</b>          | Baldi<br>Rothengatter                    | —<br>—                                                               | Pirelli   | —                  | <b>J. Wickam</b>                  | <b>G. Coppuck</b>                 | Hart          | ?                             |
| <b>MINARDI</b>         | —<br>—                                   | Martini?<br>Nannini?<br>Leoni?                                       | —         | <b>Pirelli</b>     | <b>G. Minardi</b>                 | <b>G. Caliri</b>                  | —             | Alfa R.?<br>Novamotor?        |
| <b>TOLEMAN</b>         | Senna<br>Johansson                       | <b>Johansson</b><br>Bellof?<br>Boutsen?<br>Nakajima?<br>Leoni?       | Michelin  | <b>Bridgestone</b> | <b>P. Gethin</b>                  | <b>R. Byrne</b>                   | Hart          | <b>Hart</b>                   |
| <b>ZAKSPEED</b>        | —<br>—                                   | Winkelhock?<br>Bellof?<br>Danner?                                    | —         | <b>Goodyear</b>    | <b>E. Zakowski</b>                | <b>S. Vogel</b>                   | —             | <b>Zakspeed</b>               |
| <b>ARROWS</b>          | Surer<br>Boutsen                         | Surer?<br>Bellof?<br>Capelli?                                        | Goodyear  | <b>Goodyear</b>    | <b>J. Oliver</b>                  | <b>D. Kelly</b>                   | Bmw           | <b>Bmw</b>                    |

In **NERETTO** i dati finora certi.



# FORMULA 1 / La nuova monoposto provata a Misano

# Comi, Minardi, comi

Nannini ha tenuto a battesimo al Santamonica la quarta vettura italiana di F. 1 ottenendo, nel suo giro migliore, un ottimo tempo: 1'08"31. La Minardi, per l'occasione, ha montato un motore Alfa Romeo dotato di turbine Avio. Presente anche l'ingegner Chiti

di Cesare Maria Mannucci

MISANO — Tra Giancarlo Minardi e l'autodromo di Santamonica deve esserci un feeling particolare. Qui il costruttore romagnolo ha colto il suo unico successo in F.2, con Alboreto, e adesso con Alessandro Nannini ha coronato un grande sogno; far correre una sua F.1. Per il debutto della quarta monoposto italiana grande era l'attesa, soprattutto dopo le polemiche relative al forfait al Gran Premio d'Italia. Se molti nutrivano ancora dei dubbi sull'effettiva consistenza del progetto Minardi, il tempo di 1'08"31, ottenuto da Nannini dopo tre giorni di prove, è sufficientemente indicativo del potenziale della vettura progettata dall'ingegner Caliri. A Misano la monoposto romagnola non ha evidenziato alcuna deficienza a livello strutturale, con un motore dotato di turbine Avio e pressione di sovralimentazione di appena 2 atmosfere, Nannini, che per la prima volta prendeva dimistichezza con la massima formula, ha girato tre giorni per effettuare un collaudo funzionale. Il tempo promettente che ne è scaturito (ricordiamo che la Ferrari nel novembre scorso aveva girato in 1'06"30) è la dimostrazione che la vettura non è stata realizzata esclusivamente per fini pubblicitari, ma che, se assecondata dalla volontà Alfa Romeo di equipaggiare una terza macchina, potrebbe diventare qualcosa di più di una semplice avventura dettata dalla passione. Gli unici problemi sono venuti da un alettone rivelatosi insufficiente come deportanza, tant'è che presto verrà realizzato un nuovo profilo, e dalla carenatura inferiore che ha provocato surriscaldamento alla trasmissione. Come si vede, problemi facilmente risolvibili, per i quali Caliri e compagni hanno già pronte le modifiche necessarie.

MA CORRERÀ MAI questa Minardi, e se sì, con quale motore? Le possibilità attualmente sono tre: una legata alla disponibilità tecnica-finanziaria dell'Autodelta di preparare gli otto motori che Minardi avrebbe chiesto per la stagione 85; una al progetto di un nuovo propulsore che l'ingegner Chiti starebbe realizzando con la collaborazione della Novamotor e col finanziamento di Piero Mancini, titolare dell'Arno e socio di Minardi; mentre appare definitivamente tramontata l'opportunità Carma, così come è sempre più remota la possibilità di utilizzare un propulsore Hart. Attualmente le chances di vedere per l'85 la Minardi Alfa Romeo, non vanno oltre il venti, trenta per cento. Questo non è dovuto alla volontà Alfa Romeo di boicottare l'iniziativa, quanto all'effettiva impossibilità, per l'attuale Autodelta, di avviare la costruzione di una nuova serie di otto cilindri, dovendo provvedere anche all'aggiornamen-

to, pro-riduzione consumi, delle unità attualmente a disposizione, che ammontano a 18. Che l'Alfa Romeo segua con simpatia il tentativo di Minardi è dimostrabile dall'intervento del dottor Felici, direttore dell'Autodelta, sull'Agip, dopo che la Casa petrolifera si era rifiutata di fornire la benzina per i primi collaudi.

A MISANO l'Autodelta ha inviato due tecnici motoristici per offrire tutta l'assistenza necessaria, ma per quanto riguarda il futuro, molto dipenderà dall'incontro che Minardi avrà con Massacesi alla fine di ottobre. Visto il potenziale tecnico della macchina, sarebbe un vero peccato se tutto si dovesse arenare di fronte a problematiche di natura economico-amministrativa. Per seguire la Minardi, l'Autodelta avrebbe bisogno di un ulteriore incremento del budget, ma in tempi di interpellanze parlamentari, che anche di recente hanno interessato le spe-

se dell'Alfa Romeo, questo appare sempre più difficile. Una possibilità potrebbe venire tramite Osella. Il costruttore piemontese ha ormai terminato la nuova sala prova motori. Dal prossimo anno Osella sarà completamente autonomo per quanto riguarda questa voce. I motori della Minardi potrebbero essere rivisitati dall'Osella che così alleggerirebbe l'Autodelta di questa incombenza. Il tutto è legato agli sponsor che attualmente Minardi sta contattando, pur se è innegabile che l'incertezza dovuta al motore rende tutti i contatti più difficili e problematici. Mentre viene confermato l'appoggio della Pirelli, presente a Misano con i suoi tecnici.

GRANDE INCERTEZZA anche per i piloti: sono attualmente in corsa Nannini, Martini e Leoni, che tenterebbe la rentrée in Formula Uno dopo l'esperienza Ensign. Nannini gode della fiducia del team, pur se

*Adesso Minardi chiama l'Alfa*

## «Datemi un motore!»

MISANO — Il più contento era forse lui, Giancarlo Minardi: «Di queste prime prove sono molto soddisfatto. Il tempo ottenuto da Nannini indica che siamo sulla strada buona. Adesso bisognerà definire la situazione con l'Alfa Romeo, ma spero proprio di poter utilizzare questo motore per l'85. Per gli sponsor dovrei essere coperto, mentre non sono ancora sicuro per i piloti, adesso la cosa più importante sono i motori». Per Nannini, le prove con la Minardi hanno sancito il debutto in F. 1: «Alla potenza superiore mi ci sono abituato subito, tranne qualche difficoltà con il carico aerodinamico, mi sono meravigliato della maneggevolezza, veramente ottima. Logicamente spero di correre per Giancarlo, non ho molte altre possibilità, la superlicenza non dovrebbe essere un problema».

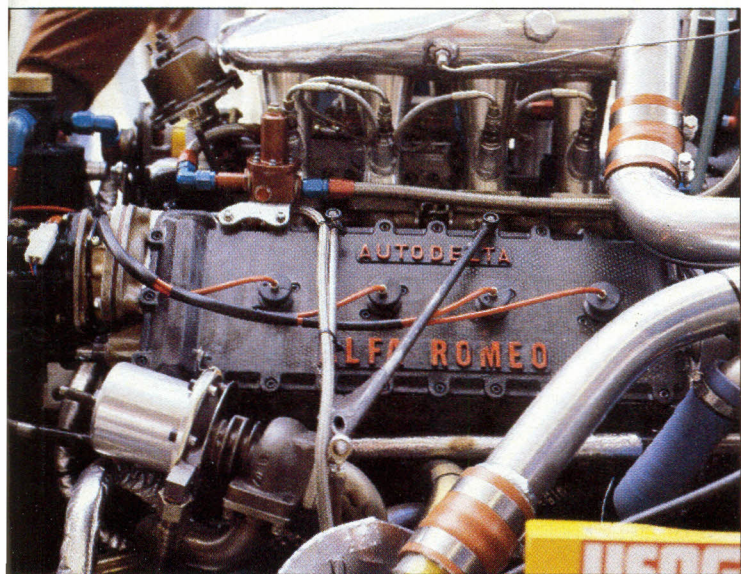
ALLE PROVE era presente anche l'ingegner Chiti: «Per carità, nulla di ufficiale nella mia presenza. Sono qui unicamente per vedere il battesimo sulla pista dell'amico Minardi. Per quanto riguarda il motore che starei preparando con la Novamotor, è ancora tutto da definire. Per adesso sono ancora un uomo dell'Alfa Romeo, decideremo tutto più avanti». Per l'ingegner Caliri, la Minardi rappresenta il ritorno in F. 1 dopo l'esperienza Fittipaldi e ATS: «I primi test mi hanno dato ottime indicazioni. Dovremo modificare l'alettone posteriore, mentre tutta la parte inferiore della vettura si è comportata per quanto riguarda la deportanza, proprio come la galleria del vento ci aveva indicato. Anche le sospensioni con ammortizzatori orizzontali non hanno dato nessun problema».

(c. m. m.)

## Le Ferrari pronte per l'Estoril

FIORANO — La Ferrari ha effettuato la settimana scorsa una serie di approfonditi collaudi sulla 126 C4 M2 in vista del GP del Portogallo. Michele Alboreto e René Arnoux hanno girato in tempi confortanti con il miglior rilievo fatto registrare dall'italiano, accreditato di 1'08"14. Oltre ai normali test la C4 ha sperimentato ancora il cambio trasversale, all'esordio nelle prove del GP d'Europa, che pare abbia superato il muro dei 50 giri senza presentare inconvenienti di sorta. Il particolare posizionamento di questo ha poi permesso ai tecnici Ferrari di rilevare interessanti risultanze nel campo dell'aerodinamica posteriore.





Sopra, il motore Alfa Romeo turbocompresso con turbine Avio montato sulla Minardi F. 1 nelle prove di Misano. Sotto la vettura impegnata sul Santamonica. La vettura ha utilizzato pneumatici Pirelli montati su cerchi giapponesi Enkei (Attualfoto)

deve risolvere i problemi legati alla superlicenza e alla mancanza di sponsor, mentre Martini, in possesso di tutti questi requisiti, potrebbe rappresentare per Minardi la soluzione ideale; Leoni, poi, il più «tranquillo» per quanto riguarda gli sponsor, potrebbe orientare i suoi interessi verso la Toleman, qualora Minardi non definisse in tempo i programmi con il pilota di Argenta.

**TRE VETTURE** con il motore Alfa Romeo potrebbero rappresentare una cosa bellissima. Sulla carta la Minardi offre serie garanzie tecniche. Per questo impegno Minardi si sta organizzando nel migliore dei modi, come dimostra il nuovo reparto

corse, di proporzioni faraoniche, che presto entrerà in funzione. Il mese di novembre sarà determinante per il futuro Minardi, impegnato per l'85 anche in F.3000 con il team Arno. Dire cosa scaturirà dall'incontro con Massacesi è molto difficile, e comunque il momento è sfavorevole per il team romagnolo, anche se la speranza è sempre l'ultima a morire. Resterà un sogno di fine autunno? Può darsi, anche se Minardi ha già programmato una nuova sessione di prove per la prima settimana di novembre. Poi sarà tempo di decisioni determinanti, con gli sponsor e l'Alfa Romeo, a meno che l'ingegner Chiti... □

Intanto la Lancia endurance va in Africa

## Per la coerenza

**TORINO** — La Lancia prenderà parte alla 1.000 km di Kyalami, in programma il 4 novembre e valida quale penultima prova del campionato del mondo endurance. La stessa Casa torinese continuerà nel 1985 il programma corse con le gr. C. Due notizie che hanno finalmente sollevato il velo di incertezza che caratterizzava il futuro della Lancia in merito alle gare di durata dopo una stagione altalenante e soprattutto dopo la giornata nera di Imola, nel settembre scorso. La LC2 sponsorizzate dalla Martini saranno dunque in Sudafrica e potrebbero correre su una pista abbastanza vuota, se il boicottaggio dei più noti team di endurance continuerà fino in fondo. C'è stata infatti una sorta di rivolta contro gli organizzatori in merito al trasporto delle vetture ma solo recentemente si è capito che si trattava di una «congiura» abbastanza manovrata. Quelli di Kyalami hanno infatti offerto il trasporto delle vetture via-nave con partenza nella prima settimana di ottobre. Apriti cielo: molti team hanno chiesto che il trasporto avvenisse via-aereo e ovviamente con imbarco ritardato. E la ragione c'era: alcuni team (tra cui quello di Walter Brun e quello di Joest) si erano nel frattempo impegnati con la gara «Interserie» in programma il 7 ottobre al Nürburgring (gara che interessava molto anche agli sponsor) e dunque dovevano tenere per forza le vetture in Europa. «Per noi si è trattato di una questione di coerenza — ha commentato il d. s. Lancia Cesare Fiorio — Non vedo perché dovevamo stare a casa se altri hanno boicottato la gara. Tra l'altro gli organizzatori di Kyalami sono di una correttezza unica: vengono a prendere le macchine e ce le riconsegnano dietro ai box con tanto di dogana sul circuito. Più comodo di così! Comunque è da vedere se ci saremo solo noi. Mi risulta che ci sia un intreccio di contatti che potrebbe preludere alla rottura del boicottaggio». Per quanto riguarda i dettagli dell'operazione-Lancia, tecnicamente non ci sarà nulla di nuovo. Le vetture erano uscite un po' malconce da Imola e c'è stato giusto il tempo per rimetterle in sesto. Equipaggi, i soliti: Patrese-Wollek e Nannini-Barilla. Ci sarà però anche Pierluigi Martini in veste di jolly. Partenza il 28 ottobre.

**PROGRAMMI 1985.** Non c'è stato ancora l'o.k. definitivo delle alte sfere del Gruppo Fiat ma è praticamente certo che la Lancia sarà in endurance anche nell'85. Le macchine saranno sviluppate ancora con l'appoggio esterno dell'ingegner Dallara ma non saranno «interamente rifatte» come qualcuno voleva fino a tempi recenti. In cura soprattutto aerodinamica e freni ma anche il consumo dovrà essere rivisto perché in gara sarà ammesso nell'85 il 15 per cento in meno di carburante. All'Abarth è definitivamente uscito di scena l'ingegner Messori mentre la direzione tecnica è stata assunta dall'ingegner Lombardi, personaggio eccezionalmente preparato soprattutto in fatto di motori, quanto modesto ed equilibrato nelle scelte. L'ideale per una collaborazione con l'ingegner Dallara che in tempi recenti non era invece apparso in grado di agire in piena serenità. Certo il problema potrebbe essere ancora il budget ridotto ma l'esperienza accumulata finirà per contare. In quanto ai piloti, c'è la tendenza a non perdere quelli che hanno già maturato una certa esperienza ma ovviamente dipenderà dai programmi globali di ciascuno. (d. b.)





Su tutto domina la forza. 96 CV pronti su ogni percorso, 180 km/h, 9.9 secondi da 0 a 100 km/h. Brillante, sportiva, decisa. Basta guardarla.

Carreggiata larga, pneumatici radiali a profilo ribassato 185/60 HR13 su cerchi in lega da 6", spoiler anteriore, posteriore e sui passaruote. Profilo aggressivo, aderenza perfetta. Basta guidarla.

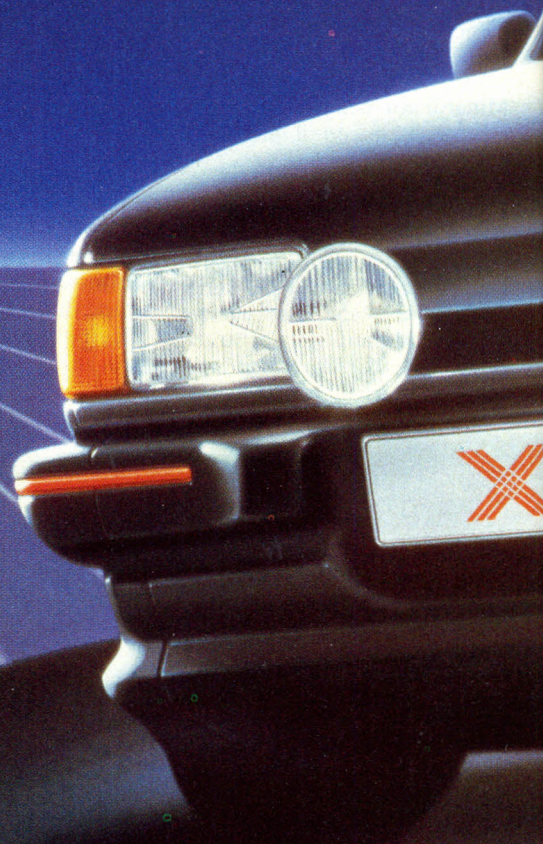
# XR2 SUPERCAR.

XR2 è tecnologia Ford. Trazione anteriore, propulsore 1.6 CVH, 4 cilindri monoalbero a camme in testa, accensione elettronica senza puntine, 5 marce, freni anteriori a disco autoventilanti, sospensioni rinforzate con barra stabilizzatrice posteriore.

XR2. Dura, selvaggia, anzi dolcissima. Basta sedersi. Interno fortemente personalizzato, sedili anteriori rigorosamente ergonomici rivestiti con tessuti esclusivi, sedile posteriore a ribaltamento frazionato, strumentazione e volante sportivi, orologio digitale multifunzione, fari ausiliari di profondità, vetri atermici, apertura elettrica del bagagliaio.

XR2. Al di sopra delle parti.

Tutte le vetture Ford sono coperte da garanzia 1-3-6 (un anno di garanzia estensibile a tre con "La Lunga Protezione" e sei anni di garanzia contro la corrosione perforante) e assistite in oltre 1000 punti di servizio. Finanziamenti Ford Credit e cessioni in Leasing.



**180 km/h - 9.9 sec da 0 a 100 km/h**





**FORD FIESTA XR2**



*Tecnologia e temperamento*



# POLITICA SPORTIVA/Un congresso Fisa esplosivo

# Ridateci Montecarlo

L'opinione è unanime: la F. 1 non può fare a meno del Gran Premio del Principato, cancellato per adesso dal calendario per la nota questione sui diritti televisivi. Balestre ha vinto il primo round contro il presidente Boeri ma la «guerra» continua

di Daniele Buzzonetti

PARIGI — Il neo-rieletto presidente della Fisa, Jean-Marie Balestre, è a suo modo un dittatore ma è anche un politico molto attento e razionale. Ha vinto la battaglia contro l'atteggiamento individualistico dell'AC Monaco e del presidente Michel Boeri in particolare, ma la sua non è stata una presa di posizione personale. In pratica è successo questo: Balestre da tempo era impegnato in un braccio di ferro con l'AC Monaco che aveva sottoscritto un impegno con la catena americana ABC per la cessione dei diritti televisivi del GP del Principato, contrariamente al Patto della Concordia che impegnava il sodalizio monegasco a cedere le immagini TV alla Fisa. La bozza del calendario diramata in settembre, assegnava al GP di Monaco la data del 19 maggio ma a patto che Boeri avesse fatto marcia indietro. Cosa che non si è mai verificata, tanto che Balestre si è visto costretto a cancellare il GP. La cosa era nell'aria lunedì 8 ottobre, giorno in cui si è riunito il Comitato Esecutivo e giorno che prevedeva la scontata rielezione di Balestre oltre che la nomina dei nuovi vice-presidenti e del nuovo «Esecutivo». Se Balestre avesse messo ai voti l'«affaire-Monaco» il lunedì, un minimo rischio c'era. Infatti non solo Michel Boeri era uno dei sei vice-presidenti uscenti ma l'AC Monaco aveva il suo bravo posto nell'Esecutivo. Dunque, prima mossa: escludere Boeri e Monaco dalla stanza dei bottoni per arrivare alla mossa successiva senza traumi. Al momento della elezione, Boeri non è nemmeno rimasto nella sala: sapeva di doversi considerare un uomo sconfitto ed ha preferito «esiliarsi» all'esterno confidando i propri dubbi ai giornalisti presenti. Balestre invece ha trionfato perché a quel punto è stato fin troppo facile per lui vedersi ratificare dall'Esecutivo l'uscita dal calendario del GP di Monaco e l'invito allo stesso sodalizio a presentare il regolamento del Rally di Montecarlo entro il 26 ottobre e soprattutto a pagare un milione di franchi (circa 200 milioni di lire) quale contributo alle associazioni sportive che permettono il passaggio delle vetture in territorio francese. In pratica una richiesta partita dalla FFSA (Federation Francaise Sport Automobile) ma dal momento che presidente dell'organo transalpino che corrispon-



GP DI MONACO - CURVA DELLA VECCHIA STAZIONE (Amaduzzi)

de alla nostra Csai è lo stesso Balestre, si capisce bene chi possa essere stata la «mente» del piano anti-Monaco.

**BOMBA SENZA SICURA.** A questo punto non c'è bisogno di precisare quali siano state le reazioni nell'apprendere che il più prestigioso e mondano (e per certi versi

anche il più noto) dei GP iridati non verrà organizzato nel 1985. Perché se in un modo o nell'altro il rally avrà ugualmente luogo («Per quest'anno non possiamo che accettare — è stato fatto sapere da Montecarlo — dal momento che la «macchina» della gara è già molto avanti ma per il 1986 dobbiamo ridiscutere il tutto»), per il GP la fumata nera è

tutt'altro che prevista. Eppure non è un mistero per nessuno che la F. 1 vive di sponsor e che questi ultimi basano la loro campagna proprio in ragione della «passerella» monegasca. Sarà un GP d'altri tempi e disputato su un percorso magari discutibile ma al pubblico il contorno del Principato piace estremamente più dei boschi di Digione o



Premiazione del GP di Monaco '84: da sin. Casiraghi, Alberto di Monaco, Senna, il principe Ranieri, Stefania di Monaco, Prost e il presidente Boeri (Foto Amaduzzi)

L'AFFAIRE MONACO





delle dune sabbiose di Zandvoort. Anche perché il percorso di Montecarlo è di tipo ultra-cittadino ma è sportivamente ben più valido dei vari Dallas, Detroit e compagnia. Ma la coreografia del Principato offre ben di più del puro fatto agonistico ed è un particolare che è sempre stato apprezzato anche dai tifosi più sfigati, quelli che in un GP vedono normalmente solo la «sfida». Figuriamoci agli sponsor che magari a Montecarlo hanno gli uffici di rappresentanza se non la sede sociale. E proprio quella degli sponsor è stata la reazione più immediata e maggiormente risentita. Il coro è stato generale con la Marlboro in testa: «**Il ritorno pubblicitario di Montecarlo non è paragonabile a quello di nessun altro GP. Un mondiale senza "Monte" ha un valore inferiore...**». Questa la tesi unanime, condivisa anche dagli uomini che hanno la responsabilità del Governo del Principato: «**Non disputare il GP sarebbe un grave errore per tutta l'economia della Costa Azzurra**», ha detto il presidente del Consiglio Nazionale, Jean-Charles Rey. E dello stesso parere è apparso Jean-Louis Medecin, sindaco e presidente di Telemontecarlo.

**MARCIA INDIETRO FUTURA?** Se dunque nessuno riesce a digerire la cancellazione di Montecarlo, perché il presidente Balestre e Michel Boeri sono arrivati alla rottura? Precisiamo subito che la decisione della Fisa non fa una grinza perché non era davvero possibile tollerare ancora l'anarchia dell'AC Monaco, quando tutti gli altri organizzatori di gran premi rispettavano il Patto della Concordia in fatto di diritti televisivi. Balestre quindi non poteva fare diversamente e non a caso durante il lungo intervento prima e dopo la sua rielezione, ha evitato di parlare del caso-Monaco. La «censura» era inevitabile, scontata. Il «presidentissimo» però conosce perfettamente il valore del tanto chiacchierato GP ed anche senza fare intravedere concessioni, è apparso moderatamente possibilista. Intanto la Fisa non ha affatto occupato la data che precedentemente era occupata dal GP di Monaco, il 19 maggio. Si tratta dell'ovvio segnale della possibilità di trattare perché l'intervallo tra il GP di S. Marino (5 maggio) e il GP del Belgio (2 giugno), non può essere giustificato. In secondo luogo, la prima «riserva» del calendario F. 1 risulta essere il GP d'Europa a Roma che prenderà il posto del GP di New York, previsto il 22 settembre (come si precisa con maggiori dettagli in un altro servizio) ma che certamente non verrà effettuato. E a Parigi nessuno ha accennato di fare disputare il GP di Roma al posto di quello di Monaco.

**CLAMOROSO ERRORE.** In tutta la questione, decisamente inspiegabile appare l'atteggiamento dell'AC Monaco e di Michel Boeri in particolare, a meno di non abbinarlo alla

convincione di essere in una posizione di assoluta intoccabilità. Per anni a Montecarlo sono state perdonate decisioni che sarebbero apparse intollerabili altrove, tipo la distanza ridotta della gara e l'ammissione di soli 20 piloti al via. Il tutto nella consapevolezza di essere troppo utili alla causa della F. 1 ma la troppa indipendenza ha alla lunga stancato la Fisa. Con la conseguenza che l'AC Monaco ha pagato alla fine doppia pena perché ora non è più nemmeno nel Governo sportivo. La mattina del 9 ottobre, Michel Boeri era a Parigi ed era piuttosto amareggiato ma forse anche stupito per la decisione presa. Probabilmente dovrà anche rispondere in prima persona dell'accaduto perché è stato lui a non volere cedere in materia di diritti televisivi. Per questo ufficialmente ha preferito essere piuttosto diplomatico ma ha fatto a sua volta balenare una via di uscita. Non crediamo tanto alla «boutade» di un GP non valido perché (contrariamente a quanto accennava lo stesso Boeri) non verrebbe nessuno senza lo stimolo del campionato ma, più semplicemente, l'economia del Principato ha bisogno della corsa. Oltre tutto non dovrebbe essere difficile annullare l'accordo con la rete americana ABC per un motivo intuitivo: la corsa è stata proibita e dunque non si capisce per che cosa l'accordo debba essere ancora valido. «**Non so proprio come andrà a finire la cosa e oltre tutto non dipende solo da me. A Monaco ci sono anche**

**altri con cui prendere una decisione collettivamente**», questo ripeteva Boeri a Parigi. Un atteggiamento quindi per nulla intransigente e probabilmente si era già accorto del «pasticcio» in cui era finito. «**Se la Fisa vorrà ridiscutere la questione — aggiungeva — noi non ci tireremo certo indietro. Certo con Balestre non è facile il dialogo. Ora ha ottenuto l'elezione plebiscitaria e si sente ancora più forte. La Fisa ha una struttura piramidale e verticistica che non favorisce affatto la discussione. Non voglio essere puntiglioso e tanto meno polemico ma si tratta di una realtà che tutti possono constatare. Salveremo il Gran Premio? Dipende anche da lui**». Questo a botta calda ma l'opinione generale è che il calendario di F. 1 senza Monaco non avrà vita lunga. A troppi piace quel «salotto» di 3300 metri.

**ULTIMA SPIAGGIA.** Quale sarà dunque la mossa dei monegaschi dopo che Balestre, nei giorni successivi alla sua elezione, ha infilato il coltello nella ferita sempre più profondamente? Non c'è dubbio che le dimissioni di Michel Boeri potrebbero permettere la revisione immediata di tutta la questione e il rientro di una minaccia ancora più pesante per l'AC Monaco: la procedura d'esclusione dalla Fia, cioè dall'organo che riunisce tutti gli automobilistici club del mondo. È stata la stessa Fia a diramare la notizia alla fine della scorsa settimana, motivando la minaccia «per le gravi violazioni

dello statuto e soprattutto per i gravi pregiudizi morali e finanziari causati alla stessa Fia». Se così fosse, l'AC Monaco si ritroverebbe nell'impossibilità burocratica di organizzare qualsiasi tipo di competizione ufficiale. Potrebbe al limite organizzare una gara di F. 1 Cart dal momento che la federazione americana che si occupa di questo tipo di gare non è affiliata alla Fisa ma si tratterebbe di una «rottura» definitiva con conseguenze inimmaginabili per il futuro. Ma Balestre tra le righe lo ha fatto capire: a lui interessa mettere fuori il presidente Boeri, responsabile della battaglia televisiva e il «possibilismo» del numero uno dell'AC Monaco fa capire che le dimissioni potrebbero arrivare entro breve tempo. Con un respiro di sollievo generale, aggiungiamo. D'altronde se Boeri ha rotto il bel giocattolo, a lui tocca la responsabilità di aggiustarlo. Magari con l'aiuto indiretto del «Palazzo» che al Gran Premio tiene quanto al non meno famoso Casino. Non a caso l'ingegner Ferrari, nello scorso giugno (cioè nel periodo in cui Montecarlo era nell'occhio del ciclone per il famoso GP «dimezzato») ricevette la visita di Alberto di Monaco con il cognato Stefano Casiraghi. Una visita di cortesia ma soprattutto diplomatica, con lo scopo di chiedere l'appoggio del grande costruttore che è tra i (tanti) sostenitori del GP da «salotto». Possibile che con tali difensori, la corsa debba davvero scomparire? □

Balestre ha appoggiato il GP della Capitale

## Arrivederci a Roma

**PARIGI -** Un attore consumato, un «animale» politico ammalato di protagonismo: sono appellativi ormai comuni per il presidente della Fisa Jean-Marie Balestre e forse si tratta della verità. Su un fatto però sono tutti d'accordo: Balestre è un «vero» presidente e non un simbolo inefficiente. A differenza dei suoi predecessori ha dimostrato un attivismo che non si conosceva nella politica automobilistica. Qualche volta fa e disfa con troppa facilità ma anche nelle operazioni più discutibili, non è mai condizionato in assoluto. La scorsa settimana è scaduto il suo mandato e nella mattinata di martedì 9 ottobre è stato rieleto con una unanimità senza precedenti. Nel corso della lunga prolusione che ha tenuto di fronte all'assemblea dei delegati delle 45 nazioni presenti, ha confermato di essere ormai un «Re Sole» della Fisa ma le importanti decisioni prese nel corso del congresso d'autunno che coincideva con le elezioni, sono in tutto e per tutto il frutto della politica del «presidentissimo». Della clamorosa cancellazione dal calendario del GP di Monaco (giuridicamente giustissima ma per la quale

dovrà essere ovviamente trovata una soluzione perché la F. 1 non può fare a meno di una passerella del genere) se ne parla lungamente a parte. Si è trattato comunque di un successo della politica di Balestre; come di successo si può parlare per la questione del GP di Roma, per la presenza della Repubblica Popolare della Cina tra i membri-Fisa e anche (con qualche riserva) per l'attribuzione di un punto in più a Prost dopo la squalifica di Brundle a Detroit.

**DIETRO LE QUINTE.** Ufficialmente è ancora in calendario come «riserva» ma da quello che è emerso a Parigi, si può tranquillamente affermare che il GP di Roma potrà essere disputato il 22 settembre 1985. Le cose sono andate così. Il presidente della Csaì, Fabrizio Serena e il segretario generale Erasmo Saliti, hanno lavorato con profitto dietro le quinte per fare entrare nel «giro» il famoso GP. Balestre però non poteva concedere subito l'autorizzazione perché si sarebbe trattato del terzo GP italiano ma ha trovato la via d'uscita: ha inserito Roma come riserva e ha accettato l'iscri-

zione a calendario del GP di New York (22 settembre), ben sapendo che la gara non potrà mai essere disputata. D'altronde è storia vecchia: New York è spinto parecchio da Bernie Ecclestone che ne fa uno specchio per attillare gli sponsor in F. 1 ma l'ACCUS (cioè la federazione americana che dovrebbe dare il benessere) non è nemmeno stata informata! In pratica si tratta di un GP senza organizzatore e per questo la gara romana non troverà altri ostacoli. Certo, l'appoggio di Balestre è costato qualche cosa a Serena ma in pratica solo simbolicamente. Prima di passare ai voti infatti il presidente della Csaì ha chiesto la parola ed ha sorpreso l'intera assemblea: «**La posizione italiana qualche volta si è scontrata con quella ufficiale della Fisa — ha attaccato Serena — ma Francia e Italia sono nazioni cugine e tra parenti qualche volta si litiga ma si ritrova poi sempre una certa affinità. Ora io non dico come il presidente della Federazione argentina, Bordeu, che la Fisa non deve cambiare affatto; dico solo che deve cambiare nei detta-**

segue



# Arrivederci Roma

segue

gli perché possa fare progredire ancora di più lo sport dell'automobile. La mia quindi è una piena fiducia e per questo chiedo all'assemblea che lei venga rieletto per acclamazione, senza procedere a scrutini». A quel punto era l'apoteosi per Balestre che ha aggiunto ancora più prestigio alla sua posizione. In più Serena è riuscito a farsi perdonare alcuni suoi peccatucci che in passato non erano piaciuti molto a Balestre e inoltre quest'ultimo è uscito a carte scoperte con il GP di Roma: «Vi prometto ufficialmente che farò il massimo sforzo — ha detto — ma debbo soprattutto ringraziarvi per il favore che mi avete fatto. Perché non è vero che contavo di avere l'appoggio unanime. Così potremo lavorare più tranquillamente per il bene del nostro sport».

VIVE LA FRANCE. Con le spalle così ben coperte, Balestre non ha avuto difficoltà nemmeno sulla faccenda del punto in più attribuito a Prost e in effetti ha avuto delle valide ragioni dalla sua parte. Con la squalifica della Tyrrell dal campionato del mondo, la Fisa ha infatti ridistribuito i punti che nei primi GP della stagione erano stati conquistati dai piloti della scuderia inglese. Il fatto ha creato un po' di polemica perché in occasione della squalifica di Rosberg in Brasile due anni fa (per partenza dai box a spinta), la classifica non era stata variata. Questa volta invece Balestre ha fatto (e probabilmente in modo non tanto indiretto) un piacere al suo connazionale Prost, partendo da presupposto che il Tribunale d'Appello ha «cancellato» la Tyrrell dal campionato, tanto che è stata anche restituita la cauzione di 14.000 dollari prevista al momento dell'iscrizione. Un caso quindi diverso da quello di Rosberg anche se il rappresentante dell'Austria della Fisa, Peter Soche, non è stato dello stesso avviso. Ovviamente Soche voleva difendere la posizione di Lauda nel mondiale F.1 e tanto ha fatto che è riuscito a ottenere un voto segreto da parte del Comitato Esecutivo e su una decisione già presa dal Comitato stesso. E Soche sapeva bene che nella prima tornata la questione era passata per appena un voto. Un «momentaccio» per Balestre? No, perché il primo voto aveva espresso l'opinione del precedente Comitato, rimasto in carica fino a lunedì 8 ottobre. Il 9 ottobre l'Assemblea ha eletto in nuovo Comitato (che tra l'altro non comprende più l'AC Monaco per la questione del GP annullato) e soprattutto poche ore prima Balestre era stato eletto per acclamazione. Risultato: 25 voti in favore della decisione di ridistribuire i punti e appena nove contrari. E tutto sommato crediamo che sportivamente sia giusto. (d.b.)

中華人民共和國摩托運動協會

齊金城  
秘書長

中國·北京·體育館路9號 電話：757231-357

PARIGI — Erano seduti nella penultima fila del teatro dove martedì 9 ottobre la Fisa ha scelto i propri rappresentanti ufficiali per il prossimo triennio. Non hanno fatto interventi particolari e forse erano un tantino spaesati ma la presenza nel palazzo di Place de la Concorde a Parigi dei due rappresentanti della Repubblica Popolare della Cina è un fatto decisamente di importanza storica. La Cina infatti solo dallo scorso anno è entrata a fare parte della Fisa e solo in questa recente occasione è intervenuta in una riunione ufficiale. Ormai l'occidentalizzazione della grande nazione d'oriente non sorprende più come qualche anno fa ma la volontà di occuparsi di sport motoristici quando ancora la motorizzazione è all'anno zero (la prima vettura privata è stata venduta a un pollivendolo di Canton solo la scorsa estate), fa capire che in breve la Cina vuole bruciare le tappe.

L'ESEMPIO DELLE MOTO. Abbiamo intervistato a Parigi il rappresentante ufficiale della «Associazione dello sport del motore della Repubblica popolare di Cina» (così si chiama la «Csaï» d'oriente che in realtà raggruppa anche i motociclisti) e la sensazione è che i cinesi considerino lo sport un mezzo indispensabile per avviarsi verso una vera motorizzazione. Così ci ha risposto il segretario generale, Qi Jincheng (del quale a lato pubblichiamo il biglietto da visita) che era accompagnato dall'interprete Li Xin: «Siamo qui per imparare e per pianificare il nostro futuro. Da noi lo sport non è ancora praticato ma io spero che si verifichi un caso

«Prima» cinese alla Fisa

# Un giorno a Pechino...

Una delegazione presente ai lavori

analogo a quello che ci ha visti protagonisti nel motociclismo. Nel 1979 siamo stati in Europa e soprattutto in Italia per approfondire le nostre conoscenze in materia di motocross. Bene, proprio in questo periodo abbiamo potuto portare finalmente un nostro pilota a gareggiare da voi. Dunque la speranza è che tra qualche anno possiamo fare lo stesso con l'automobilismo».

— In Cina a che livello è la passione popolare per il motorismo?

«Conosciamo bene sia i rally che la F. 1 perché la nostra televisione manda in onda spesso fasi di gara; inoltre il GP di Macao è praticamente in casa nostra e le notizie corrono. Noi al momento guardiamo all'Europa come esempio di corse ma per tanti motivi credo che siano i rally a dover incontrare maggior successo da noi».

— Si era parlato di una riedizione della Pechino-Parigi e anche di un rally vero e proprio da disputarsi in Cina: a che punto stanno questi propositi?

«Della Pechino-Parigi non ne sappiamo molto perché l'idea non era nostra mentre l'organizzazione di un rally è uno dei primi nostri futuri impegni. La speranza è che si possa fare già nel 1985 ma sicuramente lo faremo nell'86».

— E del famoso GP di Pechino del quale parlava Ecclestone due anni fa?

La risposta non è arrivata subito. Il nostro interlocutore è rimasto interdetto. Almeno nel campo delle automobili (e dello sport in generale) la Repubblica Popolare cinese va avanti con la politica dei piccoli passi di F. 1 si parlerà nel futuro. (d. b.)

Balestre spietato: Boeri fuori del tutto e von Hanstein no

# Il giorno dei lunghi co

PARIGI - Le elezioni per il Comitato Esecutivo non hanno avuto certo un esito sorprendente: noto l'antagonismo tra Balestre e Boeri, era prevedibile che quest'ultimo avrebbe perso il suo seggio ed è proprio ciò che è avvenuto. Per contro, la sorpresa più grande è stata vedere il delegato tedesco, barone von Hanstein, rieletto con il massimo dei voti: 41 ovvero quanti lo stesso Balestre. Come si ricorderà, al congresso di Casablanca, la «fronda» che si era opposta, con successo, al progetto-Balestre per l'abolizione del turbo in F.1, era composta da Boeri, von Hanstein e Zunon-Kipre della Costa d'Avorio. Quest'ultimo si direbbe aver fatto la pace con Balestre dopo quella sfiurata, ma von Hanstein è chiaramente rimasto all'opposizione, a fianco di Michel Boeri. In Germania l'autorità sportiva è l'O.N.S.S. che raggruppa i due grandi club rivali: l'Avd (presidente il principe Metternich) al quale appartiene von Hanstein, e l'Adac, il cui vicepresidente è Wilhelm Lyding. Per tutta l'estate Balestre ha cercato di convincere i tedeschi che sarebbero stati meglio rappresentati, in seno alla Fisa, da Lyding e è chiaro che la rielezione di von Han-

stein è per Balestre una sconfitta, ma ha avuto la sua rivincita poco dopo, quando von Hanstein non è stato rieletto vicepresidente. Ecco l'esito delle votazioni per il comitato esecutivo. Votanti 46, voti validi 41. Francia e Germania 41 voti; Italia, Inghilterra e Nuova Zelanda 40; Portogallo e Usa 38; Giappone, Argentina e Canada 37; Belgio 36; Grecia, Paesi Bassi e Svezia 35; Urss 33; Costa d'Avorio 31; Spagna 30; Australia 29. Questi i non eletti: Monaco 17 voti; Brasile 10; Polonia 12; Oman 7; San Marino 5; Turchia 2. Ai 18 paesi eletti vanno aggiunti il rappresentante della camera sindacale dei costruttori (Bpica), quello del karting e il presidente della Foca. Da notare che il posto di Monaco è stato preso dalla Svezia. Subito dopo questa prima elezione, l'assemblea plenaria ha proceduto a quella dei vicepresidenti: sette candidati per sei posti e qui c'è stata, come abbiamo accennato, la rivincita di Balestre: von Hanstein è rimasto fuori in base a quest'esito: Serena (Italia) 34 voti; Dardoufas (Grecia) 32; Zaletaev (Urss) 31; Takagi (Giappone) 35; Cooper (Inghilterra) 32; Baviera (Spagna) 28; von

Hanstein (Germania) 16. Il tedesco ha quindi perduto il suo posto di vicepresidente e poiché anche Boeri era vicepresidente, i nomi nuovi sono due: Cooper e Takagi. Il programma di nuovo regolamento tecnico proposto dalla commissione di F.1 è stato approvato all'unanimità, così come era accaduto in commissione. «Questa soluzione non mi soddisfa del tutto — ha commentato Balestre — e avrei voluto che certe modifiche avessero un'applicazione più rapida. La politica è però l'arte del possibile, e la soluzione da noi adottata è realista».

F.1 FUTURA. «Speravo in queste modifiche già per il 1986 — ha commentato Balestre — ma non sarebbe stato possibile. La riduzione di potenza sarà molto sensibile: si potrà contare su 600 cavalli mentre oggi siamo nella generazione dei 1000. In ogni modo, se nel frattempo si potesse un grave problema di sicurezza, potremmo anche essere chiamati a prendere misure d'urgenza, proprio come faremo per tutte le altre discipline dell'automobilismo, i rally in particolare»;



# 1985: COSI' GLI APPUNTAMENTI TITOLATI

## CAMPIONATO DEL MONDO DI FORMULA 1

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

\* Con asterisco sono segnati i Gran Premi considerati sub judice se non garantiranno i diritti economici alla Fisa entro l'11-11-1984. Prima riserva: Gp d'Europa a Roma.

## CAMPIONATO F. 3000

|              |                  |
|--------------|------------------|
| 24 marzo     | Silverstone (GB) |
| 8 aprile     | Thruxton (GB)    |
| 21 aprile    | Estoril (P)      |
| 28 aprile    | Nürburgring (D)  |
| 12 maggio    | Italia*          |
| 27 maggio    | Pau (F)          |
| 2 giugno     | Spa (B)          |
| 23 giugno    | Hockenheim (D)   |
| 30 giugno    | Digione (F)      |
| 14 luglio    | Donington (GB)   |
| 28 luglio    | Pergusa (I)      |
| 18 agosto    | Zeltweg (A)      |
| 25 agosto    | Zandvoort (NL)   |
| 15 settembre | Mugello (I)      |

\* La corsa italiana deve essere ancora assegnata ad un autodromo.

## CAMPIONATO MONDIALE ENDURANCE

|              |                    |
|--------------|--------------------|
| 14 aprile    | Mugello (I)        |
| 25 aprile    | Monza* (I)         |
| 2 maggio     | Silverstone (GB)   |
| 15-16 giugno | Le Mans (F)        |
| 21 luglio    | Hockenheim (D)     |
| 11 agosto    | Mosport (LAN)      |
| 1 settembre  | Spa (B)            |
| 15 settembre | Brands Hatch* (GB) |
| 6 ottobre    | Sandown Park (AUS) |

\* Con asterisco le gare valide solo per il mondiale piloti endurance.

## CAMPIONATO EUROPEO TURISMO

|              |                  |
|--------------|------------------|
| 31 marzo     | Monza (I)        |
| 21 aprile    | Vallelunga (I)   |
| 5 maggio     | Donnington (GB)  |
| 12 maggio    | Scand (S)        |
| 26 maggio    | Pergusa (I)      |
| 9 giugno     | Brno (CS)        |
| 16 giugno    | Zeltweg (A)      |
| 30 giugno    | Salisburgo (A)   |
| 7 luglio     | Nürburgring (D)  |
| 28 luglio    | Spa (B)          |
| 8 settembre  | Silverstone (GB) |
| 29 settembre | Zolder (B)       |
| 13 ottobre   | Estoril (P)      |

È probabile che una gara italiana possa essere cancellata dal campionato.

## CAMPIONATO DEL MONDO RALLY

|                        |                              |
|------------------------|------------------------------|
| 26 gennaio-2 febbraio  | Rally Monte Carlo            |
| 15-17 febbraio         | Rally di Svezia *            |
| 5-10 marzo             | Rally di Portogallo          |
| 4-8 aprile             | Rally Safari                 |
| 4-6 maggio             | Tour de Corse                |
| 1-7 giugno             | Rally Acropoli               |
| 27 giugno-3 luglio     | Rally della Nuova Zelanda    |
| 27 luglio-3 agosto     | Rally d'Argentina            |
| 21-25 agosto           | Rally 1000 Laghi             |
| 28 settembre-5 ottobre | Rally di S. Remo             |
| 29 ott.-3 novembre     | Rally della Costa d'Avorio * |
| 23-28 novembre         | Rac Rally                    |

\* Con asterisco i rally validi sono per il mondiale piloti.

## CAMPIONATO EUROPEO RALLY

### COEFFICIENTE 4

|                 |                             |
|-----------------|-----------------------------|
| 15-17 febbraio  | Rally di Svezia (S)         |
| 18-21 aprile    | Rally Costa Smeralda (I)    |
| 11-13 maggio    | Rally Zlatni Piassatzi (BG) |
| 3-4 agosto      | Rally di Madeira (P)        |
| 26-29 agosto    | Rally Halkidiki (G)         |
| 20-22 settembre | Rally di Cipro (CY)         |
| 21-28 settembre | Tour de France (F)          |
| 25-28 ottobre   | Rally di Catalogna (E)      |

### COEFFICIENTE 3

|                 |                             |
|-----------------|-----------------------------|
| 21-24 febbraio  | Rally della Costa Brava (E) |
| 22-24 marzo     | Rally Race (G)              |
| 28-31 marzo     | Rally di Garrigues (F)      |
| 28-31 marzo     | Rally di Sicilia (I)        |
| 12-14 aprile    | Criterion Alpino (F)        |
| 24-26 maggio    | Rally dell'Isola d'Elba (I) |
| 11-14 luglio    | Hunsruck rally (D)          |
| 11-14 settembre | Manx Rally (GB)             |

### COEFFICIENTE 2

|                |                           |
|----------------|---------------------------|
| 1-6 gennaio    | Rally Janner (A)          |
| 18-20 gennaio  | Artic Rally (SF)          |
| 1-3 febbraio   | Boucles de Spa (B)        |
| 22-24 febbraio | Rally Sachs Winter (D)    |
| 22-24 febbraio | Snow rally (SF)           |
| 5-9 aprile     | Circuito d'Irlanda (Eire) |
| 16-18 maggio   | Rally delle 4 regioni (I) |
| 16-19 maggio   | South Swedish rally (S)   |
| 23-27 maggio   | Giro del Portogallo (P)   |
| 6-9 giugno     | Rally Hessen (D)          |
| 8-11 giugno    | Scottish rally (GB)       |
| 21-22 giugno   | Rally Barum (CS)          |
| 27-29 giugno   | Rally della Lana (I)      |
| 28-30 giugno   | 24 ore d'Ypres (B)        |
| 6-7 luglio     | Rally di Polonia (PL)     |
| 12-13 luglio   | Rally Skoda (CS)          |
| 20-22 agosto   | Rally Vida (BG)           |
| 30-31 agosto   | Rally di Piancavallo (I)  |

### 1-2 settembre

|                       |                             |
|-----------------------|-----------------------------|
| Rally Hebrus (BG)     |                             |
| 5-8 settembre         | Rally Saarland (D)          |
| 6-8 settembre         | Rally Lucien Bianchi (B)    |
| 20-22 settembre       | Rally Principe Asturias (E) |
| 22 settembre          | Yu Rally (YU)               |
| 25-29 settembre       | Rally di Valais (CH)        |
| 17-20 settembre       | Rally d'Antibes (F)         |
| 5-6 ottobre           | Rally Cortes Ingles (E)     |
| 30 ott.-3 novembre    | Rally d'Algarve (P)         |
| 6-10 novembre         | Rally di San Marino (I)     |
| COEFFICIENTE 1        |                             |
| 12-14 aprile          | Rally Arbo (A)              |
| 17-19 maggio          | Rally Haspen (B)            |
| 19 maggio             | Rally Saturnus (YU)         |
| 24-27 maggio          | Rally Gunaydin (TR)         |
| 14-15 giugno          | Rally del Danubio (R)       |
| 15-16 giugno          | Rally del Ciocco (I)        |
| 9-11 novembre         | Rally di Condroz (B)        |
| 29 novemb.-1 dicembre | Rally di Var (F)            |

# La decisione Fisa

## FORMULA 1

### 1985

- 1: Tasso massimo di ottani 102, regolamento attuale.
- 2: Soppressione delle parti laterali dell'allettone posteriore.
- 3: La parte frontale della vettura sarà sottomessa a un crash-test.
- 4: La quantità massima del carburante imbarcato non supererà i 220 litri.
- 5: È vietata l'aggiunta alla vettura di liquidi di qualunque tipo cosiccome la sostituzione durante la corsa di elementi con altri di peso maggiore.
- 6: Saranno incorporati nel regolamento i principi stabiliti dal «codice delle prove» firmato da tutti i costruttori a Rio de Janeiro il 23 febbraio 1984.
- 7: È vietato il carburante raffreddato. Il carburante deve essere conservato a temperatura ambiente (regolamento da definire).

### 1986

- 1: La quantità del carburante imbarcato è ridotta a 195.
- 2: Cilindrata massima 1500 cc. Permessa la sovralimentazione.
- 3: L'intera cellula di sopravvivenza sarà sottomessa a crash-test.
- 4: Dopo una prima esperienza nel 1985 entrerà in vigore un nuovo regolamento per le prove cronometrate. I tempi saranno calcolati su un certo numero di giri consecutivi.

### 1987

- 1: Rimangono i 195 litri.

### 1988/89/90

- 1: Autorizzata la sovralimentazione. Cilindrata massima 1200 cc.
- 2: Il massimo del carburante sarà di 180 litri.

**IL REGOLAMENTO** standard di F. 1 è stato modificato per permettere l'esecuzione di verifiche tecniche prima, durante e dopo le prove e prima e dopo la corsa. Il regolamento concernente la procedura di partenza e quella per ripartire dopo una sosta e la nuova partenza in caso di arresto della corsa, sarà chiarito successivamente. È stata decisa la creazione di uno schedario con la storia dei piloti e dei costruttori che permetterà, all'occorrenza, agli ufficiali di agire con maggior rigore e maggior armonia. Emanuele Pirro è stato incluso nella lista dei piloti che possono ricevere la superlicenza, è stata negata alla Spirit l'iscrizione di una seconda vettura al Gp del Portogallo in quanto la domanda era stata presentata oltre i termini previsti.

### ENDURANCE

Sarà stabilita entro il 1° gennaio 1985 una lista di punti che saranno oggetto di verifiche tecniche obbligatorie prima e dopo la prova. Le macchine di gruppo B, GTO e GTU dovranno realizzare un tempo massimo pari al 130% dei tre migliori tempi realizzati in prova cronometrata dalle vetture di tutti i gruppi (C1, C2, B, GTB, GTX, GTO, GTU). Un warm-up di almeno dieci minuti sarà organizzato prima di ogni partenza di gara. Tutti i piloti dovranno partecipare alle prove di qualificazione salvo casi di forza maggiore valutati dai commissari.

### CORSE IN SALITA

Le vetture di gruppo C1 e C2 potranno partecipare al campionato europeo della montagna con una cilindrata massima di 4000 cc e con un peso minimo di 700 chili. Le vetture di gruppo N con omologazione nazionale potranno partecipare solo se guidate da piloti della stessa nazionalità. Saranno attribuite due coppe Fia per i costruttori, l'una per il Gruppo N e l'altra per il Gruppo A.

### DECISIONI TECNICHE

È stata decisa una procedura ispettiva di omologazione più completa per le vetture di Gruppo B.

A partire dal 1° gennaio 1986 per i gruppi N, A, B, C il nuovo coefficiente di equivalenza dei motori rotanti sarà di 1,8 anziché 2. Per la Formula 3 questa decisione andrà in vigore dal 1° gennaio 1987.

A partire dal 1985 sarà possibile l'omologazione di evoluzioni sportive che potrà essere costruito senza fermare la produzione del modello precedente.

più vicepresidente

telli

LICENZE. Altra questione esaminata dall'assemblea, è stata quella della nazionalità delle licenze. Il problema riguarda i piloti che chiedono la licenza in un paese che non sia il loro. Attualmente l'Asn del paese che riceve la richiesta deve chiedere un nullaosta al corrispondente organo del paese d'origine, ma pare che in alcuni paesi un rifiuto possa essere perseguito penalmente in quanto limitativo della libertà di lavoro. La questione trae origine dal fatto che Teo Fabi abbia corso in Cart con licenza americana. Si sa che Balestre avrebbe voluto mettere fuori legge le corse Cart per i piloti non statunitensi ma ne è stato impedito appunto dal rischio penale. Serena gli ha chiesto di cambiare il regolamento vietando semplicemente a un pilota di chiedere una licenza di nazionalità diversa da quella di appartenenza. Il rappresentante canadese ha proposto un compromesso in base al quale la norma non dovrebbe essere applicata a corridori che in patria partecipano a prove di scarsa importanza.

Gérard Crombac

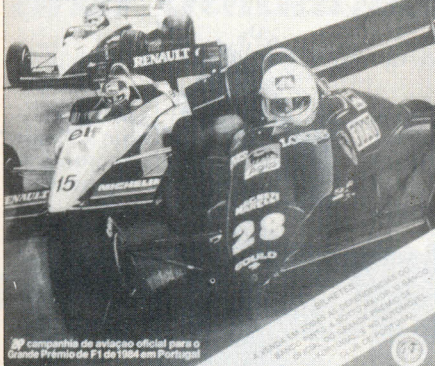
**EURORALLY.** A giudicare dal calendario europeo '85 c'è da restare sorpresi: molti i cambiamenti di coefficienti (in Spagna ad esempio la Costa Brava ha «pagato» il momento magico del Cataluña) e di questi troppi quelli condizionati dalla politica e non dal giudizio del campo. In Italia ad esempio l'Elba è tornato a quota 3 (cioè in zona «open»...), un riconoscimento giusto, ma frutto soprattutto della volontà di recuperare lo «sgarbo» di due stagioni fa. In compenso si è punito il San Marino colpevole solo di non essere... italiano. Questa è la politica (sportiva) ma da appassionati il tutto sa troppo di pastetta ben poco sportiva. Si dirà che il piano era già ben chiaro da tempo, ma è difficile pensare che questo basti a consolare gli incolpevoli organizzatori del rally sanmarinese e gli stessi romagnoli che nel giro di dodici mesi passeranno da due gare «open» a nulla...



Grande Prémio de 1984 F.I.A. Fórmula Um do Campeonato do Mundo

PROGRAMA

DIA 19 - 15.00 - 17.30 TREINOS LIVRES FÓRMULA 1  
 18.00 - 18.30 TREINOS OFICIAIS TROFÉUS NACIONAIS  
 19.00 - 19.30 TREINOS LIVRES FÓRMULA 1  
 20.00 - 21.30 TREINOS LIVRES FÓRMULA 1  
 22.00 - 23.00 TREINOS OFICIAIS TROFÉUS NACIONAIS  
 DIA 20 - 10.00 - 11.30 TREINOS LIVRES FÓRMULA 1  
 12.00 - 12.30 GRANDE CONCENTRAÇÃO DE CAMPIÕES HISTÓRICOS  
 13.00 - 14.00 EXIBIÇÃO DO BENEFICIONAL PARKER HERRIS  
 14.00 - 14.30 FORMAÇÃO DA GRILHA DE PARTIDA FÓRMULA 1  
 14.30 4º GRANDE PRÉMIO DE PORTUGAL, 70 VOLTAS

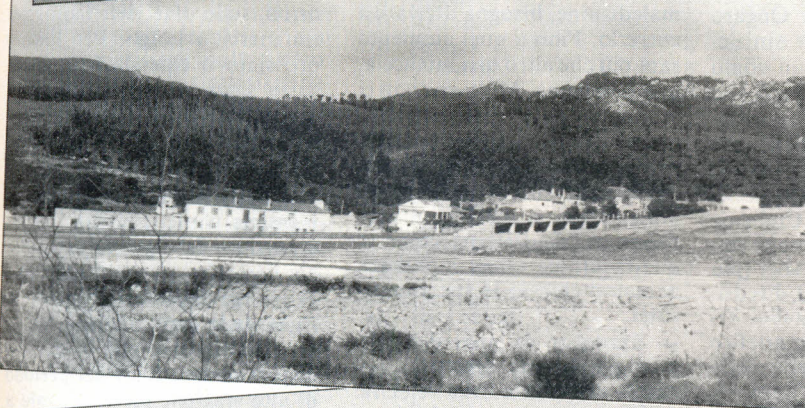
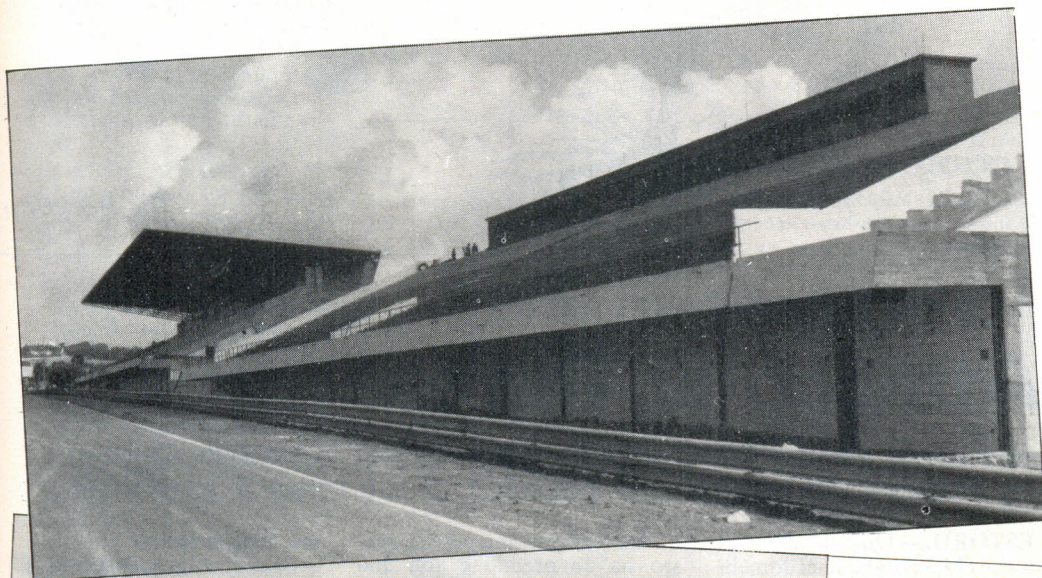


compañia de aviação oficial para o Grande Prémio de F1 de 1984 em Portugal

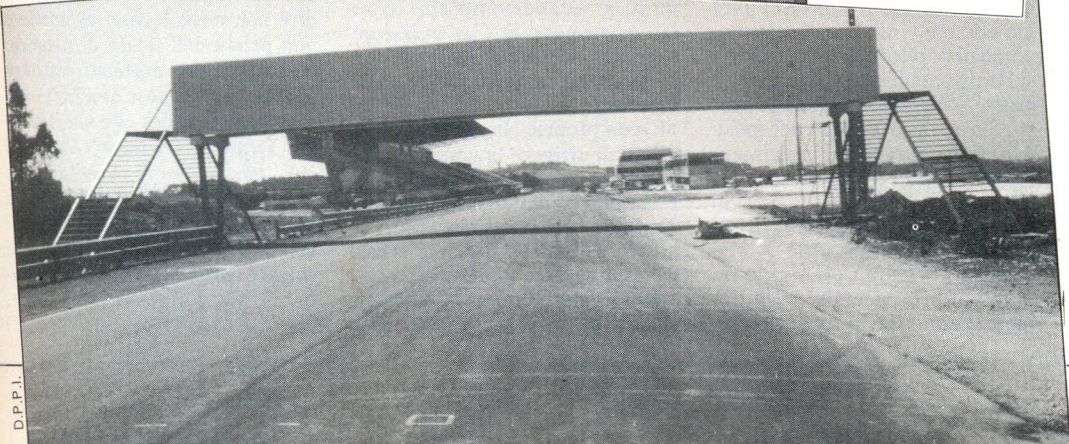
## IL PROSSIMO GRAN PREMIO

# Est, est, Estoril

La Formula Uno ritorna in Portogallo ed è un rientro eclatante: la corsa lusitana assegnerà infatti l'iride. Entrato in lizza per la defezione spagnola, il Gp è stato a lungo in forse ma i lavori di trasformazione della pista sono terminati in tempo di **Manuel Martin de Sa**



**Ecco tre immagini del rinnovato impianto lusitano: come si può vedere, restano da fare i ritocchi e il maquillage ma le parti fondamentali sono state completate. Se ci sarà qualche disagio, sarà per il pubblico ma i piloti hanno tutto quanto sarà necessario**



**ESTORIL** — Dopo tre mesi di lavoro febbrile, i lavori di riadattamento dell'autodromo possono dirsi conclusi e, in pratica, l'impianto sarebbe già ora in grado di ospitare la corsa che ha improvvisamente assunto un'importanza all'inizio insperata: proprio qui, infatti, si deciderà il mondiale di F. 1 1984. Tuttavia se il parto è felicemente avvenuto, il neonato è tutt'ora nudo: deve ancora essere compiuta l'operazione di cosmesi degli spazi interni, vale a dire la sistemazione del verde che, se non è fondamentale per la corsa, lo diventa per una buona accoglienza degli spettatori. Comunque, tramutare la sabbia in prato e i mucchi di terra e ciotoli in alberi, non è cosa di un attimo né si può ricorrere a un mago.

**PAESAGGIO.** Anche se il terreno dell'autodromo dovesse restare, magari in parte, brullo, ci si potrà sempre consolare con il magnifico sfondo della collina di Sintra, quella sì lussureggiante di verde. Che sia tutto a posto si fa presto a dirlo, ma resta, noiosa la sua parte, l'idea, meglio la paura, che qualcosa sia stato dimenticato. In pratica queste ultime ore sembrano quelle che precedono una prima teatrale: le prove sono andate bene ma... manca la verifica definitiva che peraltro sarà senza appello. Infatti sia pure a malincuore i responsabili hanno rinunciato a far disputare sul nuovo tracciato l'ultima prova del campionato portoghese di velocità che, a sette giorni dal gran premio, avrebbe fatto molto comodo per verificare la funzionalità e l'agibilità della pista. La corsa avrebbe tuttavia significato un'interruzione delle attività e la rinuncia alla gara è stato un prezzo ritenuto equo.

segue



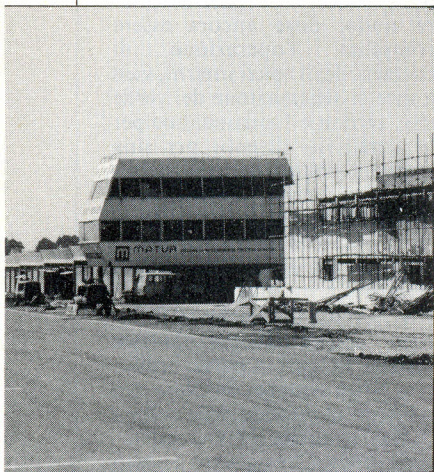
# Est, Est, Estoril

segue

Di sicuro gli organizzatori darebbero molto perché fosse già la sera del 21 ottobre...

**IL RIENTRO.** Inaugurata il 17 giugno del 1972, sfortunatamente proprio un anno prima della grave crisi petrolifera internazionale (quella stessa che in Italia produsse l'austerità), la pista dell'Estoril ha comunque conosciuto un periodo di successo, ospitando prove nazionali e internazionali (il pubblico portoghese è noto per la sua passione automobilistica). In seguito, però, i proibitivi costi di manutenzione portarono a un progressivo degrado fino a quando la Fisa fu costretta a radiare l'impianto. Grazie alla F. 1 (e il caso ha voluto che l'impegno fosse uno di quelli di cartello) la pista è stata ora recuperata e, a quanto è dato di vedere, non ci sarà da pentirsi.

(m.m.d.s.)



Sopra: il rettilineo d'arrivo (FotoDPPI). Sotto i biglietti del Gp: da venti a centomila lire



Il Gp portoghese ha un papà

## Attacco di Torres

Si chiama Alfredo Cesar ed è il presidente dell'Automovel Clube de Portugal. Finalmente può respirare: la sua fatica è al termine

**ESTORIL** — Quando alle 14,30 locali (15,30) italiane di domenica 21 ottobre, Derek Ongaro darà finalmente il verde e inizierà la fatica dei piloti, un uomo avrà finalmente assolto il suo compito e potrà tirare un sospiro di sollievo e di soddisfazione insieme. Si tratta di Alfredo Cesar Torres, il dinamico presidente dell'Automovel Clube de Portugal, la società lusitana con il maggior numero di soci (più del Benfica o del Porto), direttore del Rally del Portogallo. Vino di Oporto e grande artefice del ritorno in Portogallo della F.1 dopo oltre vent'anni. A quel punto, lui il suo Gp l'avrà già corso e vinto e non si tratta, come per i piloti, di una cosa che si risolve nel breve volgere di tre giorni, volendo includere le prove. Torres ha «corso» per mesi: prima per ottenere l'inserimento del Gran Premio nel calendario e poi perché i lavori di ristrutturazione fossero portati a termine in tempo utile. A ben vedere, Torres un premio lo ha già avuto: le vicende del mondiale hanno fatto del suo Gp

quello decisivo, ma perché questo sia un premio e non una maledizione, bisogna arrivare a correrlo. Fino a quel momento sarà più che altro una minaccia, una condanna. Metti che con ci si riesca: dove mai potrebbe nascondersi il tapino per sfuggire alla vendetta di Prost? Fortunatamente, stando alle ultime notizie, non ci sarà alcun problema. Al deus-ex-machina di questa ultima corsa mondiale, abbiamo chiesto le sue impressioni.

— Direttore da anni del rally portoghese, una discreta esperienza nel settore della velocità: molti si attendevano che fosse lei a dirigere il Gp e invece toccherà a Amedée Pavesi che ha lo stesso compito per il Gp di Francia...

«Credo proprio che sarei stato in grado di dirigere la corsa, anche perché sono già stato direttore in F.2 e non ho mai avuto problemi. Tuttavia era la prima volta, il nostro debutto in F.1, e c'erano da fronteggiare molte altre questioni legate all'organizzazione il che mi ha indotto a evitare una

mia designazione».

— La speranza è che la F.1 arrivi sulle rive del Tago per rimanervi a lungo. Per l'anno prossimo il calendario provvisorio fissa la prova per il 21 aprile, vale a dire la terza corsa del mondiale e prima europea. Cosa ne pensa?

«Abbiamo firmato un accordo di massima che ci assegna l'organizzazione del Gp del Portogallo per i prossimi 10 anni e speriamo che venga rispettato. Per quanto riguarda le date, abbiamo posto un solo vincolo: che la gara si disputi sempre fuori del periodo di alta stagione turistica, vale a dire non oltre la fine di aprile e non prima dell'inizio di ottobre. Noi avremmo preferito ottobre perché, come quest'anno, ci sono maggiori chances che sia decisiva. Tuttavia c'è anche il rischio che possa essere ininfluenza... Hanno deciso per aprile e ci va bene così: l'importante è che si corra. Il fondo anche il rally di solito è la terza corsa del mondiale e si svolge a marzo...».

(m. m. d. s.)



I pareri dei protagonisti

# Bella, bellissima anzi guidabile

Concorde apprezzamento per la rinnovata pista

**ESTORIL** — Tra i piloti che saranno presenti all'Estoril, ce ne sono otto che già conoscono l'autodromo per avervi gareggiato nelle tre ultime edizioni del Gp di F.2 del Portogallo. Sono Laffite e Tambay (dal 1975), Arnoux, Cheever e Rosberg (dal 1976) e Prost, Patrese e De Angelis (dal 1977). Ecco i loro pareri sulla pista:

**ELIO DE ANGELIS.** L'Estoril era un buon circuito, con il vantaggio di essere permanente ed avere delle curve abbastanza rapide che esigono «pilotaggio», conduzione, il che mi piace. Abbiamo troppi circuiti cittadini...

**RICCARDO PATRESE.** Mi sono dimenticato un po' della traiettoria della pista, ma mi ricordo benissimo che ho vinto il campionato del mondo di karting nel '74 proprio all'Estoril. Ho perciò buoni ricordi del Portogallo, un paese che mi piace molto.

**RENÉ ARNOUX.** Era ottimo per la F.2. Vedremo come sarà per la F.1. Mi piace il tracciato, che ritengo molto selettivo oltre che permettere i sorpassi. A livello di sicurezza occorre qualche cambiamento, che con i lavori sarà stato fatto.

**ALAIN PROST.** Se hanno rifatto i fondi, almeno i fondi, ripavimentando la pista che in qualche punto era molto irregolare, diventerà un circuito abbastanza buono, poiché il suo tracciato è molto competitivo...

**PATRICK TAMBAY.** È un circuito da favola. Il tracciato della pista era molto buono per la F.2 e lo sarà anche sicuramente per la F.1.

**KEKE ROSBERG.** Purché vengano risolti i problemi riguardanti la sicurezza, penso che il GP del Portogallo sarà una corsa da antologia.

**EDDIE CHEEVER.** Sono contento. Mi piace il Portogallo, mi piacciono i portoghesi, mi piace il pesce... Quanto alla pista mi ricordo che era un po' stretta, ma sarà stata allargata.

**JACQUES LAFFITE.** La pista è molto buona ed esigente in termini di conduzione. C'erano punti però in cui dovrebbe essere corretta e buchi che intanto saranno stati colmati.

**SENTIAMO ORA** il parere di uno che, pur non essendo un pilota, la pista l'ha provata nella

versione nuova. Si tratta del direttore sportivo della Brabham, Herbie Blash che ha visionato l'Estoril facendo anche alcuni giri di prova (sia pure con una vettura normale). «Il fondo della pista è soave, molle, ultrasicuro. L'accesso ai box, poi — ha concluso — è largo e agevole, il che permetterà ai meccanici un lavoro rapido ed efficace». Come si vede, l'inviato di Ecclestone ha certo fatto al suo boss (che è anche a capo della Foca) un rapporto estremamente positivo.

(m. m. d. s.)

| LAUDA<br>PROST | 1. | 2. | 3. | 4. | 5. | 6. | N.C. |
|----------------|----|----|----|----|----|----|------|
| 1.             | ■  | L  | P  | P  | P  | P  | P    |
| 2.             | L  | ■  | L  | P  | P  | P  | P    |
| 3.             | L  | L  | ■  | L  | L  | L  | L    |
| 4.             | L  | L  | L  | ■  | L  | L  | L    |
| 5.             | L  | L  | L  | L  | ■  | L  | L    |
| 6.             | L  | L  | L  | L  | L  | ■  | L    |
| N.C.           | L  | L  | L  | L  | L  | L  | L    |

## LAUDA campione se... PROST campione se...

LA DECISIONE del tribunale Fisa che, modificando il punteggio del Gp di Detroit, ha attribuito a Prost un punto in classifica, ha modificato anche la situazione delle possibilità. Ecco quindi la tabella della...

fortuna, opportunamente modificata. I casi favorevoli a Prost sono ora 9 su 43 (contro i 7 di prima) e la percentuale di probabilità passa quindi a 20,93% (16,28% prima). Con la nuova situazione in pratica, Prost ha guadagnato le due possibilità relative al caso che lui si classifichi 2. e Lauda 4. o 5.: in questi due casi vincerebbe ora il francese. Nulla è cambiato riguardo alla certezza: solo l'austriaco la può avere arrivando almeno secondo, mentre il francese deve comunque valutare il piazzamento dell'avversario. Qualcosa cambia anche nel discorso sulla possibile situazione di parità. Perché si verifici occorre sempre un'interruzione con conseguente taglio del punteggio, ma ora, per la parità, Lauda dovrebbe arrivare 5 e Prost 1. Naturalmente non cambia il fatto che l'iride andrebbe comunque al francese per il miglior quoziente vittorie (7 contro 5).

## Classifiche iridate dopo 15 gare

Ecco le nuove classifiche piloti e costruttori, dopo le variazioni intervenute in seguito alla decisione del tribunale Fisa di attribuire i punti che sono stati tolti alle Tyrrell di Bellof e Brundle dopo la nota squalifica. Ricordiamo, anche se il caso non non ricorre, che nel mondiale piloti devono essere scartati i cinque peggiori risultati.

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

### MONDIALE PILOTI

|                |   |   |   |   |     |     |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |      |      |
|----------------|---|---|---|---|-----|-----|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|------|------|
| 1. Lauda       | 9 | 9 | — | — | 9   | —   | 6 | — | — | 9 | 6 | 9 | 6 | 9 | 3 | — | 66   | 66   |
| 2. Prost       | — | 6 | — | 9 | —   | 4,5 | 4 | 3 | — | — | 9 | — | 9 | — | 9 | — | 62,5 | 62,5 |
| 3. De Angelis  | 4 | — | 2 | 4 | 2   | 1   | 3 | 6 | 4 | 3 | — | — | 3 | — | — | — | 32   | 32   |
| 4. Piquet      | — | — | — | — | —   | —   | 9 | 9 | — | — | — | 6 | — | — | 4 | — | 28   | 28   |
| 5. Alboreto    | — | — | 9 | — | —   | 0,5 | — | 1 | — | 2 | — | 4 | — | 6 | 6 | — | 28,5 | 28,5 |
| 6. Arnoux      | — | — | 4 | 6 | 3   | 2   | 2 | — | 6 | 1 | 1 | — | — | — | 2 | — | 27   | 27   |
| 7. Warwick     | — | — | 4 | 6 | 3   | —   | — | — | — | 6 | 4 | — | — | — | — | — | 23   | 23   |
| 8. Rosberg     | 6 | — | 3 | — | 1,5 | —   | — | 9 | — | — | — | — | — | — | — | — | 20,5 | 20,5 |
| 9. Mansell     | — | — | — | — | 4   | —   | 1 | — | 1 | — | 3 | — | 4 | — | — | — | 13   | 13   |
| 10. Tambay     | 2 | — | — | — | 6   | —   | — | — | — | — | 2 | — | 1 | — | — | — | 11   | 11   |
| 11. Senna      | — | 1 | 1 | — | —   | 3   | — | — | — | 4 | — | — | — | — | — | — | 9    | 9    |
| Fabi           | — | — | — | — | —   | —   | — | 4 | — | — | — | 3 | 2 | — | — | — | 9    | 9    |
| 13. Patrese    | — | 3 | — | — | —   | —   | — | — | — | — | — | — | — | 4 | 1 | — | 8    | 8    |
| 14. Laffite    | — | — | — | — | —   | —   | — | 2 | 3 | — | — | — | — | — | — | — | 5    | 5    |
| Boutsen        | 1 | — | — | 2 | —   | —   | — | — | — | — | — | 2 | — | — | — | — | 5    | 5    |
| 16. Cheever    | 3 | — | — | — | —   | —   | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 3    | 3    |
| Johansson      | — | — | — | — | —   | —   | — | — | — | — | — | — | — | 3 | — | — | 3    | 3    |
| 18. De Cesaris | — | 2 | — | 1 | —   | —   | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 3    | 2    |
| 19. Ghinzani   | — | — | — | — | —   | —   | — | — | 2 | — | — | — | — | — | — | — | 2    | 2    |
| Gartner        | — | — | — | — | —   | —   | — | — | — | — | — | — | — | 2 | — | — | 2    | 2    |
| 21. Surer      | — | — | — | — | —   | —   | — | — | — | — | — | 1 | — | — | — | — | 1    | 1    |
| Berger         | — | — | — | — | —   | —   | — | — | — | — | — | — | — | 1 | — | — | 1    | 1    |

### MONDIALE COSTRUTTORI

|             |   |    |    |   |   |     |    |    |    |   |    |   |    |   |    |   |       |
|-------------|---|----|----|---|---|-----|----|----|----|---|----|---|----|---|----|---|-------|
| 1. McLaren  | 9 | 15 | —  | 9 | 9 | 4,5 | 10 | 3  | —  | 9 | 15 | 9 | 15 | 9 | 12 | — | 128,5 |
| 2. Ferrari  | — | —  | 13 | 6 | 3 | 2,5 | 2  | 1  | 6  | 3 | 1  | 4 | —  | 6 | 8  | — | 55,5  |
| 3. Lotus    | 4 | —  | 2  | 4 | 6 | 1   | 4  | 6  | 5  | 3 | 3  | — | 7  | — | —  | — | 45    |
| 4. Brabham  | — | —  | —  | — | — | —   | 9  | 13 | —  | — | —  | 9 | 2  | — | 4  | — | 37    |
| 5. Renault  | 2 | 4  | 6  | 3 | 6 | —   | —  | —  | —  | 6 | 6  | — | 1  | — | —  | — | 34    |
| 6. Williams | 6 | —  | 3  | — | 1 | 1,5 | —  | 2  | 12 | — | —  | — | —  | — | —  | — | 25,5  |
| 7. Toleman  | — | 1  | 1  | — | — | 3   | —  | —  | —  | 4 | —  | — | —  | 3 | —  | — | 12    |
| Euro Alfa   | 3 | 3  | —  | — | — | —   | —  | —  | —  | — | —  | — | —  | 4 | 1  | — | 11    |
| 9. Arrows   | 1 | —  | —  | 2 | — | —   | —  | —  | —  | — | —  | 3 | —  | — | —  | — | 6     |
| Osella      | — | —  | —  | — | — | —   | —  | —  | 2  | — | —  | — | —  | 2 | —  | — | 4     |
| 11. Ligier  | — | 2  | —  | 1 | — | —   | —  | —  | —  | — | —  | — | —  | — | —  | — | 3     |
| 12. Ats     | — | —  | —  | — | — | —   | —  | —  | —  | — | —  | — | —  | 1 | —  | — | 1     |



## Gli orari dell'Estoril

### venerdì 19 ottobre

11.00-12.30 - prove libere F.1  
14.00-15.00 - prove cronometrate F.1  
16.00-17.30 - prove cronometrate  
corse nazionali

### sabato 20 ottobre

11.00-12.30 - prove libere F.1  
14.00-15.00 - prove cronometrate F.1  
16.00-18.00 - corse nazionali

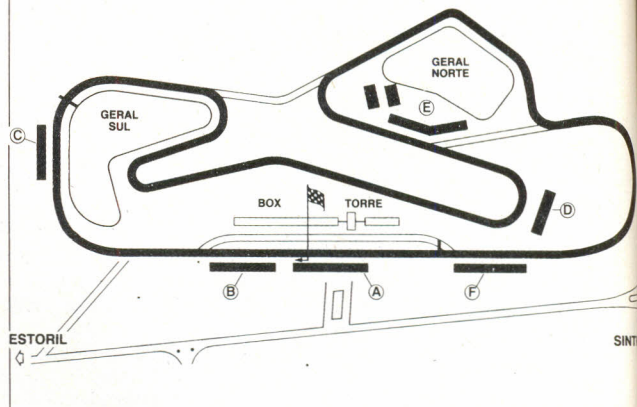
### domenica 21 ottobre

11.30-12.00 - riscaldamento F.1  
12.30-13.00 - sfilata di vetture storiche  
14.00 - spettacolo aereo  
15.30 - 4. Gran Premio  
del Portogallo (70 giri)

Sedicesima prova del mondiale di F.1 - Circuito: Estoril - Sviluppo: 4.350 metri - Distanza: 71 giri pari a 308,85 km - **Organizzazione:** Automovel Clube de Portugal. Avenue da Republica 47/5º Eso. P 1000 Lisboa-Portugal. Tel. 769711-769759. Tx 16780 **Primi:** Non esistono parametri di raffronto.

**Domenica 21**  
**TV Rete 2**  
**Ore 15,20**

## GP PORTOGALLO m. 4.350



## L'ALBO D'ORO

### 1958: Moss a Oporto

**1. STIRLING MOSS** (Cooper-Climax) 62 giri pari a km 337,28 in 2 ore 11'55"41 alla media di 153,349 kmh; 2. Masten Gregory (Cooper-Climax) a 1 giro; 3. Dan Gurney (Ferrari) a 1 giro; 4. Maurice Trintignant (Cooper-Climax) a 2 giri; 5. Harry Schell (BRM) a 3 giri; 6. Roy Salvadori (Aston Martin) a 3 giri; 7. Ron Flockhart (BRM) a 3 giri; 8. Carroll Shelby (Aston Martin) a 4 giri; 9. Tony Brooks (Ferrari) a 5 giri; 10. Mario A. Cabral (Cooper-Maserati) a 6 giri.

**GIRO PIÙ VELOCE:** Moss (Cooper Climax) in 2'05"07, media 156,584 kmh.

### 1959: Moss a Lisbona

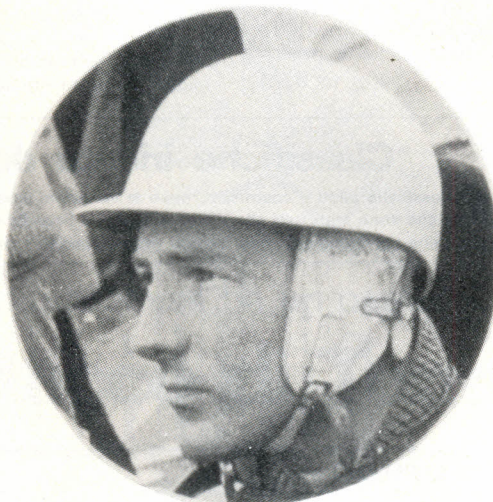
**1. STIRLING MOSS** (Cooper-Climax) 62 giri pari a km 337,28 in 2 ore 11'55"41 alla media di 153,349 kmh; 2. Masten Gregory (Cooper-Climax) a 1 giro; 3. Dan Gurney (Ferrari) a 1 giro; 4. Maurice Trintignant (Cooper-Climax) a 2 giri; 5. Harry Schell (BRM) a 3 giri; 6. Roy Salvadori (Aston Martin) a 3 giri; 7. Ron Flockhart (BRM) a 3 giri; 8. Carroll Shelby (Aston Martin) a 4 giri; 9. Tony Brooks (Ferrari) a 5 giri; 10. Mario A. Cabral (Cooper-Maserati) a 6 giri.

**GIRO PIÙ VELOCE:** Moss (Cooper Climax) in 2'05"07, media 156,584 kmh.

### 1960: Brabham a Oporto

**1. JACK BRABHAM** (Cooper-Climax), 55 giri pari a km 407,380 in 2 ore 19'00"03 alla media di 175,849 kmh; 2. Bruce McLaren (Cooper-Climax) a 57'97; 3. Jim Clark (Lotus-Climax) a 1'53"23; 4. Wolfgang von Trips (Ferrari) a 1'58"81; 5. Tony Brooks (Cooper-Climax) a 6 giri; 6. Innes Ireland (Lotus-Climax) a 7 giri; 7. Olivier Gendebien (Cooper-Climax) a 9 giri.

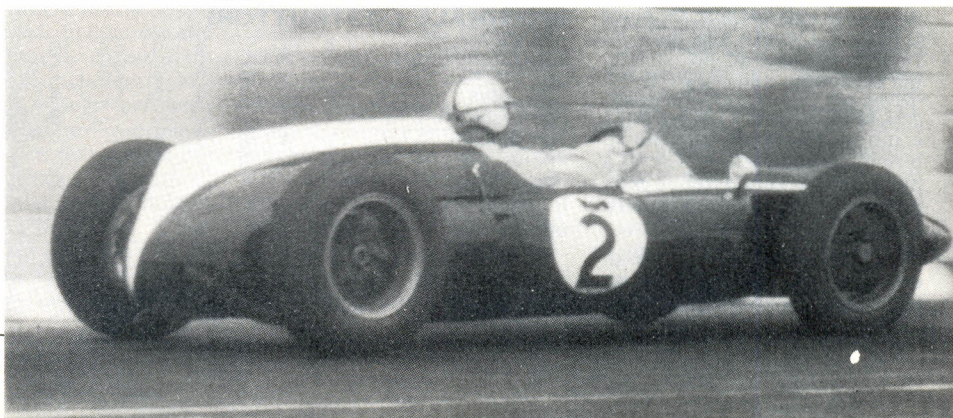
**GIRO PIÙ VELOCE:** Surtees (Lotus-Climax) in 2'27"53, media kmh 180,744.



## La vendetta di McLaren

IL GP DEL PORTOGALLO, sia pure su altri circuiti, ha tre precedenti che risalgono al triennio 1958-1960. Nel primo e nel terzo anno la gara si svolse a Oporto, nel 1959 toccò a Lisbona. Le prime due edizioni furono vinte da Moss, mentre la terza (14 agosto 1960) vide la vittoria di Jack Brabham. In quel momento non era ancora dato saperlo, ma la vittoria a Oporto sancì in pratica il secondo titolo per Brabham. Per protestare contro la decisione degli organizzatori di utilizzare per il Gp d'Italia e d'Europa, a Monza, l'intero tracciato, gli inglesi disertarono la prova italiana (penultima gara subito dopo il Portogallo). In tal modo Bruce McLaren (che per il gioco degli scarti poteva contare al massimo su 30 punti) non ebbe più alcuna possibilità di raggiungere nell'ultimo Gp (Usa a Riverside) Brabham ormai a 40 (frutto tra l'altro di cinque centri consecutivi). In pratica il Portogallo sarà una «vendetta» postuma: la scuderia che porta il nome di McLaren strapperà il titolo a quella fondata da Brabham.

Ecco, in alto, Stirling Moss, due volte vincitore in Portogallo. A fianco, Jack Brabham, vincitore nel 1960 sulla Cooper Climax T53 che vediamo, sotto, impegnata proprio in quella corsa





## Le statistiche Ancora in volata

**DA QUANDO** Alan Jones ha conquistato nel 1980 l'alloro mondiale su Williams Fw 07 B Ford, una gara prima della fine del campionato, la lotta per il titolo si è sempre risolta all'ultimo gran premio e anche quest'anno sarà così per la quarta volta consecutiva. Prima di conoscere l'esito della contesa in corso tra Niki Lauda e Alain Prost, oltre tutto compagni di squadra, vediamo come sono andate le cose negli ultimi tre anni. Nel 1981 prima della gara conclusiva, il «Caesar Palace Grand Prix» a Las Vegas, sono addirittura tre i piloti che sperano ancora di laurearsi campioni: Carlos Reutemann, su Williams-Ford Fw 07 C, con 49 punti ma in piena rottura con la squadra, che appoggia il campione Alan Jones, Nelson Piquet su Brabham Ford Bt 49 C staccato di un punto e Jacques Laffite su Ligier Matra Js 17 a sei punti. In prova Reutemann sembra aver superato tutti i problemi del suo carattere tormentoso e tormentato, piazzandosi in pole position, con Piquet quarto e Laffite solo dodicesimo. Però l'argentino affronta la corsa in uno stato di tensione emotiva elevato e non è mai in grado di lottare per le prime posizioni, terminando ottavo e fuori dalla zona punti. Laffite invece si batte coraggiosamente e a metà corsa è secondo; poi però al 52. giro dei 75 previsti, si deve arrestare per cambiare le gomme e finirà sesto con un bottino di solo un punto iridato. Ha così la meglio Nelson Piquet, che riesce a piazzarsi in quinta posizione, ottenendo due punti che gli permettono di issarsi al comando della classifica. A vincere il gran premio è invece Alan Jones che è stato in testa dall'inizio alla fine. La graduatoria finale vede dunque primo Piquet, 50 punti, secondo Reutemann, 49, e terzo Jones con 46 punti.

**ANCHE** 1982 il campionato si conclude a Las Vegas; questa volta sono due i piloti che arrivano nel Nevada a contendersi il titolo, ovvero Keke Rosberg con la Williams Fw 08 e John Watson con la McLaren Mp 4 Ford, staccato di nove punti dal finlandese: vincendo e Rosberg non piazzandosi, il campione sarebbe Watson, perché ha un numero di vittorie superiori a quelle del rivale nordico. I due non brillano in prova: Rosberg è sesto, Watson nono. La gara però riserverà delle sorprese. Il britannico, abituato a grandi rimonte, si issa a venti giri dal termine in seconda posizione col finlandese che lo segue al quinto posto. Tutto è ancora possibile. Ma in testa, inattaccabile, c'è quel giorno Michele Alboreto, sulla Tyrrell Ford 011, che vince togliendo a Watson qualsiasi speranza; da parte sua Rosberg non cede la posizione raggiunta e ottiene due punti che lo mettono al riparo da sorprese. Rosberg si laurea quindi campione con 48 punti davanti a Pironi e Watson, appaiati con 39 punti. Lo scorso anno, infine, sono ancora tre gli aspiranti al titolo mondiale nell'ultima gara iridata in programma, a Kyalami in Sud Africa. Alain Prost su Renault Re 40 ha 57 punti davanti alla Brabham Bmw di Nelson Piquet con 55 e alla Ferrari 126 C3 di Arnoux a otto lunghezze. Il brasiliano se la cava bene in prova ed è secondo sulla linea di partenza mentre Arnoux e Prost sono rispettivamente quarto e quinto. Per il pilota della Ferrari la gara termina al 9. dei 77 giri in programma a causa di un guasto meccanico e così uno dei contendenti è fuori dalla lotta. Piquet invece va al comando indisturbato, con Prost terzo: terminando in quest'ordine il titolo sarebbe del brasiliano. Ma la situazione migliora ancora per Piquet. Al 35. giro il turbo della Renault di Prost si rompe e Piquet, ora forte dell'esperienza, controlla benissimo i propri nervi, rilassandosi e andando sul sicuro. Il brasiliano rallenterà tanto che all'arrivo sarà terzo, preceduto dal compagno di squadra Riccardo Patrese e da Andrea De Cesaris.

**Mauro Mori**

# Mitos.

## Per una carica di emozioni



NOVA

**Mitos.**  
Cologne di Napoleon





Michele Alboreto, milanese, ventotto anni il prossimo dicembre, da una stagione alla guida della Ferrari. È considerato un taciturno, ma nell'intervista che vi proponiamo ha parlato molto di se stesso e degli altri (FotoColombo)



Ventuno domande ad Alboreto

# PRONTO, MICHELE?

PASSATO: «Devo tutto a Ken Tyrrell»

PRESENTE: «Sono fra i più veloci»

FUTURO: «Voglio vincere il mondiale»

FERRARI: «Mi ha scelto perché non creo problemi»

LAUDA: «Non ha la bacchetta magica»

di Cesare Maria Mannucci





**M**ONZA, un ragazzino come tanti, aggrappato alla rete, guarda passare la rossa March di Ronnie Peterson, durante il movimentato Gran Premio d'Italia. Il ragazzo si chiamava Michele, e tra lui e Peterson si creava subito un feeling straordinario. «Un giorno — pensò Michele — voglio esserci anch'io là in mezzo, a lottare fino all'ultima staccata proprio con lo svedese volante». Sette anni dopo, Ronnie Peterson muore sulla stessa pista, mentre Michele, che molti cominciano già a conoscere con il nome di Alboreto, muove i primi passi su una F.3 a Magione, per una gara di campionato italiano. Da quel giorno, la carriera di Michele Alboreto si è sviluppata in maniera frenetica, passando dalle ruotate del campionato italiano F3, al primo successo internazionale sempre

*segue*



# PRONTO, MICHELE?

segue

nella Formula cadetta in un finale al cardiopalmo a Zolder contro Thierry Boutsen, fino ad arrivare al debutto in F.1 con la Tyrrell a Imola. Qui, il milanese ha passato tre anni di maturazione e successi, per arrivare alla definitiva consacrazione di un pilota: l'approdo alla Ferrari. Un italiano su Ferrari, è forse un discorso che esula dal personaggio Alboreto, tuttavia la pressione e l'attesa per i risultati di Michele era certamente grande, amplificata ancora di più dopo la spavalda cavalcata di Rio, che aveva indicato Alboreto come candidato numero uno alla corona iridata.

**QUEST'ANNO** le ambizioni di Alboreto si sono scontrate con la crisi tecnica Ferrari, tuttavia la sua stagione non si deve giudicare in maniera negativa. Al di là del successo di Zolder, Alboreto ha sempre saputo trarre il massimo del mezzo a disposizione, tranne forse a Montecarlo, dove tutto il team Ferrari incappò in una serie incredibile di errori. All'estero, è il pilota italiano più considerato; nel suo paese lo stesso, pur se è innegabile che una certa freddezza del suo carattere lo fa sentire al cospetto dei tifosi, se non lontano, certamente meno vicino del suo predecessore, Patrick Tambay, autentico istrione delle piste. In attesa della rivincita '85, Michele analizza se stesso e la sua carriera in esclusiva per «Autosprint».

— Alboreto uomo e Alboreto pilota hanno la stessa identità? «Fuori o dentro un circuito credo di essere sempre la medesima persona. Diciamo che in corsa do sfogo a tutta quella aggressività che nella vita di tutti i giorni tengo repressa, conducendo un tipo di vita del tutto normale. Al di là di questo, non vedo altre differenze, la F.1 non condiziona la mia vita, perché per principio non mi faccio condizionare da niente».

— Dopo il Gran Premio del Brasile ti aspettavi di più da questa stagione?

«Sinceramente mi aspettavo di più anche prima del Gran Premio del Brasile. Avevo fatto una valutazione complessiva della situazione. Mi rendevo conto che forse non avrei potuto avere in assoluto la macchina più competitiva del lotto, ma ero certo che avrei avuto la più affidabile. Per

la prima volta nella storia della Ferrari, forse questo è mancato, per svariate ragioni. Dopo il Brasile non mi ero illuso, perché altrimenti sarebbe stato troppo facile vincere il mondiale, già a Rio avevo potuto rendermi conto del potenziale McLaren. I primi quindici giri del Jacarepaguà me li ricordo come i primi giri del Gran Premio del Belgio. La macchina andava come un orologio e per restare in testa usavo solamente l'ottanta per cento del potenziale della vettura. Mi sono riguardato diverse volte il filmato della gara. Nel primo e secondo giro ero molto più attaccato ai cordoli, che al quarto e quinto passaggio. Guardavo negli specchietti e non vedevo più nessuno, ai box mi segnalavano che continuavo a guadagnare, addirittura cambiavo con cinquecento giri in meno. Di Rio ho comunque un ricordo incredibile. La prima corsa con la Ferrari, la prima volta che partivo dalla prima fila, il primo via con un motore turbo, alla vigilia avevo un po' paura di sbagliare. Anche dopo il ritiro ero comunque contento».

— Si è sempre parlato dell'italiano su Ferrari: hai mai

avvertito questo peso, è veramente una cosa diversa?

«Sì, è una cosa molto differente. È un peso che uno avverte sino al giovedì, poi entri nel clima del Gran Premio e non pensi più a niente. In un autodromo non ho mai avvertito nessuna pressione esterna, tranne quest'anno in occasione di un tipo di critica che non accetterò mai finché vivrò. Possono dirmi che guido male, che vado piano, è una cosa che non mi interessa, mi entra da un orecchio e mi esce dall'altro. Non mi sta bene, invece, che qualcuno si permetta di criticare la mia onestà; questo non lo accetto da nessuno. Per quanto riguarda la "pressione" da Ferrari, il peso si avverte perché si è costretti a cercare delle spiegazioni per cose che uno nemmeno si chiederebbe. Perché la Ferrari quest'anno non è andata bene non me lo sono mai chiesto, ho sempre cercato di dare il massimo col mezzo che avevo a disposizione. La domanda perché la Ferrari quest'anno non è andata, se la può porre solamente l'ingegner Ferrari, e soltanto lui può dare una risposta, perché sa a chi addebitare le varie responsabili-

Michele Alboreto durante un momento di relax. Il pilota spiega che correndo riesce a scaricare la sua aggressività (FotoColombo)



tà. Con la Tyrrell non mi sono mai chiesto perché non eravamo competitivi. Io davo tutte le indicazioni tecniche possibili, poi perché una macchina non va, se lo devono chiedere solamente i proprietari e gli ingegneri del team. Lo stesso discorso vale per la Ferrari. Io posso dare tutte le indicazioni possibili e complete, ma perché la Ferrari vinceva nel 1979, e adesso non vince più, non è un problema mio. Purtroppo quest'anno ho perso moltissimo tempo a spiegare agli altri cose che non mi riguardavano. L'opinione pubblica crede che perché un italiano guida una Ferrari, debba e possa spiegare tutto, ed è un errore. Posso cercare di spiegare le cose che mi riguardano, ma non quelle degli altri».

— Se ti devi analizzare come pilota, in cosa credi di essere al top, e dove invece pensi di avere un margine di miglioramento? «In F.1 ci si migliora sempre. Anche Lauda e Lafitte, i più anziani tra noi, credo che dopo ogni Gran Premio abbiano un indice di miglioramento. In F.1 non sai in cosa puoi migliorare, più passa il tempo, e più alzi il tuo limite rispetto alla macchina. Un pilota non deve dire: ho raggiunto il massimo; perché basta avere una sospensione diversa, o un motore più potente, che subito bisogna adeguarsi al miglioramento delle prestazioni. Non sta a me giudicarmi. Sino ad oggi credo di aver fatto bene il mio mestiere. Nessuno per cui ho corso si è mai lamentato, tutto quello che ho dato su una macchina da corsa è stato apprezzato. Non posso sapere se sono il più bravo, posso dire che ho verificato che riesco ad andare veloce in qualifica, veloce in gara, non mi faccio prendere da emozione o panico in nessuna occasione. Il giorno che mi accorgessi che il mio compagno di squadra ha qualcosa in più di me, sarebbe nel mio interesse cercare di migliorare in quel particolare specifico. Per ora, va bene così».

— Non credi che vi siano piloti che emergano in certe situazioni, ad esempio Ickx con la pioggia?

«Ickx con la pioggia andava forte perché in quel momento aveva una macchina che gli permetteva di farlo. Credo che tante situazioni che si verificano nelle corse di una volta adesso non siano più possibili. Nella F.1 degli Anni Ottanta nessuno inventa più niente».

— Quando si parlava di un ritorno di Lauda alla Ferrari, quando dicevano che Lauda avrebbe sistemato tutti i problemi, l'hai sentito un po' come



una critica nei tuoi confronti? «Personalmente non mi sono sentito offeso. Mi ha invece dato fastidio che la parola data dall'ingegner Ferrari potesse essere messa in discussione da personaggi che Enzo Ferrari non lo hanno nemmeno mai visto. Il commendatore aveva detto chiaramente che avrebbe confermato la squadra, eppure c'è stato chi ha osato mettere in dubbio questo. Direi che è anche una dimostrazione di quanto sia conflittuale il rapporto tra la Ferrari e l'opinione pubblica».

— Non sei dell'avviso che Lauda sia il demiurgo della F.1, in grado di risolvere tutti i problemi di messa a punto?

«So l'impegno che metto alla Ferrari, e finché lavorerò con questa determinazione, potrebbe arrivare anche un marziano che non credo che migliorerebbe istantaneamente le cose. Io e René quest'anno abbiamo dato il massimo. Arnoux lo scorso anno ha lottato per il titolo mondiale. La storia che alla Ferrari mancherebbero i preziosi collaudi di Patrick Tambay è un luogo comune da demolire definitivamente. Non mi sembra che la Renault quest'anno abbia brillato per l'esperienza inestimabile di Tambay, la sua favolosa abilità nel mettere a punto le macchine quest'anno non mi sembra abbia dato molti frutti. Tambay è arrivato alla Ferrari con una macchina vincente e ha vinto, è stato bravo ma ha fatto il suo dovere. Non è stato la bacchetta magica per la Ferrari, come non lo è stato Lauda, né lo sarà Alboreto. In realtà, un pilota vince perché sfrutta il lavoro degli altri cento dipendenti del reparto corse».

— La prima volta che ti sei infilato dentro la Ferrari cosa pensavi, ti sentivi il testimone spirituale di Ascari e Bandini? «La Ferrari l'ho sempre vista come una cosa che ognuno vorrebbe avere, anche solo per un anno. Ero soddisfatto per essere stato scelto tra altri miei colleghi ugualmente veloci. L'unica paura che avevo, era se sarei stato all'altezza della situazione, se sarei stato sempre veloce. Un conto è andare forte con una macchina da tutti considerata perdente, un altro dover lottare ogni domenica per la vittoria e il titolo mondiale. Con la Tyrrell ho vinto due corse, la macchina era considerata da tutti un catorcio, e io guardato come un semi-dio, mentre invece ribadisco che sia a Las Vegas che a Detroit la Tyrrell non aveva niente da invidiare alle vetture migliori, non ho fatto nessun miracolo. Tuttavia,

arrivare occasionalmente alla vittoria è un conto, dover essere competitivo in tutte le gare è un impegno ben differente».

— Tyrrell, ogni volta che ha un pilota dice che è il nuovo Stewart. Lo diceva con te, adesso lo dice di Brundle. Che importanza ha avuto nella tua carriera?

«Tutto quello che so della F.1 l'ho imparato da Tyrrell. Mi ha insegnato come comportarmi in corsa, mi ha corretto tutti i miei errori. Mi ricordo che nelle mie prime corse in F.1, rovinavo molti cambi. Una sera Tyrrell mi ha portato al box mentre stavano lavorando i meccanici. Mi ha fatto vedere un cambio completamente smontato, mi ha spiegato tutte le funzioni dei vari organi mi ha spiegato perché li rompevo. Da lui ho imparato ad utilizzare la potenza, le gomme da qualifica, la messa a punto. Credo che sia un tirocinio che molti piloti dovrebbero fare».

— Tuttavia per Tyrrell, Alboreto ha rappresentato un'ancora di salvezza; era dai tempi di Depailler che non vinceva più una corsa.

«Forse in precedenza Tyrrell aveva dei piloti demotivati, ma non è nel mio carattere correre per il sesto posto. Da quando ho esordito nell'automobilismo, tutto quello che ho ottenuto mi è costato fatica. Non sono mai stato sicuro di avere una macchina per tutta la stagione. Affrontavo le gare sapendo che dovevo vincere, ma nello stesso tempo non potevo permettermi di andare a sbattere, ero costantemente sotto esame. Non avendo mezzi, posso essere stato fortunato ad incontrare degli amici che mi hanno aiutato, ma dagli esordi in F.1, non sono mai stato sicuro che avrei corso tutta la stagione. Chiaro che in questa situazione la combattività diventava un elemento fondamentale. Correre per il sesto posto non so nemmeno cosa voglia dire».

— A proposito di combattività, hai avuto un passato abbastanza turbolento. A Varano in F.3 fosti tolto di classifica, in F.2 a Pau ci fu il famoso incidente con Kenny Achenson, Geoff Lees, disse che ti odiava per il tuo modo di correre.

«L'aggressività in corsa direi che è una delle mie caratteristiche principali. Un conto è essere combattivi e determinati, un altro essere pericolosi. A Pau, all'inizio della salita, mi accorsi subito che Achenson voleva passarmi con tutti i mezzi. Cominciò a prendermi a ruotate, cercando di intimidirmi, questo in corsa non mi è mai piaciuto. La prima

volta mi spostai, lui allargava sempre più la traiettoria, mi diede un secondo colpo, oramai non avevo più spazio, esasperato gli restitui il colpo, non avevo nessuna intenzione di fargli male, solamente in quel momento per me Achenson rappresentava un pericolo, non mi piace stare fermo aspettando che gli altri mi caccino fuori. A Varano avvenne una cosa differente. In prova ero stato nettamente il più veloce, con oltre un secondo di vantaggio. Il via fu quanto di più caotico avessi mai visto. Tutti partirono in anticipo, tant'è che alla fine del primo giro mi trovavo quasi ultimo. Iniziai a rimontare, i problemi vennero quando dovevo passare i primi quattro. Un pilota deve difendere la sua posizione, sempre entro nei limiti della correttezza. Per non farmi passare mi facevano di tutto, dovetti usare gli stessi sistemi loro, farmi largo a ruotate. Alla fine ricordo la riunione tra i vari team manager, e la decisione di togliermi dalla classifica. In quell'epoca ero giovane, appena arrivato e davo fastidio a molti; del resto questo è un difetto generalizzato dall'automobilismo, per gli ultimi arrivati le cose sono sempre più difficili. Alla gara successiva non aspettai le ruotate degli altri, fui io il primo a darle, non bisogna farsi intimidire. Alla quinta gara tutti erano diventati "amici" di Alboreto».

— Vivi col pensiero dell'incidente, oppure, come Ville-neuve, pensi sia una cosa che non possa mai succedere?

«In corsa non ci pensi mai, se così fosse uno non dovrebbe nemmeno cominciare a correre. Alla sera dopo un Gran Premio mi rendo conto che ho preso dei rischi pazzeschi, che ho fatto delle cose che mi possono andare bene una volta su dieci. Spesso un pilota in corsa fa delle cose di cui al momento nemmeno si rende conto. All'incidente non ci penso, ma so che è una cosa presente e che può succedere».

— A Dallas eri il più furioso per dover partire in quelle condizioni: non credi che molti tuoi colleghi abbiano un atteggiamento perlomeno contraddittorio nei confronti della sicurezza? «La storia di Dallas mi ha fatto impazzire. Ti danno cinquemila dollari di multa se arrivi in ritardo al briefing, e poi in quella occasione si è corso in barba ad ogni regolamento. Non c'è stato il giro di ricognizione, la pista era in condizioni allucinanti, hanno detto che si doveva partire subito perché altrimenti scadeva l'affitto del satellite. Tra noi piloti c'eravamo promessi che in

quelle condizioni non saremmo partiti, poi, mentre ero con Prost, Lauda, Arnoux in direzione corsa a discutere, ho sentito il rombo delle macchine, mi sono cadute le braccia, per un attimo ho pensato che forse il cretino ero io a preoccuparmi di queste cose. per l'avventatezza di molti, abbiamo rischiato tutti di ammazzarci. In realtà ho una bassissima reputazione per chi governa ed organizza la F.1. Non riuscendo a provare le sensazioni che avvertiamo nel condurre una monoposto al limite, molti di questi personaggi usano le corse esclusivamente come vetrina, come mezzo per mettersi in evidenza, è una cosa che non mi piace assolutamente».

— Dai tempi della F.1. Monza ti sei circondato di un manipolo di fedelissimi. È vero che hai una specie di corte?

«Non c'è nessuna corte. Faccio un mestiere che mi porta a conoscere moltissime persone, che magari superficialmente si dimostrano amiche, ma in realtà non lo sono. È proprio per questo che più passa il tempo più mi rendo conto che i veri amici sono quelli di una volta. Con i "ragazzi" della scuderia Salvati continuo a giocare a tennis e a perdere, adesso come allora. Chi dice che la Ferrari mi ha cambiato lo dice perché non mi conosce. Nel mio rapporto con gli altri sono sempre rimasto lo stesso».

— Las Vegas, Detroit, Zolder: quale vittoria ti ha dato più soddisfazione? E a Las Vegas, la tua macchina non andava troppo forte per essere «solo» un tremila?

«In assoluto il ricordo più bello è legato alla vittoria di Misano con la Minardi. In quell'occasione mi resi conto che resi felice una persona, in questo caso Minardi. Appena tagliai il traguardo gli vidi fare un salto che credo sarebbe stato buono anche per le Olimpiadi. Certo la prima vittoria in F.1, o il successo con la Ferrari, sono cose indelebili, ma Misano resta il mio ricordo più bello, perché ho dato gioia di vivere a qualcuno. Per quanto riguarda Las Vegas, sono a conoscenza delle voci che circolano tutt'ora sul fatto che avrei utilizzato il Cosworth 3300, ed è la cosa che più mi ha amareggiato da quando sono in F.1. So solo io la fatica che avevamo fatto con Tyrrell per rendere competitiva la macchina in quell'occasione. Avevamo provato un nuovo scivolo inferiore che diede subito risultati eccezionali. Quel giorno a Las Vegas faceva un caldo insopportabile, fu una corsa tremenda,

segue



# presso questi concessionari

**PIEMONTE/AOSTA/LIGURIA**  
 Torino - **Bepi Koelliker Importazioni** - Via Barletta, 135 - Tel. 011/583632 - Torino - **Bepi Koelliker Importazioni** - Corso Giulio Cesare, 82 - Tel. 011/2743977 - Torino - **Bepi Koelliker Importazioni** - Corso Pesciaro, 265 - Tel. 011/389463 - Alba - **Garabellio Ugo** - Corso Bra, 58 - Tel. 0173/34086 - Alessandria - **Cobauto** - Corso Acaia, 160 - Tel. 0131/346220 - Camelli - **Autoimport** - Viale Italia, 78 - Tel. 0141/833713 - Casale Monferrato (AL) - **Romano Bruno & C.** - Via G. Di Vittorio, 12 - Tel. 0142/76151-76152 - Cuneo - **Top Four** - Via Quintino Sella, 6 - Tel. 0171/67449 - Novara - **Autosalone Piave** - Corso Vercesi, 95 - Tel. 0321/458155 - Vercelli - **Leone Luigi** - Via Walter Manzoni, 195/197 - Tel. 0161/52889 - Vigliano Biellese - **Ceria Franco** - Via Milano, 221 - Tel. 015/510101 - Aosta - **Sovauto** - Corso Irea, 108 - Tel. 0165/40450 - Rivarolo Canavese - **TC Bonessa Martino** - Corso Re Arduino, 83 - Tel. 0124/2317-26933 - Genova - **Bepi Koelliker Importazioni** - Corso Europa, 520 - Tel. 010/381221 - Bordighera - **Auto Bertalina** - Piazza Garibaldi, 32 - Tel. 0184/260416 - La Spezia - **Autosalone Joly** - Via Veneto, 311 - Tel. 0187/508089 - Ortonovo (SP) - **Monfroni Ulisse** - Via Aurelia, 103 - Tel. 0187/66520 - S. Secondo di Pinero (TO) - **Autovalli** - Via Val Pellice, 7 - Tel. 0121/500533 - Savona - **Autosavona** - Corso Riccardo, 211/R - Tel. 019/801722

**LOMBARDIA**  
 Milano - **Assocar** - Via Leoncavallo, 16 - Tel. 02/2827802 - Milano - **Bepi Koelliker Importazioni** - Viale Certosa, 201 - Tel. 02/3003212 - Milano - **Bepi Koelliker Importazioni** - C.so Porta Vittoria, 36 - Tel. 02/545945 - Milano - **Bepi Koelliker Importazioni** - Piazza Ferrara, 4 - Tel. 02/5397841 - Milano - **Ipermarket Italiana** - Via Novara, 399 - Tel. 02/451483 - **Rozzano (MI)** - **Bepi Koelliker Importazioni** - Via Valmezzano 15/21 - Tel. 02/8255440 - **San Donato Milanese** - All. Car. Via Emilia, 2 - Tel. 02/22/70217 - **Barlassina** - **Frattelli Ricchi** - Via Longoni, 124 - Tel. 0362/562294 - Bergamo - **Auto International** - Via Previtali, 22 - Tel. 035/232211 - Brescia - **Automotor** - Via Giocosa, 3 - Tel. 030/363359 - **Cantu (CO)** - **Autoleader** - Via Bergognone, 12 - Tel. 0331/705051 - **Ciniseello** - **Automark** - Via Partigiani, 101 - Tel. 02/2402631 - **Como** - **Autormessa Rizzi** - C. Via Italia Libera, 25/27 - Tel. 031/268008 - **Cremona** - **Francesini Fulvio** - Via Eridano, 3 - Tel. 0372/29447 - **Socassa (CR)** - **Pavesi Autoveicoli Industriali** - Via IV Novembre, 73 - Tel. 0374/2213 - **Domaso (CO)** - **Grigolo Enzo** - Via Case Sparse, 86 - Tel. 0344/95092 - **Lecco** - **Corti Auto** - C.so Carlo Alberto, 122 - Tel. 0341/366191 - **Legnano** - **Sassi** - C.so Sempione, 206 - Tel. 0331/440088 - **Lodi (MI)** - **Leader Car** - Strada per Montanaro - Tel. 0371/58802 - **Luzio (VA)** - **Artori Pietro** - Via G. Verdi, 12 - Tel. 0332/530267 - **Mantova** - **Tre Laghi** - C.so V. Emanuele, 59 - Tel. 0376/328389 - **Monza** - **Piano F.lli** - Via F.lli D'Assisi, 34 - Tel. 039/840570 - **Pavia** - **F.lli Camia** - Via Bernardino da Feltre, 35/A - Tel. 0382/21111 - **Inverigo (PV)** - **Motta Bonifazi** - Via S. Felice, 86/88 - Tel. 0383/212961 - **Rho** - **Autosalone Dante** - Via Dante, 8 - Tel. 02/9302743 - **Saronno** - **Autosalone Stella** - Via Volontario, 36 - Tel. 02/9626394 - **Varese** - **Paggi & Morelli** - Via Malta, 29 - Tel. 0332/239165 - **Ogliate Olona (VA)** - **Autorex** - Via Carlo Fogagnolo - Tel. 0331/36263 - **Venegono Sup. (VA)** - **Paggi & Morelli** - Via Marconi, 12 - Tel. 0331/658091 - **Vigevano** - **Center Cars** - Via Del Carmine, 27 - Tel. 0381/73333

**VENETO/TRENTINO ALTO ADIGE/FRIULI VENEZIA GIULIA**  
 Bassano del Grappa - **Centro Giuseppe & F.** - Via Torino, 20 - Tel. 0424/212506 - **Feltre** - **Smaniotto Luigi** - Via Marconi, 3 - Tel. 0432/25200 - **Legnano** - **Artori Pietro** - **Quadraltero** - Viale Del Caduti, 5 - Tel. 0442/20820 - **Padova** - **Bepi Koelliker Importazioni** - Zona Industriale Strada, 41 - Tel. 049/775099 - **Mestre (VE)** - **Panuto** - Via Rossetto, 8 - Tel. 041/957781 - **Padova** - **Bepi Koelliker Importazioni** - Via S. Felice, 41 - Tel. 049/656177 - **S. Fior (TV)** - **Iberia** - Via Nazionale - Loc. Castello Roganzuolo - Tel. 0438/41494 - **Thiene** - **Centro Giuseppe & F.** - Via Val Posina, 35 - Tel. 0445/381398 - **Verona** - **Equipe Automobili** - Via Campagna, 11 - Tel. 045/508737 - **Venezia** - **Benegoglio** - **Auto Roma** - Via Fagnano, 3 - Tel. 0423/755474 - **Verona** - **Nord Est Auto** - Via Faentina, 84 - Tel. 054/465325 - **Livorno R.D. Auto** - Via Firenze, 136 - Tel. 0586/402277 - **Firenze** - **Garage Porpora** - Via Guido Monaco, 2 abc - Tel. 055/475426 - **Firenze** - **Vaggelli** - Via E. Poggi, 12/R - Tel. 055/489858 - **Campiglia Marittima fraz. Venturina (LI)** - **Pettinelli Ferruccio** - Via Indipendenza, 199 - Tel. 0565/51055 - **Firenze** - **Equipe Antelminelli fraz. Calvarano (LU)** - **Fiori & Benedetti** - Via Nazionale, 91 - Tel. 0553/77062 - **Follonica** - **Autosalone Torino** - Via Aurelia Km. 223 - Tel. 0565/51402 - **Lido di Camaiore** - **Autosole** - Via del Fortino, 64 - Tel. 0584/64255 - **Marina di Carrara** - **Automare** - Via Delle Pinete, 1 - Tel. 0585/634515 -

**EMILIA ROMAGNA/TOSCANA**  
 Bologna - **Autograda** - Via Della Grada, 8 - Tel. 051/278431 - **Cesena** - **Automondo** - Via Fratelli Bandiera, 20/24 - Tel. 0547/28928 - **Faenza (RA)** - **Conc. Lucchi** - Via Emilia Ponente, 33/A - Tel. 0546/620344 - **Ferrara** - **Multicar** - Corso Isosno, 1/F - Tel. 0532/37742 - **Modena** - **Show Car** - Via Emilia Ostese, 272 - Tel. 059/333555 - **Parma** - **Omnia Cars** - Via Emilia Ovest, 100/A - Tel. 0521/94741 - **Piacenza** - **Agosti & Lunardi** - Via Manfredi, 49 - Tel. 0523/755474 - **Ravenna** - **Nord Est Auto** - Via Faentina, 84 - Tel. 054/465325 - **Livorno R.D. Auto** - Via Firenze, 136 - Tel. 0586/402277 - **Firenze** - **Garage Porpora** - Via Guido Monaco, 2 abc - Tel. 055/475426 - **Firenze** - **Vaggelli** - Via E. Poggi, 12/R - Tel. 055/489858 - **Campiglia Marittima fraz. Venturina (LI)** - **Pettinelli Ferruccio** - Via Indipendenza, 199 - Tel. 0565/51055 - **Firenze** - **Equipe Antelminelli fraz. Calvarano (LU)** - **Fiori & Benedetti** - Via Nazionale, 91 - Tel. 0553/77062 - **Follonica** - **Autosalone Torino** - Via Aurelia Km. 223 - Tel. 0565/51402 - **Lido di Camaiore** - **Autosole** - Via del Fortino, 64 - Tel. 0584/64255 - **Marina di Carrara** - **Automare** - Via Delle Pinete, 1 - Tel. 0585/634515 -

**Monteriggioni (SI)** - **Automarket «Il Palio»** - Via Giovanni XXIII, 18 - Tel. 0577/52147 - **Monsummano Terme (PT)** - **Bercini Alessandro** - Via Petrocchi (ang. Via Vannucci), Tel. 0572/53068 - **Pisa** - **F.A.D.A. CAR.** - Via Pietrasantina, 18 - Tel. 050/48657 - **Volterra (PI)** - **Costagliola Auto** - Via Guarnacci, 27 - Tel. 0588/87761 - **Prato** - **Automarket** - Via Firenze, 132 - Tel. 0574/30000 - **Orbetello (GR)** - **Automarket** - Via Fagnoli, 10 - Tel. 0564/867096 - **Sesto Fiorentino (FI)** - **Autocar** - Via dei Cipressi, 11 - Tel. 055/4493473-4491270 - **Empoli (FI)** - **Tosco Car** - Via B. Cellini, 74 - Tel. 0571/79003 - **Terontola di Cortona (AR)** - **Magnoni Vasco** - Via S. Maria, 69/69/B - Tel. 0575/65718 - **MARCHE/UMBRIA/ABRUZZO/MOLISE**  
**Falconara M. - Sampalesi** - Via Flaminia, 396 - Tel. 071/911282 - **Pesaro** - **Ali Car** - Via Marsala, 11 - Tel. 071/67923 - **Pedripetra di Macerata** - **Brazi** - Via D. Anagnoli, 112/114 - Tel. 0733/292655 - **Castelfidardo (AN)** - **Autotanna** - Via Montessori, 18 - Tel. 071/789825-789858 - **S. Benedetto del Tronto** - **Rossi Pio** - V. Luciani (ang. V. Libera), 27 - Tel. 0735/81824 - **Perugia** - **Biselli Giulio** - Via A. Moretti, 41 - Tel. 085/913986 - **Pescara** - **Autoimport Abruzzo** - Via Paolucci, 87 - Tel. 085/23127 - **Urrù (CB)** - **Miocci Antonio** - Contrada Creta Bianca - Tel. 0874/830305

**LAZIO/CAMPANIA**  
 Roma - **Autoazzurra** - Via Mattia Battistini, 166 - Tel. 06/6278320 - **Roma** - **Autotenza** - Via Anastasio, 315 - Tel. 06/633873-6374459 - **Roma** - **Centrauto Portuense** - Via G. Volpato, 2 - Tel. 06/5550612 - **Roma** - **Orto Aldo** - Via Agrippa, 26 - Tel. 06/5819424 - **Ostia Roma - Ibrer Car** - Via Isola del Capoverde, 276 - Tel. 06/5697835 - **Roma** - **Cordopatri Vincenzo** - Via Consilia, 999/cd - Tel. 06/2677629 - **Roma** - **Maritalia** - Via Monte Cerviatto, 129/G - Tel. 06/8109790 - **Roma** - **Punto Auto** - Via Prenesi, 399/ab - Tel. 06/2584940 - **Frosinone** - **Cosmocar** - 2 - Via Piave, 16 - Tel. 0775/852265 - **Latina** - **Cosmocar** - 2 - Via Petrarca, 119 bis - Tel. 0773/486245 - **Magliano Sabina (RT)** - **Centro Auto Sabina** - Via Flaminia Km. 56,200 - Tel. 0744/91370 - **Tivoli (Roma)** - **R. Auto Tivoli** - Via Acquaregna, 183 - Tel. 0774/292836 - **Velletri** - **Piccioni Mario** - V.le Oberdan, 47 - Tel. 06/9634039 - **Viterbo** - **«3M Automobili»** - Strada Tuscanese Km. 180 n. 71/F - Tel. 0761/250929 - **Napoli** - **Giocchini Pietro** - Via M. Da Caravaggio, 52/54/C - Tel. 081/657684 - **Nola (NA)** - **Aniello Vecchione e Piccioni Caterina** - Piazza Duomo, 9 - Tel. 081/8234123 - **Avellino** - **Autouno** - Via Nazionale Torrette, 901 - Tel. 0825/681136 - **Pagani (SA)** - **Gambardella Francesco** - Via Nazionale, 35 - Tel. 081/914201 - **Orta di Atella (CE)** - **Campania Car** - Via S. Massimo, 112 - Tel. 081/6917782 - **S. Agata de' Goti (BN)** - **Desiderio Fausto** - Via Starza - Tel. 0823/953170 - **Salerno** - **Elisud** - Via Settimo Mobilio, 61 - Tel. 089/397511 - **Sala Consilina (SA)** - **Lamanna Franco** - Via G. Godebio, 1 - Tel. 0875/21394 - **S. Maria Capua Vetere (CB)** - **Autoeuropa** - Via Pratilli, 14/20 - Tel. 0823/649746

**PUGLIA/BASILICATA/CALABRIA**  
 Bari - **Autodriatica** - Viale Ennio, 13/a - Tel. 080/366343 - **Bari** - **Soviet Car** - Via G. Petroni, 71/73 - Tel. 080/360335 - **Bisceglie (BA)** - **Ebro Sud** - Via Montello, 14 - Tel. 080/926684-921665 - **Bridisii** - **Tondo Giovanni** - Via Provinciale S. Vito, 33/35 - Tel. 0831/26091 - **Foggia** - **Giancarlo Mariella** - Via Piave, 60 - Tel. 0881/25703 - **Maglie (LE)** - **V. A.R.S.** - S.S. n. 16 - Km. 980 - Tel. 0834/2343 - **Manduria (TA)** - **C.O.U.R. Auto** - Via Gigli, 78/80 - Tel. 099/6791930 - **Taranto** - **Auto Touring** - Via C. Battisti, 684/AB - Tel. 099/93656 - **Gallipoli (LE)** - **Dinauto** - Via Lecce, 113 - Tel. 0833/22321 - **Matera** - **Giordano Pasquale** - **Rec. Mario** - **Auto Roma** - Via S. Maria, 10 - Tel. 0984/48055 - **Vittoria Pizzichillo Salvatore** - Via Umberto I, Zona Industriale - Tel. 0971/65102 - **Reggio Calabria** - **Rechichi Auto** - Piazza Genoese, 4 - Tel. 0965/25143 - **Cosenza** - **International Motor** - Via Alberto Serra, 6 - Tel. 0984/931280 - **Lamezia Terme** - **La Scala Auto** - Via Delle Terme - Tel. 0968/332110 - **Pellaro** - **Rechichi Auto** - Superstrada Jonica (ang. V. Lume) - Tel. 0965/359532 - **Catanzaro** - **Autosese** - Via De Filippi, 62/66 - Tel. 0961/51988

**SICILIA/SARDEGNA**  
 Palermo - **Maggio Attilio** - Viale Lazio, 137 - Tel. 091/521874 - **Palermo** - **Ital United Trading** - Via Trincaria, 20 - Tel. 091/521767-523022 - **Termini Imerese (PA)** - **Automotor** - Via Stescico, 51 - Tel. 091/944550 - **Catania** - **Autosalone** - Via S. Sebastiano, 3 - Secor71 (ang. Via Piave) - Tel. 0934/32544 - **Canicattì** - **Domenico Tricoli** - Via Vannoni, 5/7/9 - Tel. 0922/851901 - **Catania** - **Automec** - Viale Vittorio Veneto, 139 - Tel. 095/376387 - **Giarre (CT)** - **Autoselva** - Via Don L. Sturzo, 123/A - Tel. 095/934051 - **Messina** - **Universal Auto** - S.S. 114 Km. 4360 - Palazzina S7 - Tel. 090/2714556 - **Pace del Mela (ME)** - **Universal Auto** - Via Statale, 266 - Tel. 090/934278 - **Ragusa** - **Cascone Luigi** - Via Galvani, 1 - Tel. 0932/27124 - **Ragusa** - **Top Bar** - Via Virgilio, 15/B - Tel. 0932/48055 - **Vittoria (RG)** - **L'Automotomancia** - Via Gen. Cascino, 90 - Tel. 0932/991444 - **Siracusa** - **Midauto** - Via Scala Greca, 473 - Tel. 0931/59577 - **Trapani** - **Punto Auto** - Via Ort ang. Via dei Mulini - Tel. 0923/24388 - **Mazara del Vallo (TP)** - **Rizzo Giovanni** - Via Case Santa, 67/69/71 - Tel. 0923/941190-947058 - **Enna** - **Ennauto** - Via Libertà, 25 - Tel. 0935/21610 - **Nicosia (EN)** - **Cintocello Salvatore** - Via S. Agata, 29/33 - Tel. 0935/47255-47935 - **Cagliari (CT)** - **Esterauto** - Via S. Benedetto 27 - Tel. 070/46724 - **Nuoro** - **Concessaria Sanna** - Via Lombardia, 73 - **Sassari/31288** - **Oriстано** - **C.O.M.E.R.** - Via Riformatorio, 73 - **Sassari** - **Automotomare** - Via Venezia, 9 - Tel. 079/271422

# PRONTO, MICHELÉ?

segue

sentimela sminuire per delle chiacchiere da portinaia, non mi sta assolutamente bene. A parte il fatto che il Cosworth 3300 va più piano del 3000, questa storia mi ha fatto capire che nella vita il successo non te lo perdona nessuno. Mi dispiace che queste voci siano arrivate da persone che consideravo amiche, è servito anche ad aprirmi gli occhi».

— Oggi potevi essere pilota McLaren, hai dei rimpianti? «Sarei falso se dicessi che quando vedo Lauda e Prost davanti a tutti, non mi piacerebbe guidare la McLaren. Ho fatto una scelta e credo a medio termine darà i suoi frutti. Alla McLaren avrei guadagnato anche più soldi, ma non ne ho mai fatto una questione economica. Non corro solo per il guadagno, anche se mi piace essere pagato per quello che faccio. Forse un Gran Premio vinto con la Ferrari mi ha dato più soddisfazione che vincerne cinque con la McLaren; può sembrare retorico, ma è la verità».

— Molti tuoi colleghi italiani dicono che rispetto a loro sei solamente più diplomatico: è per questo che sei alla Ferrari? «Se per diplomatico intendono uno che si fa i fatti suoi sì, è vero. Non sono mai intervenuto nell'attività di una persona, come non sopporto lo si faccia con me. Non credo che Enzo Ferrari scelga un pilota per la sua diplomazia. Con tutti i compagni di squadra che ho avuto non ho mai registrato nessun problema, forse perché mi sono sempre trovato ad essere il più veloce. Con René vi è una intesa, basata soprattutto sulla franchezza. Se un giorno mi trovassi ad essere molto più lento del mio compagno di team, non so come reagirei, ma non credo che mi metterei a parlare o a sostenere di essere ancora il più forte. Se non ti rendi conto dell'evidenza, in F. 1, puoi anche farti molto male. La cosa migliore è sforzarsi di capire dove perdi tempo rispetto agli altri».

— Adesso molti si arrogano il merito di avere portato un italiano sulla Ferrari, in realtà la federazione non ti ha certamente aiutato. Addirittura con la Minardi hai rischiato di smettere di correre... «Esatto. Non ho certo mai avuto grandi aiuti, tuttavia una cosa che mi ha dato estremamente fastidio da parte della federazio-

ne, è stato un fatto accaduto lo scorso anno. Quando su di me si inventò la calunnia che correvo con la licenza monegasca, cosa non offensiva, dal momento che sono socio onorario della A.C. Monaco, ma comunque non vera; è dovuta intervenire la federazione monegasca per smentire il tutto, la Csaì non ha avvertito assolutamente la necessità di chiarire i fatti, per dire che Michele Alboreto ha sempre corso con licenza italiana. La cosa mi ha molto amareggiato, mi ha anche fatto capire come sono fatte certe persone».

— Sei più bravo di Peterson? «Se sono più bravo di Peterson non lo so, certo Ronnie è stato un grande della F. 1. Forse non il migliore ma certamente il più veloce. Un pilota che in qualsiasi occasione e con ogni mezzo poteva vincere. Il suo anno migliore fu certamente l'ultimo. Mi ricordo che a Zandvoort, nonostante dovesse stare per ordine di scuderia dietro ad Andretti, arrivava alla curva Tarzan frenando cinquanta metri dopo, facendo vedere a Mario quale fosse il vero limite di quella vettura. Non so se accetterò mai un condizionamento come Peterson dovette subire nel '78; d'istinto dico no, ma in realtà non si può mai sapere, a volte per correre con certe macchine si devono accettare anche molti compromessi».

— Hai l'ossessione del campionato del mondo? «Assolutamente no. Per me ogni Gran Premio è una cosa a parte. Preferisco vincere trenta Gran Premi e non diventare mai campione del mondo. Il titolo è una cosa che viene da sé, non bisogna condizionare le corse. Moss, Peterson e Villeneuve sono stati ugualmente grandi senza aver vinto il titolo».

— Quando smetterai con la F. 1? «Da ormai vent'anni le corse sono l'elemento principale della mia vita. Non riesco a concepire un'esistenza senza di esse. Il problema del dopo non me lo sono ancora posto, ho delle mie attività private, ma sono tutte cose che passano in secondo piano. Questa stagione mi ha forse lasciato un po' di amaro in bocca, sono convinto che non abbiamo ottenuto molto di più solitamente per pochi dettagli, alcune corse non sono state vinte solamente per sfortuna. Per il futuro voglio vincere molti Gran Premi, se poi arriva il campionato del mondo, tanto meglio. Con la Ferrari credo che sarebbe veramente il massimo».

Cesare Maria Mannucci



# GP EUROPA/Giro per giro al computer

NÜRBURGRING  
REPLAY



I tempi preceduti da un quadratino corrispondono al giro più veloce di ogni pilota.  
Il tempo del giro più veloce in assoluto è invece preceduto da un pallino.

| GIRI | A. Prost<br>McLaren Tag MP4 | M. Alboreto<br>Ferrari 126 C4 | N. Piquet<br>Brabham B163 | N. Lauda<br>McLaren Tag MP4 | R. Arnoux<br>Ferrari 126 C4 | R. Patrese<br>Euro Alfa Romeo 184 | A. De Cesaris<br>Ligier Renault Jc23 | M. Baldi<br>Spirit Hart 102 | T. Boutsen<br>Arrows Bmw A7 | F. Hesnault<br>Ligier Renault Jc23 | D. Warwick<br>Renault Re 50 | J. Gartner<br>Osella Alfa Fa1F |
|------|-----------------------------|-------------------------------|---------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------|-----------------------------|------------------------------------|-----------------------------|--------------------------------|
| 1    | 1'33"239                    | 1'37"437                      | 1'34"893                  | 1'39"613                    | 1'37"982                    | 1'38"801                          | 1'42"831                             | 1'48"652                    | 1'40"990                    | 1'42"787                           | 1'36"146                    | 1'47"140                       |
| 2    | 1'26"241                    | 1'27"718                      | 1'27"767                  | 1'28"819                    | 1'28"655                    | 1'29"499                          | 1'29"032                             | 1'32"618                    | 1'29"458                    | 1'30"893                           | 1'27"520                    | 1'31"581                       |
| 3    | 1'26"010                    | 1'26"496                      | 1'26"626                  | 1'26"070                    | 1'26"889                    | 1'28"565                          | 1'28"147                             | 1'31"464                    | 1'28"454                    | 1'29"663                           | 1'26"711                    | 1'30"861                       |
| 4    | 1'25"287                    | 1'26"775                      | 1'25"820                  | 1'26"099                    | 1'26"761                    | 1'27"230                          | 1'27"591                             | 1'32"277                    | 1'27"545                    | 1'29"022                           | 1'26"754                    | 1'30"744                       |
| 5    | 1'24"982                    | 1'26"939                      | 1'25"962                  | 1'27"098                    | 1'27"959                    | 1'27"410                          | 1'27"596                             | 1'30"547                    | 1'27"301                    | 1'29"620                           | 1'26"251                    | 1'31"454                       |
| 6    | 1'25"486                    | 1'26"724                      | 1'26"071                  | 1'25"662                    | 1'27"304                    | 1'27"248                          | 1'25"583                             | 1'29"901                    | 1'27"313                    | 1'29"441                           | 1'27"965                    | 1'31"500                       |
| 7    | 1'25"269                    | 1'26"311                      | 1'26"127                  | 1'25"767                    | 1'26"580                    | 1'27"034                          | 1'27"746                             | 1'30"152                    | 1'27"515                    | 1'30"073                           | 1'26"381                    | 1'31"312                       |
| 8    | 1'25"413                    | 1'26"331                      | 1'25"593                  | 1'26"081                    | 1'26"796                    | 1'26"949                          | 1'27"282                             | 1'31"102                    | 1'26"878                    | 1'28"853                           | 1'26"188                    | 1'31"718                       |
| 9    | 1'25"481                    | 1'25"965                      | 1'25"740                  | 1'25"896                    | 1'26"937                    | 1'26"446                          | 1'27"551                             | 1'31"146                    | 1'27"044                    | 1'29"085                           | 1'26"112                    | 1'30"655                       |
| 10   | 1'25"405                    | 1'25"928                      | 1'25"778                  | 1'26"016                    | 1'26"775                    | 1'26"721                          | 1'27"449                             | 1'29"996                    | 1'26"995                    | 1'29"090                           | 1'25"974                    | 1'29"971                       |
| 11   | 1'24"967                    | 1'25"969                      | 1'25"573                  | 1'25"981                    | 1'26"592                    | 1'26"677                          | 1'27"218                             | 1'29"536                    | 1'26"973                    | 1'29"433                           | 1'25"730                    | 1'29"144                       |
| 12   | 1'24"723                    | 1'26"082                      | 1'25"836                  | 1'25"891                    | 1'27"448                    | 1'26"429                          | 1'27"471                             | 1'28"682                    | 1'27"199                    | 1'28"850                           | 1'26"453                    | 1'29"135                       |
| 13   | 1'24"257                    | 1'26"327                      | 1'25"722                  | 1'26"469                    | 1'26"605                    | 1'27"898                          | 1'27"100                             | 1'28"841                    | 1'28"063                    | 1'29"224                           | 1'25"929                    | 1'28"806                       |
| 14   | 1'25"003                    | 1'25"485                      | 1'25"445                  | 1'25"528                    | 1'27"450                    | 1'26"800                          | 1'27"390                             | 1'28"421                    | 1'34"621                    | 1'28"814                           | 1'25"544                    | 1'28"389                       |
| 15   | 1'25"058                    | 1'25"886                      | 1'26"234                  | 1'25"925                    | 1'26"930                    | 1'26"391                          | 1'27"843                             | 1'29"146                    | 2'09"085                    | 1'29"087                           | 1'25"794                    | 1'29"018                       |
| 16   | 1'25"764                    | 1'25"427                      | 1'25"576                  | 1'25"490                    | 1'27"609                    | 1'26"552                          | 1'28"270                             | 1'28"505                    | 1'26"998                    | 1'28"903                           | 1'25"392                    | 1'29"328                       |
| 17   | 1'25"344                    | 1'25"532                      | 1'25"263                  | 1'25"410                    | 1'28"345                    | 1'27"537                          | 1'27"167                             | 1'30"958                    | 1'27"767                    | 1'28"602                           | 1'26"316                    | 1'29"247                       |
| 18   | 1'24"616                    | 1'27"026                      | 1'25"006                  | 1'27"012                    | 1'26"459                    | 1'26"771                          | 1'27"009                             | 1'29"495                    | 1'26"635                    | 1'28"700                           | 1'26"722                    | 1'29"923                       |
| 19   | 1'24"523                    | 1'26"048                      | 1'25"472                  | 1'26"185                    | 1'26"477                    | 1'26"632                          | 1'27"074                             | 1'28"918                    | 1'27"864                    | 1'28"722                           | 1'25"987                    | 1'30"175                       |
| 20   | 1'24"592                    | 1'25"851                      | 1'26"003                  | 1'25"924                    | 1'25"968                    | 1'26"490                          | 1'27"679                             | 1'29"162                    | 1'26"503                    | 1'29"521                           | 1'25"741                    | 1'28"522                       |
| 21   | 1'25"516                    | 1'25"913                      | 1'25"893                  | 1'25"782                    | 1'26"234                    | 1'26"512                          | 1'27"339                             | 1'29"984                    | 1'26"858                    | 1'29"241                           | 1'25"674                    | 1'29"021                       |
| 22   | 1'25"545                    | 1'26"830                      | 1'25"960                  | 1'36"666                    | 1'26"532                    | 1'26"218                          | 1'26"964                             | 1'28"957                    | 1'26"939                    | 1'28"845                           | 1'26"794                    | 1'29"634                       |
| 23   | 1'24"735                    | 1'26"241                      | 1'25"032                  | 1'27"382                    | 1'26"390                    | 1'26"260                          | 1'26"775                             | 1'28"304                    | 1'26"682                    | 1'29"501                           | 1'26"078                    | 1'28"759                       |
| 24   | 1'24"543                    | 1'25"251                      | 1'25"039                  | 1'25"312                    | 1'25"887                    | 1'25"673                          | 1'26"544                             | 1'28"190                    | 1'26"792                    | 1'29"490                           | 1'25"246                    | 1'28"836                       |
| 25   | 1'25"699                    | 1'25"200                      | 1'25"789                  | 1'24"913                    | 1'25"879                    | 1'25"948                          | 1'26"378                             | 1'29"391                    | 1'27"369                    | 1'28"365                           | 1'25"244                    | 1'36"657                       |
| 26   | 1'24"887                    | 1'25"054                      | 1'25"071                  | 1'26"125                    | 1'27"336                    | 1'27"144                          | 1'27"117                             | 1'27"767                    | 1'27"567                    | 1'29"320                           | 1'24"930                    | 1'29"106                       |
| 27   | 1'25"279                    | 1'26"590                      | 1'25"357                  | 1'25"888                    | 1'26"911                    | 1'26"712                          | 1'26"661                             | 1'28"672                    | 1'27"459                    | 1'30"502                           | 1'25"774                    | 1'28"782                       |
| 28   | 1'24"845                    | 1'25"857                      | 1'25"931                  | 1'25"607                    | 1'27"199                    | 1'26"812                          | 1'26"650                             | 1'28"097                    | 1'26"464                    | 1'28"764                           | 1'26"415                    | 1'30"402                       |
| 29   | 1'24"297                    | 1'25"178                      | 1'25"045                  | 1'24"651                    | 1'28"990                    | 1'29"038                          | 1'26"858                             | 1'29"762                    | 1'29"526                    | 1'29"623                           | 1'26"048                    | 1'30"838                       |
| 30   | 1'24"182                    | 1'26"544                      | 1'24"856                  | 1'25"636                    | 1'26"371                    | 1'26"631                          | 1'27"414                             | 1'30"737                    | 1'26"560                    | 1'29"501                           | 1'26"529                    | 1'28"800                       |
| 31   | 1'24"567                    | 1'25"418                      | 1'25"519                  | 1'25"273                    | 1'26"732                    | 1'27"031                          | 1'26"919                             | 1'30"460                    | 1'26"285                    | 1'28"865                           | 1'25"111                    | 1'30"459                       |
| 32   | 1'24"353                    | 1'25"053                      | 1'25"356                  | 1'24"696                    | 1'25"395                    | 1'25"775                          | 1'27"484                             | 1'29"262                    | 1'26"362                    | 1'28"810                           | 1'25"534                    | 1'28"249                       |
| 33   | 1'24"528                    | 1'26"413                      | 1'25"639                  | 1'25"008                    | 1'26"516                    | 1'27"097                          | 1'28"003                             | 1'29"150                    | 1'26"049                    | 1'30"461                           | 1'26"235                    | 1'29"133                       |
| 34   | 1'24"582                    | 1'24"956                      | 1'25"366                  | 1'25"088                    | 1'25"480                    | 1'26"160                          | 1'27"120                             | 1'28"982                    | 1'26"721                    | 1'29"013                           | 1'24"978                    | 1'28"696                       |
| 35   | 1'26"312                    | 1'25"034                      | 1'25"749                  | 1'25"132                    | 1'25"396                    | 1'25"716                          | 1'27"396                             | 1'28"337                    | 1'27"475                    | 1'32"620                           | 1'25"256                    | 1'28"368                       |
| 36   | 1'25"491                    | 1'25"261                      | 1'25"849                  | 1'25"532                    | 1'26"307                    | 1'26"339                          | 1'26"972                             | 1'29"657                    | 1'26"471                    | 1'29"654                           | 1'25"136                    | 1'29"041                       |
| 37   | 1'24"664                    | 1'25"723                      | 1'25"833                  | 1'24"756                    | 1'25"343                    | 1'25"644                          | 1'27"132                             | 1'27"775                    | 1'26"334                    | 1'29"475                           | 1'25"748                    | 1'28"844                       |
| 38   | 1'25"529                    | 1'25"152                      | 1'25"767                  | 1'24"553                    | 1'25"755                    | 1'26"048                          | 1'26"497                             | 1'28"590                    | 1'26"338                    | 1'30"271                           | 1'25"137                    | 1'29"400                       |
| 39   | 1'24"443                    | 1'24"901                      | 1'25"456                  | 1'25"184                    | 1'27"023                    | 1'26"144                          | 1'26"880                             | 1'28"442                    | 1'26"631                    | 1'29"923                           | 1'24"641                    | 1'28"808                       |
| 40   | 1'24"635                    | 1'24"770                      | 1'25"380                  | 1'24"947                    | 1'25"246                    | 1'25"982                          | 1'27"085                             | 1'28"683                    | 1'26"137                    | 1'29"035                           | 1'24"445                    | 1'29"186                       |
| 41   | 1'24"314                    | 1'24"543                      | 1'25"510                  | 1'24"382                    | 1'24"822                    | 1'25"944                          | 1'26"866                             | 1'28"227                    | 1'26"199                    | 1'29"118                           | 1'24"300                    | 1'29"472                       |
| 42   | 1'25"700                    | 1'23"983                      | 1'26"489                  | 1'23"907                    | 1'25"000                    | 1'26"529                          | 1'26"599                             | 1'28"090                    | 1'26"168                    | 1'29"101                           | 1'24"407                    | 1'29"603                       |
| 43   | 1'24"834                    | 1'24"447                      | 1'26"534                  | 1'23"938                    | 1'24"979                    | 1'26"400                          | 1'27"011                             | 1'27"372                    | 1'26"245                    | 1'29"192                           | 1'24"737                    | 1'30"145                       |
| 44   | 1'24"978                    | 1'25"088                      | 1'25"564                  | 1'24"187                    | 1'24"524                    | 1'26"758                          | 1'27"247                             | 1'27"708                    | 1'27"315                    | 1'29"039                           | 1'24"796                    | 1'30"804                       |
| 45   | 1'24"927                    | 1'24"780                      | 1'24"478                  | 1'24"920                    | 1'24"697                    | 1'26"910                          | 1'27"020                             | 1'27"583                    | 1'26"454                    | 1'29"979                           | 1'24"969                    | 1'29"893                       |
| 46   | 1'24"709                    | 1'23"939                      | 1'24"888                  | 1'24"120                    | 1'24"726                    | 1'27"108                          | 1'26"871                             | 1'28"813                    | 1'26"769                    | 1'29"333                           | 1'24"211                    | 1'29"285                       |
| 47   | 1'25"176                    | 1'24"816                      | 1'24"625                  | 1'24"008                    | 1'24"579                    | 1'26"940                          | 1'26"631                             | 1'29"938                    | 1'26"470                    | 1'29"859                           | 1'24"838                    | 1'29"606                       |
| 48   | 1'24"770                    | 1'27"567                      | 1'24"155                  | 1'23"729                    | 1'24"634                    | 1'26"971                          | 1'27"212                             | 1'28"161                    | 1'27"244                    | 1'29"498                           | 1'27"711                    | 1'29"873                       |
| 49   | 1'25"003                    | 1'24"823                      | 1'24"600                  | 1'26"054                    | 1'24"854                    | 1'27"291                          | 1'27"721                             | 1'27"967                    | 1'25"908                    | 1'28"276                           | 1'27"060                    | 1'29"857                       |
| 50   | 1'24"761                    | 1'23"792                      | 1'25"097                  | 1'25"157                    | 1'25"131                    | 1'27"530                          | 1'26"674                             | 1'28"124                    | 1'28"023                    | 1'33"209                           | 1'24"788                    | 1'31"399                       |
| 51   | 1'24"393                    | 1'23"309                      | 1'25"274                  | 1'24"810                    | 1'25"921                    | 1'28"400                          | 1'27"299                             | 1'27"042                    | 1'27"863                    | 1'29"453                           | 1'24"471                    | 1'31"161                       |
| 52   | 1'24"381                    | 1'24"714                      | 1'27"969                  | 1'24"180                    | 1'25"402                    | 1'28"544                          | 1'27"013                             | 1'26"869                    | 1'26"801                    | 1'30"608                           | 1'24"295                    | 1'31"020                       |
| 53   | 1'25"691                    | 1'24"182                      | 1'24"062                  | 1'24"310                    | 1'25"350                    | 1'28"925                          | 1'29"176                             | 1'26"801                    | 1'26"796                    | 1'29"862                           | 1'24"798                    | 1'31"726                       |
| 54   | 1'25"579                    | 1'24"099                      | 1'24"064                  | 1'25"342                    | 1'24"912                    | 1'28"424                          | 1'35"981                             | 1'28"008                    | 1'26"670                    | 1'28"750                           | 1'25"739                    | 1'33"674                       |
| 55   | 1'26"232                    | 1'24"090                      | 1'24"008                  | 1'26"021                    | 1'25"206                    | 1'29"692                          | 1'32"082                             | 1'27"944                    | 1'27"464                    | 1'29"715                           | 1'26"717                    | 1'32"240                       |
| 56   | 1'26"074                    | 1'23"335                      | 1'23"524                  | 1'26"182                    | 1'25"101                    | 1'29"278                          | 1'30"009                             | 1'27"846                    | 1'38"755                    | 1'29"847                           | 1'28"468                    | 1'31"616                       |
| 57   | 1'25"766                    | 1'24"580                      | 1'24"219                  | 1'25"723                    | 1'24"523                    | 1'28"914                          | 1'30"988                             | 1'27"770                    | 1'34"309                    | 1'29"464                           | 1'26"778                    | 1'32"793                       |
| 58   | 1'25"782                    | 1'24"000                      | 1'23"809                  | 1'25"278                    | 1'24"477                    | 1'29"463                          | 1'30"174                             | 1'27"506                    | 1'36"613                    | 1'28"945                           | 1'28"504                    | 1'33"100                       |
| 59   | 1'25"169                    | 1'23"932                      | 1'24"054                  | 1'26"479                    | 1'25"028                    | 1'30"591                          | 1'30"488                             | 1'27"320                    | 1'33"413                    | 1'30"126                           | 1'28"570                    | 1'32"233                       |
| 60   | 1'24"853                    | 1'24"452                      | 1'25"048                  | 1'26"212                    | 1'24"177                    | 1'32"515                          | 1'30"071                             | 1'27"696                    | 1'33"591                    | 1'29"259                           | 1'30"907                    | 1'32"832                       |
| 61   | 1'24"532                    | 1'23"355                      | 1'23"414                  | 1'26"589                    | 1'24"169                    | 1'32"026                          | 1'28"509                             | 1'26"951                    | 1'31"423                    | 1'39"049                           | 1'27"602                    |                                |
| 62   | 1'24"807                    | 1'23"146                      | 1'23"146                  | 1'25"854                    | 1'24"537                    | 1'32"421                          | 1'29"256                             | 1'28"080                    | 1'28"480                    | 1'30"800                           |                             |                                |
| 63   | 1'25"954                    | 1'23"520                      | 1'23"344                  | 1'26"110                    | 1'25"139                    | 1'33"315                          | 1'28"335                             | 1'27"068                    | 1'30"480                    | 1'30"258                           |                             |                                |
| 64   | 1'24"716                    | 1'23"765                      | 1'23"663                  | 1'26"214                    | 1'26"837                    | 1'34"192                          | 1'26"469                             | 1'26"981                    | 1'34"039                    | 1'31"891                           |                             |                                |
| 65   | 1'25"149                    | 1'23"990                      | 1'23"472                  | 1'25"156                    | 1'25"270                    | 1'34"767                          | 1'26"756                             | 1'26"680                    |                             |                                    |                             |                                |
| 66   | 1'26"239                    | 1'24"740                      | 1'23"780                  | 1'26"083                    | 1'25"195                    | 1'34"647                          |                                      |                             |                             |                                    |                             |                                |
| 67   | 1'28"503                    | 1'38"612                      | 1'43"022                  | 1'26"358                    | 1'26"081                    |                                   |                                      |                             |                             |                                    |                             |                                |

**7 27 1 8 28 22 26 21 18 25 16 30**



| T. Fabi<br>Brahm Br 53 | N. Mansell<br>Lotus Renault 94 | P. Tambay<br>Renault R650 | E. Cheever<br>Euro Alfa Romeo 184 | P. Alliot<br>Rim Hart 02 | J. Palmer<br>Rim Hart 02 | J. Laffite<br>Williams Honda Fw01 | E. De Angelis<br>Lotus Renault 94 | S. Johansson<br>Telemar Hart Tg 184 | K. Rosberg<br>Williams Honda Fw01 | A. Senna<br>Tellemar Hart Tg 184 | Berger<br>Ats Bmw D7 | M. Surer<br>Arrows Bmw A7 | P. Ghinzani<br>Osella Alfa Fiat |
|------------------------|--------------------------------|---------------------------|-----------------------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|-------------------------------------|-----------------------------------|----------------------------------|----------------------|---------------------------|---------------------------------|
| 3'45"480               | 1'53"062                       | 1'34"448                  | 1'39"525                          | 1'51"718                 | 1'46"772                 | 1'52"034                          | 1'41"188                          | 1'43"530                            |                                   |                                  |                      |                           |                                 |
| 1'26"739               | 1'29"230                       | 1'27"556                  | 1'29"606                          | 1'37"564                 | 1'31"173                 | 1'30"069                          | 1'28"245                          | 1'28"934                            |                                   |                                  |                      |                           |                                 |
| 1'26"658               | 1'27"995                       | 1'26"577                  | 1'28"326                          | 1'35"693                 | 1'31"154                 | 1'30"886                          | 1'28"322                          | 1'28"063                            |                                   |                                  |                      |                           |                                 |
| 1'25"827               | 1'28"002                       | 1'25"525                  | 1'27"371                          | 1'34"660                 | 1'30"919                 | 1'28"775                          | 1'27"383                          | 1'27"868                            |                                   |                                  |                      |                           |                                 |
| 1'25"518               | 1'26"857                       | 1'25"361                  | 1'27"288                          | 1'32"688                 | 1'31"628                 | 1'29"286                          | 1'27"334                          | 1'27"529                            |                                   |                                  |                      |                           |                                 |
| 1'25"843               | 1'27"022                       | 1'25"998                  | 1'27"268                          | 1'32"594                 | 1'31"297                 | 1'27"963                          | 1'27"476                          | 1'27"291                            |                                   |                                  |                      |                           |                                 |
| 1'28"860               | 1'26"851                       | 1'25"702                  | 1'27"180                          | 1'32"693                 | 1'31"234                 | 1'27"278                          | 1'27"172                          | 1'27"625                            |                                   |                                  |                      |                           |                                 |
| 1'25"791               | 1'26"706                       | 1'25"567                  | 1'26"718                          | 1'32"670                 | 1'31"822                 | 1'26"823                          | 1'26"695                          | 1'27"451                            |                                   |                                  |                      |                           |                                 |
| 1'25"683               | 1'26"201                       | 1'25"467                  | 1'26"770                          | 1'32"360                 | 1'32"069                 | 1'27"076                          | 1'26"449                          | 1'28"199                            |                                   |                                  |                      |                           |                                 |
| 1'25"979               | 1'25"821                       | 1'25"287                  | 1'28"173                          | 1'33"331                 | 1'31"340                 | 1'28"496                          | 1'25"974                          | 1'27"122                            |                                   |                                  |                      |                           |                                 |
| 1'25"152               | 1'25"854                       | 1'25"796                  | 1'26"760                          | 1'32"360                 | 1'31"273                 | 1'27"194                          | 1'28"822                          | □1'26"943                           |                                   |                                  |                      |                           |                                 |
| 1'26"132               | 1'25"926                       | 1'25"354                  | 1'26"322                          | 1'33"340                 | 1'30"590                 | 1'26"006                          | 1'26"197                          | 1'27"277                            |                                   |                                  |                      |                           |                                 |
| 1'25"044               | 1'26"300                       | 1'25"253                  | 1'26"558                          | 1'36"045                 | □1'30"415                | 1'25"880                          | 1'26"188                          | 1'27"458                            |                                   |                                  |                      |                           |                                 |
| 1'25"012               | 1'26"648                       | 1'25"352                  | 1'26"706                          | 1'32"264                 | 1'49"018                 | 1'25"854                          | 1'26"065                          | 1'27"096                            |                                   |                                  |                      |                           |                                 |
| □1'24"814              | 1'27"412                       | 1'25"225                  | 1'26"386                          | 1'34"086                 | 1'30"713                 | 1'25"749                          | 1'26"457                          | 1'28"176                            |                                   |                                  |                      |                           |                                 |
| 1'26"547               | 1'26"811                       | 1'25"061                  | 1'26"478                          | 1'32"721                 | 1'34"511                 | 1'26"190                          | 1'26"496                          | 1'28"035                            |                                   |                                  |                      |                           |                                 |
| 1'25"303               | 1'25"451                       | 1'25"506                  | 1'27"623                          | 1'30"859                 | 1'31"696                 | 1'26"262                          | 1'25"854                          | 1'58"819                            |                                   |                                  |                      |                           |                                 |
| 1'24"970               | 1'26"014                       | 1'26"143                  | 1'27"604                          | 1'33"354                 | 1'33"412                 | 1'25"859                          | 1'26"376                          |                                     |                                   |                                  |                      |                           |                                 |
| 1'26"391               | 1'26"308                       | 1'26"286                  | 1'26"475                          | □1'30"480                | 1'31"907                 | □1'25"687                         | 1'26"040                          |                                     |                                   |                                  |                      |                           |                                 |
| 1'25"592               | 1'25"588                       | 1'26"226                  | 1'36"680                          | 1'31"275                 | 1'31"265                 | 1'27"016                          | 1'26"142                          |                                     |                                   |                                  |                      |                           |                                 |
| 1'25"935               | 1'25"833                       | 1'24"937                  | 1'26"147                          | 1'31"215                 | 1'31"642                 | 1'26"127                          | 1'25"907                          |                                     |                                   |                                  |                      |                           |                                 |
| 1'25"699               | 1'25"499                       | 1'24"893                  | 1'26"133                          | 1'31"545                 | 1'31"356                 | 1'26"171                          | □1'25"836                         |                                     |                                   |                                  |                      |                           |                                 |
| 1'26"200               | 1'25"418                       | 1'25"969                  | 1'25"822                          | 1'32"305                 | 1'32"096                 | 1'25"962                          | 1'26"607                          |                                     |                                   |                                  |                      |                           |                                 |
| 1'26"301               | 1'25"583                       | 1'26"033                  | 1'25"790                          | 1'31"389                 | 1'31"228                 | 1'27"247                          | 1'25"934                          |                                     |                                   |                                  |                      |                           |                                 |
| 1'27"129               | 1'25"194                       | 1'25"308                  | 1'25"856                          | 1'33"353                 | 1'32"178                 | 1'26"288                          | 1'26"545                          |                                     |                                   |                                  |                      |                           |                                 |
| 1'26"554               | 1'26"536                       | 1'24"800                  | 1'26"899                          | 1'32"831                 | 1'32"988                 | 1'26"866                          |                                   |                                     |                                   |                                  |                      |                           |                                 |
| 1'26"969               | 1'25"774                       | 1'25"739                  | 1'26"783                          | 1'32"638                 | 1'31"059                 | 1'44"321                          |                                   |                                     |                                   |                                  |                      |                           |                                 |
| 1'26"498               | 1'26"246                       | 1'25"524                  | 1'26"481                          | 1'33"037                 | 1'38"454                 |                                   |                                   |                                     |                                   |                                  |                      |                           |                                 |
| 1'25"914               | 1'28"919                       | 1'24"898                  | 1'29"262                          | 1'32"793                 | 1'31"301                 |                                   |                                   |                                     |                                   |                                  |                      |                           |                                 |
| 1'25"336               | 1'26"717                       | 1'25"215                  | 1'28"238                          | 1'32"858                 | 1'31"800                 |                                   |                                   |                                     |                                   |                                  |                      |                           |                                 |
| 1'26"839               | 1'26"620                       | □1'24"671                 | 1'26"745                          | 1'32"087                 | 1'32"048                 |                                   |                                   |                                     |                                   |                                  |                      |                           |                                 |
| 1'26"793               | 1'25"653                       | 1'25"405                  | 1'26"410                          | 1'32"193                 | 1'32"148                 |                                   |                                   |                                     |                                   |                                  |                      |                           |                                 |
| 1'25"322               | 1'25"695                       | 1'25"313                  | 1'25"888                          | 1'42"664                 | 1'30"514                 |                                   |                                   |                                     |                                   |                                  |                      |                           |                                 |
| 1'25"747               | 1'25"584                       | 1'24"875                  | 1'26"572                          | 1'31"806                 | 1'30"997                 |                                   |                                   |                                     |                                   |                                  |                      |                           |                                 |
| 1'25"790               | 1'25"300                       | 1'24"748                  | 1'25"609                          | 1'31"952                 | 1'59"768                 |                                   |                                   |                                     |                                   |                                  |                      |                           |                                 |
| 1'25"334               | 1'25"965                       | 1'25"714                  | □1'25"512                         | 1'32"334                 |                          |                                   |                                   |                                     |                                   |                                  |                      |                           |                                 |
| 1'25"582               | 1'25"229                       | 1'24"766                  | 1'25"858                          | 1'45"128                 |                          |                                   |                                   |                                     |                                   |                                  |                      |                           |                                 |
| 1'26"365               | 1'25"643                       | 1'24"988                  |                                   |                          |                          |                                   |                                   |                                     |                                   |                                  |                      |                           |                                 |
| 1'25"435               | 1'25"457                       | 1'26"450                  |                                   |                          |                          |                                   |                                   |                                     |                                   |                                  |                      |                           |                                 |
| 1'28"930               | 1'25"202                       | 1'27"205                  |                                   |                          |                          |                                   |                                   |                                     |                                   |                                  |                      |                           |                                 |
| 1'25"837               | 1'24"556                       | 1'27"693                  |                                   |                          |                          |                                   |                                   |                                     |                                   |                                  |                      |                           |                                 |
| 1'25"460               | 1'24"427                       | 1'29"166                  |                                   |                          |                          |                                   |                                   |                                     |                                   |                                  |                      |                           |                                 |
| 1'26"197               | 1'24"520                       | 1'29"861                  |                                   |                          |                          |                                   |                                   |                                     |                                   |                                  |                      |                           |                                 |
| 1'25"766               | 1'24"978                       | 1'33"002                  |                                   |                          |                          |                                   |                                   |                                     |                                   |                                  |                      |                           |                                 |
| 1'25"398               | 1'24"253                       | 1'42"794                  |                                   |                          |                          |                                   |                                   |                                     |                                   |                                  |                      |                           |                                 |
| 1'24"974               | 1'24"647                       | 3'32"614                  |                                   |                          |                          |                                   |                                   |                                     |                                   |                                  |                      |                           |                                 |
| 1'25"017               | 1'24"644                       | 1'54"526                  |                                   |                          |                          |                                   |                                   |                                     |                                   |                                  |                      |                           |                                 |
| 1'24"863               | □1'23"978                      |                           |                                   |                          |                          |                                   |                                   |                                     |                                   |                                  |                      |                           |                                 |
| 1'26"271               | 1'25"035                       |                           |                                   |                          |                          |                                   |                                   |                                     |                                   |                                  |                      |                           |                                 |
| 1'25"205               | 1'25"142                       |                           |                                   |                          |                          |                                   |                                   |                                     |                                   |                                  |                      |                           |                                 |
| 1'25"828               | 1'25"121                       |                           |                                   |                          |                          |                                   |                                   |                                     |                                   |                                  |                      |                           |                                 |
| 1'26"393               |                                |                           |                                   |                          |                          |                                   |                                   |                                     |                                   |                                  |                      |                           |                                 |
| 1'26"440               |                                |                           |                                   |                          |                          |                                   |                                   |                                     |                                   |                                  |                      |                           |                                 |
| 1'26"796               |                                |                           |                                   |                          |                          |                                   |                                   |                                     |                                   |                                  |                      |                           |                                 |
| 1'28"541               |                                |                           |                                   |                          |                          |                                   |                                   |                                     |                                   |                                  |                      |                           |                                 |
| 1'27"869               |                                |                           |                                   |                          |                          |                                   |                                   |                                     |                                   |                                  |                      |                           |                                 |
| 1'27"565               |                                |                           |                                   |                          |                          |                                   |                                   |                                     |                                   |                                  |                      |                           |                                 |

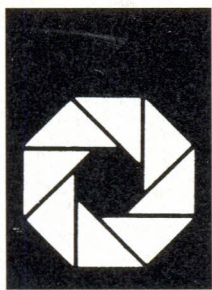
### La riscossa di Alain

ANCORA una volta si parla solo delle McLaren ma questa volta c'è una novità: di quella di Prost si parla in positivo, di quella di Lauda si parla in negativo, ma, sia chiaro, la macchina in questa disparità di giudizi non c'entra. La McLaren, bella come mai, già da tempo gusta il suo alloro mondiale e con distratta sufficienza aspetta il nome del cavalier servente. Quella di Alain è stata una cavalcata solitaria dopo un attimo di «traffico» in partenza, una vera e propria fuga. Lauda, invece, deve proprio aver qualche conto in sospeso con gli gnomi della Foresta Nera. Sacrificato in 8. fila in seguito a prove travagliate, in gara, è parere unanime, ha commesso uno dei pochi errori della sua carriera (e proprio la rarità aumenta l'eco) mal valutando lo spazio nel tentativo di superare Baldi. Buon per lui che il testa-coda sia stato di quelli con pronta ripresa. Il gioco dei ritiri gli ha poi consentito di guadagnare tre punti per limitare la rincorsa del compagno-avversario. Quel 22. giro in 1'36"666, vale a dire circa 10" in più della sua media, ha pesato molto nel risultato finale. Senza quell'inghippo, probabilmente ci sarebbe stata la quarta doppietta McLaren della stagione, con le ovvie conseguenze sulla classifica iridata. Che la corsa di Prost sia stata delle più tranquille, lo si deduce anche dal fatto che i suoi tempi sul giro sono stati quanto mai regolari, né poteva andare diversamente. Le McLaren ricordano la pubblicità televisiva di un noto detersivo: solo la nuova McLaren va più della McLaren. Se Lauda avesse tampinato Prost più da vicino, chissà... Il prossimo «se» riguarda l'Estoril. Ultima notazione per Alboreto e Piquet: il loro ultimo giro è stato fatto quasi a piedi: 1'38"612 per l'italiano e 1'43"022 per il brasiliano contro una media intorno all'1 e 24". □









# ZOOM

Scatta il penultimo Gp della stagione 1984: Prost «brucia» Piquet (partito in pole) e Tambay (seconda fila). Le Ferrari, allineate in terza fila, si portano subito alle spalle del terzetto di testa, mentre dietro sta per innescarsi l'incidente che toglierà di gara Senna, Rosberg, Berger, Surer Ghinzani (FotoColombo)







4







2



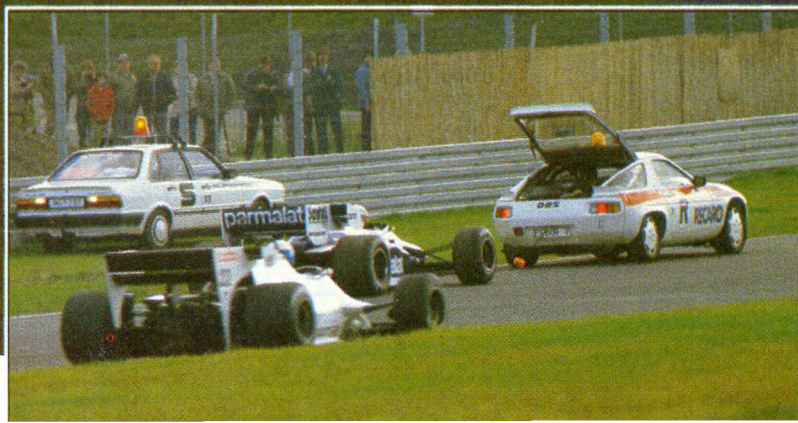
3



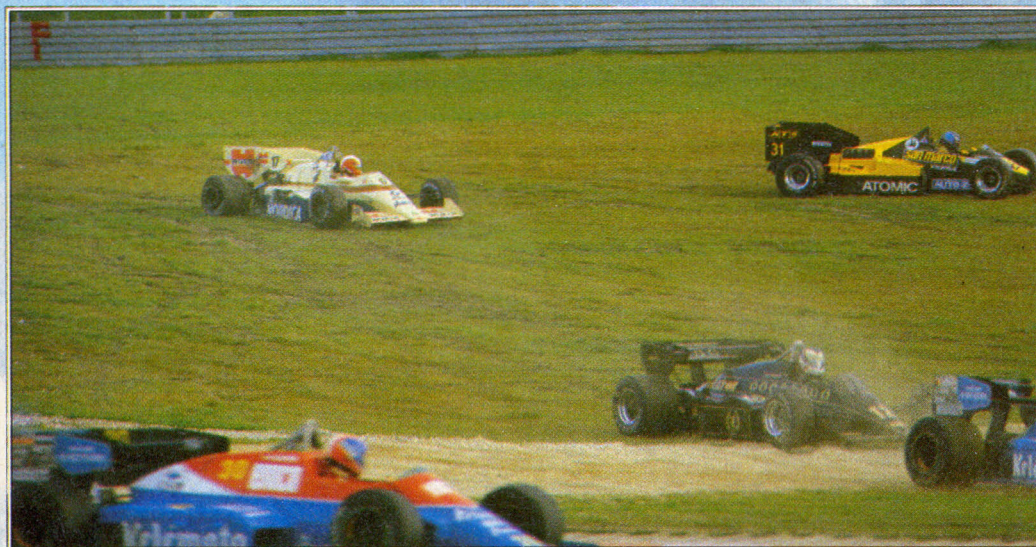
## Rodeo al «Ring»

La curva immediatamente dopo il rettilineo del via, mette in crisi Senna (Foto 1 Colombo) che, arrivando lungo deve frenare sbucando e costringendo così Rosberg alla collisione (Foto 2). Dietro a loro Surer frena bruscamente e viene tamponato da Berger mentre Fabi, coinvolto nel «rodeo» entra in testa-coda (Foto 3-4) girandosi completamente (Foto 5) sulla pista. Un incidente che, fortunatamente non ha avuto conseguenze per i piloti: resta il fatto, come AS aveva già sottolineato, che chi ha progettato il nuovo Nürburgring, poteva prevedere un rettilineo di partenza più lungo in modo che le vetture avessero più tempo per sgranarsi (Fotografie Villani)



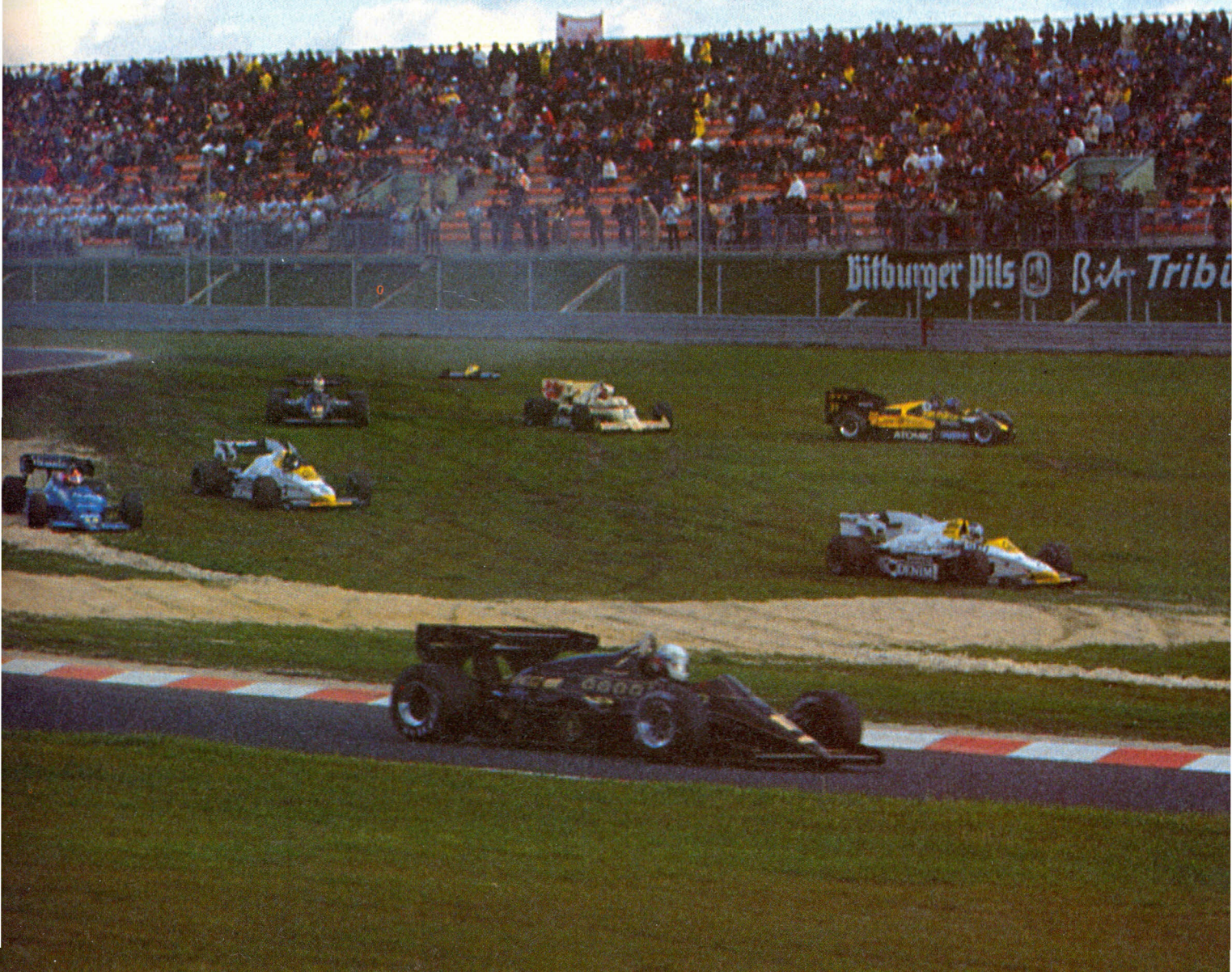






## Parcheggio tedesco

Sotto (FotoAmaduzzi), una veduta d'insieme del «parcheggio» del Ring dopo l'incidente in partenza. De Angelis sfila, Laffite e Mansell manovrano per riprendere la pista, mentre Senna (con l'alettone distrutto) Rosberg, Surer, Berger e Ghinzani dovranno rassegnarsi. A sinistra e qui a fianco, alcuni particolari del «fuoristrada» tedesco con Senna ormai fuori gioco, Mansell che rientra e Ghinzani che farà alcuni metri e poi dovrà fermarsi e Gartner che, indenne, sfila in pista. In basso, Fabi viene riportato sulla... retta via. L'Italiano della Brabham potrà così continuare la corsa (FotografieVillani)

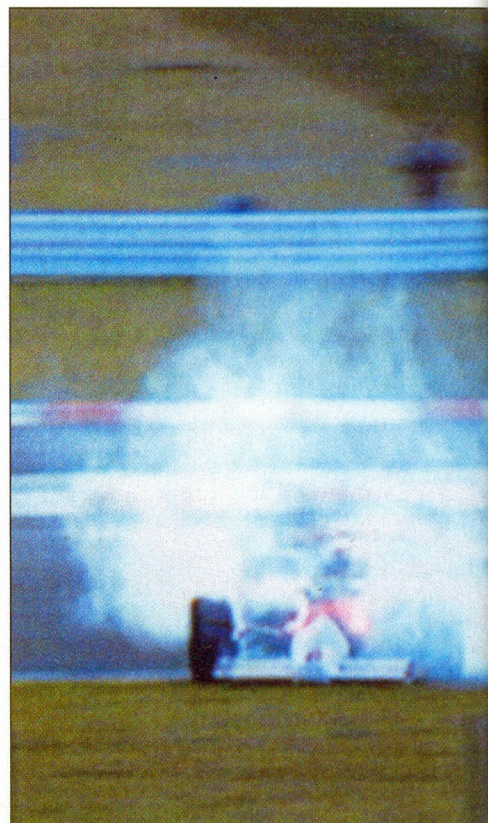
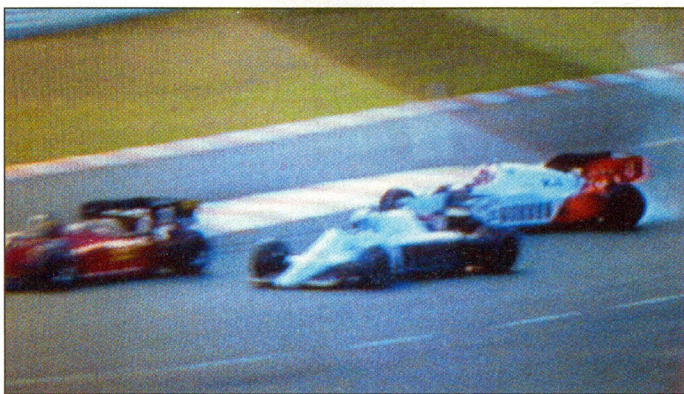




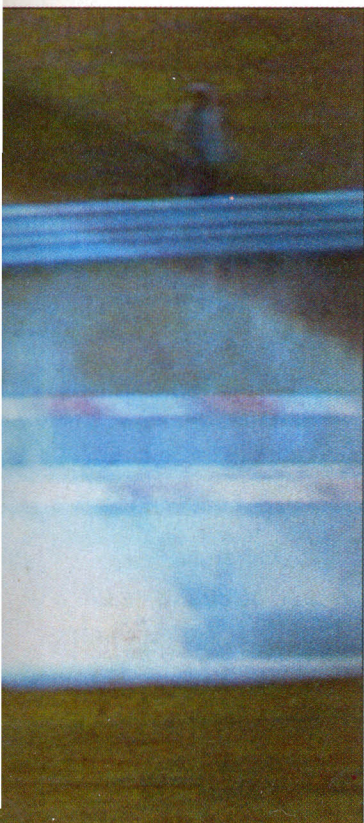


## L'errore di Lauda

Si formano le... coppie, anzi i terzetti. Davanti Prost, Tambay e Piquet s'involano (sopra, fotoVillani) inseguiti da Warwick (che fa da «tappo»), Alboreto e Lauda (nell'altra pagina fotoVillani). Si va avanti così per ventidue giri poi il fatto che potrebbe determinare il mondiale: Lauda, in sesta posizione, comincia a innervosirsi, vuole assolutamente riavvicinarsi Prost o perlomeno guadagnare posizioni. Prima tenta senza successo di passare Alboreto poi, durante il doppiaggio di Baldi, arriva lungo, e va in testa coda (a destra, Attualfoto) perdendo 11 secondi









ZOOM



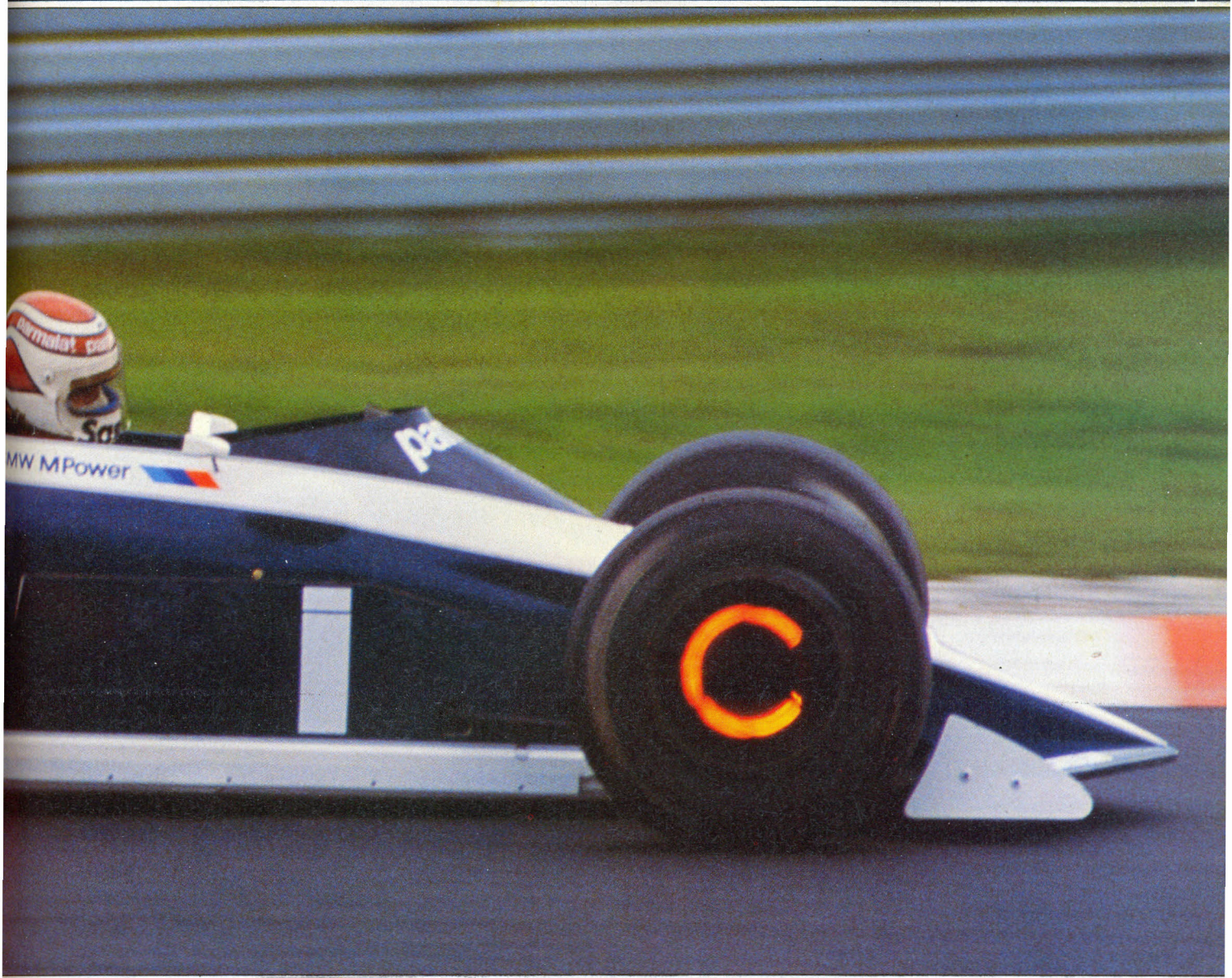
GP EUROPA



### **Frena, Nelson, frena!**

Piede pesante in frenata il nostro Piquet? No, il surriscaldamento dei dischi dei freni in gara è cosa normale. In più, la Brabham del campione del mondo monta dischi in carbonio e ciò fa risaltare maggiormente il fenomeno (fotoVillani).







ZOOM



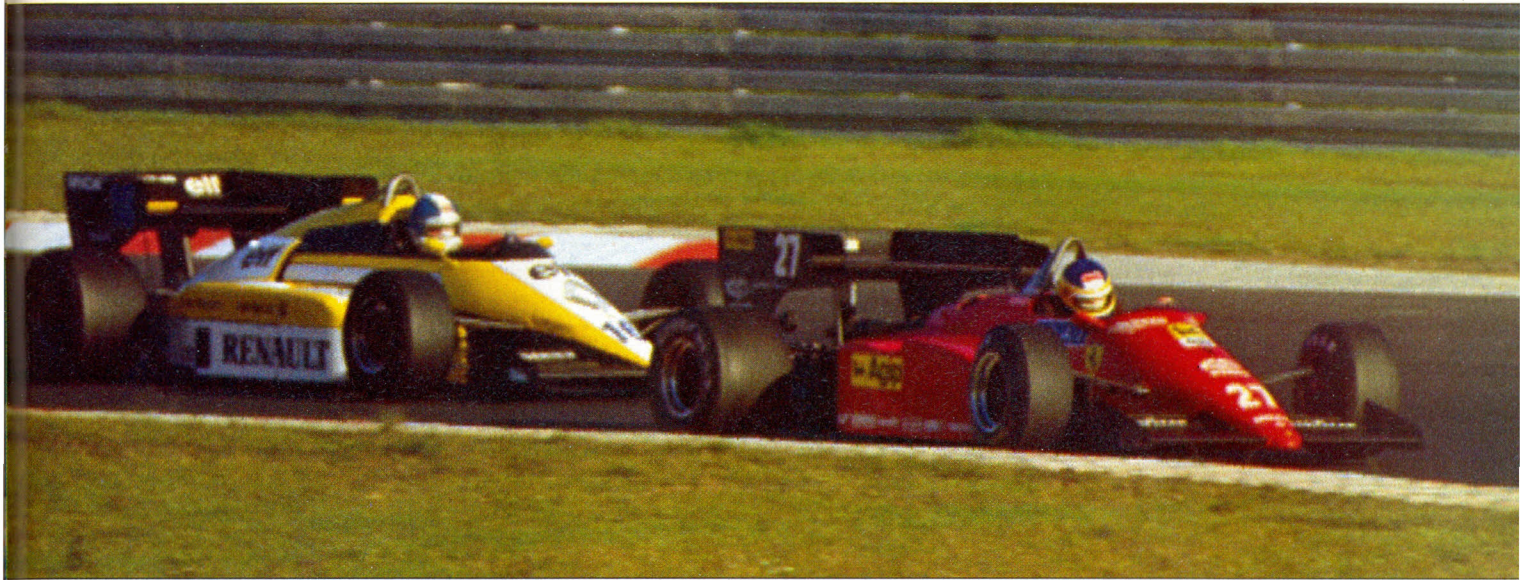
GP EUROPA

## Che grinta Alboreto!

Dopo quarantanove giri passati nella scia della Renault, Alboreto decide di forzare e superare Warwick. Il sorpasso viene preparato con cura dal pilota della Ferrari e ha il suo svolgimento prima di una curva. Alboreto imposta la sua traiettoria a fianco di Warwick e spinge a fondo, contando anche su una maggior potenza in quanto la Renault ha problemi a uno scarico. Il sorpasso viene completato poco prima della curva: Alboreto, lungo in staccata, deve tenere una traiettoria più larga rispetto a quella di Warwick. Poi il ferrarista riprende la traiettoria ottimale (FotoColombo)





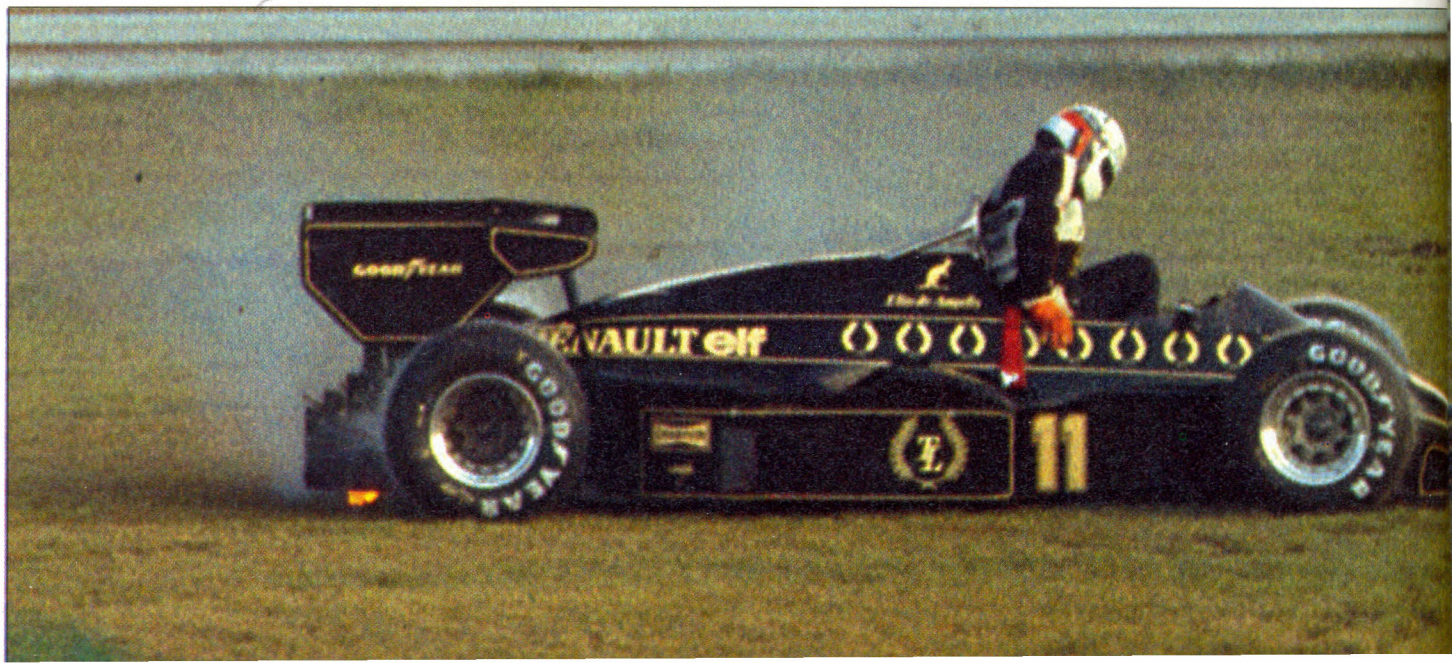




ZOOM



GP EUROPA

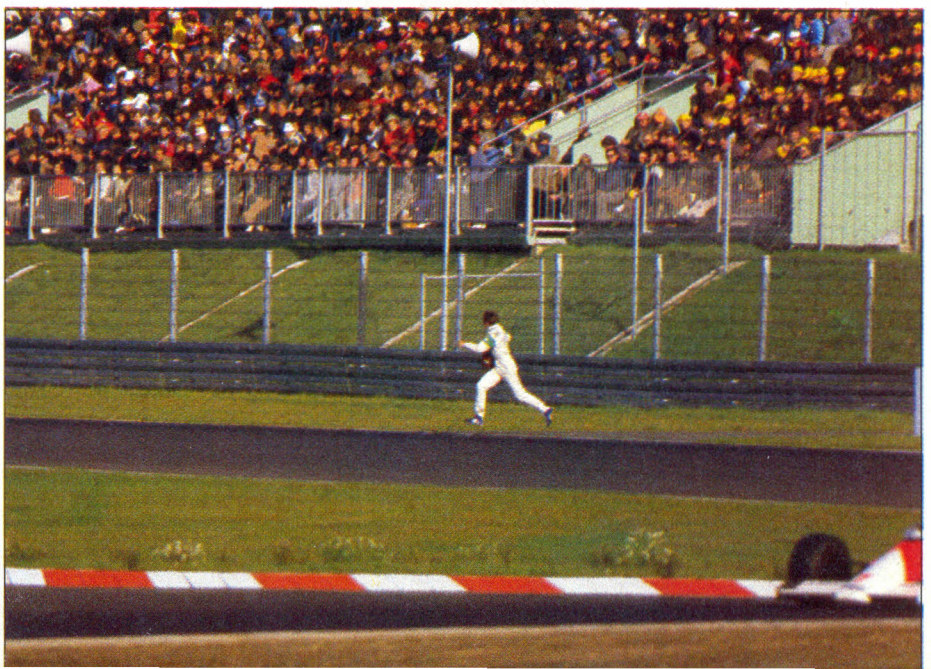




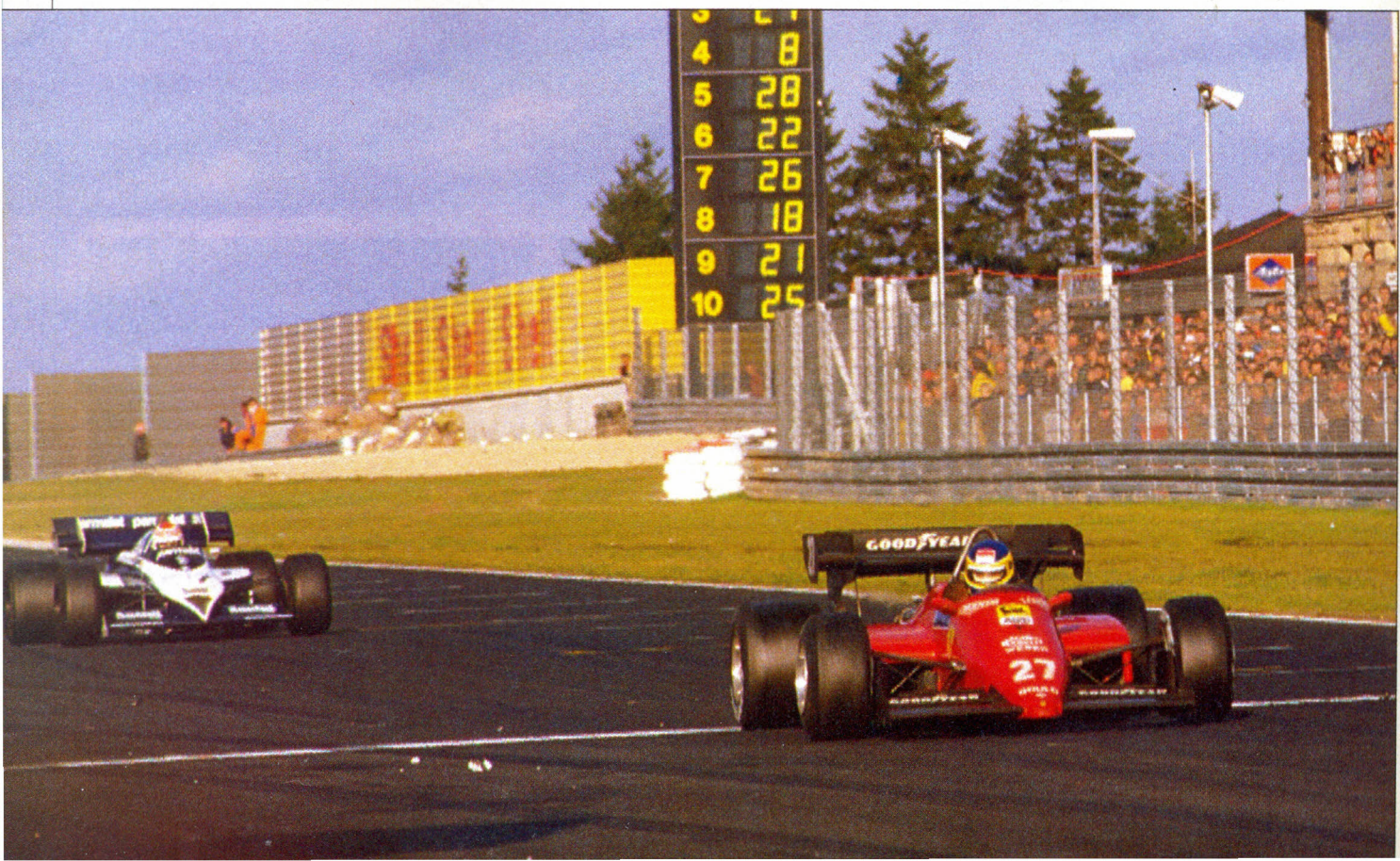
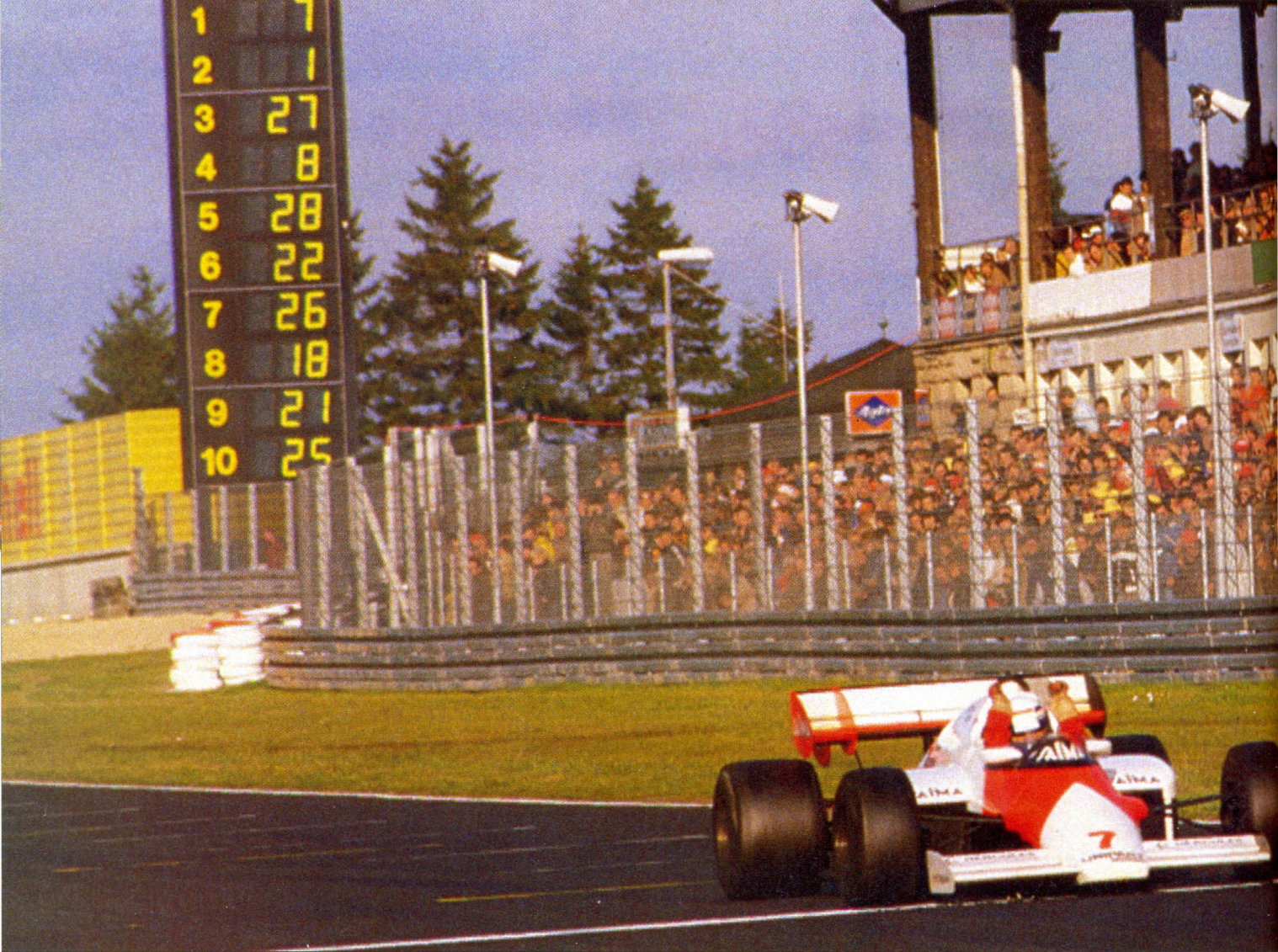


## Viva P'Italia

Sfidando il freddo tremendo, un solitario gruppetto di tifosi ferraristi (nel riquadro in alto, FotoAmaduzzi) ha applaudito il successo degli italiani: la Ferrari con Alboreto secondo e Arnoux quinto (sopra a sinistra); l'Alfa con Patrese (sopra) sesto e Cheever (sopra e a destra Amaduzzi) costretto al ritiro al 38° giro dopo una gara entusiasmante. Più sfortunato De Angelis (a sinistra) capitolato per rottura al 26° giro (FotoVillani)









ZOOM



GP EUROPA



## Oggi a me, domani a te

Oggi a me, domani a te: lo può dire Prost a Lauda (sopra FotoVillani) dopo l'arrivo vincente del Nürburgring (a sinistra FotoVillani). Ma lo può dire anche Alboreto a Piquet: l'italiano, infatti, dopo un lungo inseguimento, al brasiliano, riesce a superarlo a poche decine di metri dal traguardo (in basso a sinistra FotoVillani) perché il campione del mondo in carica rimane senza benzina. Alboreto e Piquet (sotto Attualfoto) alla fine si abbracciano sorridendo: oggi la F. 1, con le sue limitazioni, è anche questo







**Così (in 11) al traguardo**

| PILOTA                       | VEETTURA        | GIRI | TEMPO       | MEDIA       | DISTACCO |
|------------------------------|-----------------|------|-------------|-------------|----------|
| 1. <b>Alain Prost</b>        | McLaren-Tag     | 67   | 1.35'13"284 | 191,751 kmh |          |
| 2. <b>Michele Alboreto</b>   | Ferrari         | 67   | 1.35'37"195 | 191,000 kmh | 23"911   |
| 3. <b>Nelson Piquet</b>      | Brabham-Bmw     | 67   | 1.35'38"206 | 190,900 kmh | 24"922   |
| 4. <b>Niki Lauda</b>         | McLaren-Tag     | 67   | 1.35'56"370 | 190,300 kmh | 43"086   |
| 5. <b>René Arnoux</b>        | Ferrari         | 67   | 1.36'14"714 | 189,700 kmh | 1'01"430 |
| 6. <b>Riccardo Patrese</b>   | Euro-Alfa Romeo | 66   | 1.36'46"459 | 185,900 kmh | 1 giro   |
| 7. <b>Andrea De Cesaris</b>  | Ligier-Renault  | 65   | 1.35'19"675 | 185,800 kmh | 2 giri   |
| 8. <b>Mauro Baldi</b>        | Spirit-Hart     | 65   | 1.36'31"263 | 183,500 kmh | 2 giri   |
| 9. <b>Thierry Boutsen</b>    | Arrows-Bmw      | 64   | 1.34'51"712 | 183,900 kmh | 3 giri   |
| 10. <b>François Hesnault</b> | Ligier-Renault  | 64   | 1.35'53"293 | 181,900 kmh | 3 giri   |
| 11. <b>Derek Warwick</b>     | Renault         | 61   | 1.27'35"299 | 189,800 kmh | 6 giri   |

**I primati**

**PRIMATO SULLA DISTANZA**

Alain Prost (McLaren-Tag Mp 4/2) 67 giri pari a km 304,314 in 1.35'13"284 alla media di km/h 191,751. Non esiste un primato precedente visto che è questa la prima gara di Formula 1 che si corre sul nuovo Nürburgring.

**PRIMATO SUL GIRO**

Nelson Piquet (Brabham-Bmw) e Michele Alboreto (Ferrari), il 62. in 1'23/146 alla media di km/h 196,656. Non esiste un primato precedente visto che è questa la prima gara di Formula 1 che si corre sul nuovo Nürburgring.

**Classifiche iridate**

**MONDIALE PILOTI**

Lauda 66; Prost 62,5; De Angelis 32; Piquet 28; Alboreto 27,5; Arnoux 27; Warwick 23; Rosberg 20,5; Mansell 13; Tambay 11; Senna e T. Fabi 9; Patrese 8; Laffite e Boutsen 5; Cheever, Johansson e De Cesaris 3; Ghinzani e Gartner 2; Surer e Berger 1.

**MONDIALE COSTRUTTORI**

McLaren 128,5; Ferrari 54,5; Lotus 45; Brabham 37; Renault 34; Williams 25,5; Toleman 12; Euro Alfa 11; Arrows 6; Ligier e Osella 4; Ats 1.

**NÜRBURGRING**  
m. 4.542



**Così (in 26) al via**

|                                                               |                                                           |
|---------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|
| 1. FILA                                                       |                                                           |
| 7 <b>Alain Prost</b><br>McLaren-Tag<br>1'19"175               | 1 <b>Nelson Piquet</b><br>Brabham-Bmw<br>1'18"871         |
| 2. FILA                                                       |                                                           |
| 6 <b>Keke Rosberg</b><br>Williams-Honda<br>1'20"652           | 15 <b>Patrick Tambay</b><br>Renault<br>1'19"499           |
| 3. FILA                                                       |                                                           |
| 28 <b>René Arnoux</b><br>Ferrari<br>1'21"180                  | 27 <b>Michele Alboreto</b><br>Ferrari<br>1'20"910         |
| 4. FILA                                                       |                                                           |
| 12 <b>Nigel Mansell</b><br>Lotus-Renault<br>1'21"710          | 16 <b>Derek Warwick</b><br>Renault<br>1'21"571            |
| 5. FILA                                                       |                                                           |
| 2 <b>Teo Fabi</b><br>Brabham-Bmw<br>1'22"206                  | 22 <b>Riccardo Patrese</b><br>Euro Alfa Romeo<br>1'21"397 |
| 6. FILA                                                       |                                                           |
| 19 <b>Ayrton Senna</b><br>Toleman-Hart<br>1'22"439            | 18 <b>Thierry Boutsen</b><br>Arrows-Bmw<br>1'22"246       |
| 7. FILA                                                       |                                                           |
| 5 <b>Jacques Laffite</b><br>Williams-Honda<br>1'22"613        | 23 <b>Eddie Cheever</b><br>Euro Alfa Romeo<br>1'22"525    |
| 8. FILA                                                       |                                                           |
| 17 <b>Marc Surer</b><br>Arrows-Bmw<br>1'22"709                | 8 <b>Niki Lauda</b><br>McLaren-Tag<br>1'22"643            |
| 9. FILA                                                       |                                                           |
| 31 <b>Gerhard Berger</b><br>Ats-Bmw<br>1'23"116               | 26 <b>Andrea De Cesaris</b><br>Ligier-Renault<br>1'23"054 |
| 10. FILA                                                      |                                                           |
| 24 <b>Piercarlo Ghinzani</b><br>Osella-Alfa Romeo<br>1'24"699 | 25 <b>François Hesnault</b><br>Ligier-Renault<br>1'23"322 |
| 11. FILA                                                      |                                                           |
| 30 <b>Jo Gartner</b><br>Osella-Alfa Romeo<br>1'26"156         | 10 <b>Jonathan Palmer</b><br>Ram-Hart<br>1'25"050         |
| 12. FILA                                                      |                                                           |
| 21 <b>Mauro Baldi</b><br>Spirit-Hart<br>1'28"137              | 11 <b>Elio De Angelis</b><br>Lotus-Renault<br>1'26"161    |
| 13. FILA                                                      |                                                           |
| 20 <b>Stefan Johansson</b><br>Toleman-Hart<br>1'41"179        | 9 <b>Philippe Alliot</b><br>Ram-Hart<br>1'30"259          |

**Questi (15) i ritiri**

|                           |                   |    |                   |
|---------------------------|-------------------|----|-------------------|
| <b>Jo Gartner</b>         | Osella-Alfa Romeo | 61 | finito carburante |
| <b>Teo Fabi</b>           | Brabham-Bmw       | 58 | trasmissione      |
| <b>Nigel Mansell</b>      | Lotus-Renault     | 52 | motore            |
| <b>Patrick Tambay</b>     | Renault           | 48 | alimentazione     |
| <b>Eddie Cheever</b>      | Euro Alfa Romeo   | 38 | alimentazione     |
| <b>Philippe Alliot</b>    | Ram-Hart          | 38 | turbo             |
| <b>Jonathan Palmer</b>    | Ram-Hart          | 36 | turbo             |
| <b>Jacques Laffite</b>    | Williams-Honda    | 28 | turbo             |
| <b>Elio De Angelis</b>    | Lotus-Renault     | 26 | motore            |
| <b>Stefan Johansson</b>   | Toleman-Hart      | 18 | motore            |
| <b>Keke Rosberg</b>       | Williams-Honda    | 1  | incidente         |
| <b>Ayrton Senna</b>       | Toleman-Hart      | 1  | incidente         |
| <b>Gerhard Berger</b>     | Ats-Bmw           | 1  | incidente         |
| <b>Marc Surer</b>         | Arrows-Bmw        | 1  | incidente         |
| <b>Piercarlo Ghinzani</b> | Osella-Alfa Romeo | 1  | incidente         |

**N.B.** - Le classifiche del mondiale sono aggiornate alla decisione presa dall'Esecutivo Fisa la scorsa settimana, con la quale si è provveduto a cancellare i punti conquistati nei Gran Premi dal team Tyrrell (squalificato per tutta la stagione '84 in seguito a irregolarità), attribuendo quindi nuovi punti ai piloti giunti alle spalle delle vetture inglesi quando si sono classificate entro i primi sei posti.



NÜRBURGRING: 1° PROST, 2° ALBORETO, 3° PIQUET (FotoVillani)



## La lettera misteriosa

A SEGUITO della lettera di Alessandro Lampugnale — mio navigatore nella 18. Coppa Liburna — pubblicata sul n. 40 di Autosprint, vi prego di volere prendere nota che chi vi scrive, Andrea Aghini, non era a conoscenza di tale lettera e del suo contenuto e quindi non la aveva nemmeno firmata. Oltretutto dissento in modo assoluto da quanto in essa riportato e dalle critiche che vengono portate in evidenza. Vi prego quindi di voler pubblicare su AS la mia decisa smentita.

Andrea Aghini - Fauglia (Livorno)

INFORMATO in data odierna dal mio pilota della lettera pubblicata sul n. 40 di Autosprint riguardo la Coppa Liburna, vi scrivo per comunicarvi di non essere l'autore di quanto scritto. Onde fugare ogni equivoco spero che pubblicate questa mia smentita come richiestovi anche da Andrea Aghini con una lettera inviata ancora prima che avesse avuto la possibilità di rintracciarmi e chiarire l'accaduto.

Alessandro Lampugnale  
Collesalveti (Livorno)

CHI HA SCRITTO allora la lettera incriminata? È un mistero non facile da chiarire, anche se è evidente che l'autore è in stretti rapporti con l'equipaggio livornese, considerata la ricchezza di dettagli riportati in quella lettera di protesta. Si potrebbe quasi parlare di un ripensamento degli autori della missiva che, dopo i dovuti chiarimenti con gli organizzatori della «Liburna», sono tornati sui loro passi. Questa ipotesi non tiene però conto degli ottimi rapporti esistenti fra l'equipaggio livornese e Dado Andreini, manager della gara, per cui secondo logica questo chiarimento sarebbe dovuto avvenire prima dell'invio della lettera, cosa che invece non si era verificata. Lasciamo quindi senza risposta l'enigma, ma nel frattempo siamo venuti a conoscenza di una ferma protesta indirizzata da Schizzi per la mancanza di adeguate misure anticorruzione alla «Liburna». Proprio l'incendio della Talbot-Lotus di Schizzi-Cavallini e le mancanze che erano emerse in quell'occasione rappresentavano uno dei punti salienti della lettera pubblicata sul n. 40 di AS. Si infittisce quindi il mistero e le varie polemiche avranno ripercussioni in sede di sottocommissione Csaì: a questo punto c'è solo da augurarsi che il tutto non si ripercuota negativamente sulle prossime edizioni di una gara valida e ricca di tradizioni come la «Liburna».

## Una scuola (poco) dimenticata

HO AVUTO occasione di leggere nella rubrica «Self service» del n. 39 di Autosprint la risposta alla lettera di Xavier Tabone, intitolata ambigualmente «Tutto sui corsi di pilotaggio». Mi sento quindi in dovere di effettuare alcune considerazioni e puntualizzazioni al riguardo. Dalla lettera del signor Tabone si intuisce infatti come questi si rivolga a voi per chiedere lumi su un argomento di cui risulta completamente digiuno, non essendo in possesso di alcuna licenza che gli permetta di gareggiare in pista, e non avendo alcuna esperienza nel settore dell'automobilismo sportivo. Nella vostra

risposta mi sarei dunque aspettato una illustrazione più completa del panorama delle scuole di pilotaggio italiane con la conseguente offerta al vostro lettore di un'adeguata spiegazione sul «senso» di ciascuna scuola, su quello che ciascun può non solo a livello di mezzi ma anche di esperienza, e sulla priorità che l'una può avere sulle altre. Non nascondo dunque che sono rimasto estremamente sorpreso nel constatare come nel vostro discorso abbiate dato netta priorità alla Scuola di pilotaggio Csaì che, senza voler togliere nulla alla validità della medesima, risulta essere del tutto inadeguata alle necessità del vostro lettore. Mi preme infatti ricordarvi che i corsi di pilotaggio Csaì con i quali non voglio assolutamente entrare in concorrenza, possono essere effettuati unicamente da giovani che abbiano già maturato considerevoli esperienze nel settore delle corse, come a suo tempo, quando appunto la scuola fu presentata, venne accuratamente specificato. E vorrei ancora puntualizzare che proprio in occasione della presentazione della

scuola Csaì, fu precisato come questa servisse unicamente a scopo di «specializzazione» per quanti mostrassero già capacità attitudinali ed economiche per andare avanti nel settore professionale delle corse automobilistiche. A questo punto dunque, in base alle considerazioni fatte, mi sembra perfettamente ovvio che il nostro lettore non sia assolutamente in grado di poter partecipare a una siffatta scuola federale non essendo in possesso dei requisiti richiesti. Ora dunque vi chiedo: non sarebbe stato più opportuno spiegare la collocazione precisa di ciascuna scuola? Sono anni che io lotto con successo per creare dal «nulla» giovani piloti, offrendo a qualsiasi ragazzo la possibilità di scoprire il proprio talento e di verificare la propria attitudine alla guida in pista. È dal '68 infatti che contribuisco in Italia alla preparazione di base di chiunque voglia avvicinarsi al mondo delle corse, avendo con ciò sicuramente favorito la crescita del « vivaio » nazionale. Non va dimenticato infatti che, dopo le prime lezioni in pista (a conclusione di ogni

corso), mi sono sempre preoccupato di seguire i miei allievi nelle successive esperienze in gara cercando di indirizzarli nelle categorie a loro più accessibili. A coronamento di questo disegno ho pertanto provveduto già dal lontano '77 all'organizzazione di gare club che nel corso della stagione potessero servire da prima esperienza a tutti i piloti usciti dai miei corsi. E per favorire le prime «imprese» dei miei allievi vorrei ancora ricordare che sono stato e sono tutt'ora l'unico a fornire vetture monoposto complete di assistenza durante le giornate di prova e gara a un costo che si può definire largamente accessibile.

Henry Morrogh - Magione (Perugia)

IL TENACE Henry Morrogh dimentica forse che una risposta dettagliata come quella desiderata, in cui si fossero prese in esame tutte le caratteristiche delle varie scuole di pilotaggio, avrebbe occupato tutte le pagine dedicate alla posta togliendo spazio ad altri argomenti ugualmente, se non più, interessanti. Ai vari corsi abbiamo dedicato in passato ampi servizi e con quella risposta intendevamo solamente fare un quadro generale della situazione, per poi affidare ai lettori eventualmente interessati il compito di informarsi personalmente sui pregi delle singole scuole. Fra i corsi esistenti abbiamo preso in esame solo quello federale appunto per non essere accusati di favoritismi verso l'una o l'altra scuola privata. Nel fare questo abbiamo precisato chiaramente che «per accedere a questo corso bisogna però essersi già distinti nel karting o nelle gare automobilistiche e si tiene conto come fattore discriminante dell'età». Questo non toglie che la scuola Csaì possa interessare, ora o in futuro, a un numero elevatissimo di giovani lettori. La risposta data non si riferiva infatti solo alla richiesta di quell'appassionato, ma era diretta a tutti i ragazzi intenzionati a debuttare nell'automobilismo, alcuni dei quali potrebbero appunto decidere di esordire con un'esperienza agonistica nel karting per potere poi accedere alla scuola federale. Con questo non intendevamo certo sminuire il valore dei corsi di Morrogh (o degli altri esistenti in Italia), da cui sono usciti buona parte dei conduttori italiani di F.1 degli ultimi anni, ma solo consigliare gli aspiranti piloti a iscriversi a una di queste scuole, a loro scelta.

## LA FOTO Il fedelissimo Alen

VORREI VEDERE dedicata a Markku Alen la rubrica «La foto», con un'immagine del pilota finlandese possibilmente sulla Fiat 131 e con i dati principali della sua carriera.

Claudio Gnoli - Milano



DOPO LA recente riconferma nella squadra ufficiale Lancia, Markku Alen si appresta a disputare nel 1985 la sua dodicesima stagione con il Gruppo Fiat: un record assoluto di fedeltà a una Casa che praticamente nessun altro pilota può vantare. Il finlandese ha esordito nei rally nel 1969 a 18 anni, è passato poi alla Ford nel '73 e l'anno seguente ha iniziato la collaborazione con la Fiat, per cui ha collaudato e portato al successo tutte le vetture del Gruppo dominatrici delle passate stagioni iridate. La prima vittoria risale al 1975 in Portogallo, con la 124 Abarth, mentre la stagione successiva ha condotto al successo la 131 Abarth nella gara d'esordio, il Rally dell'Elba (valevole per l'europeo conduttori) e poco dopo nel «1000 Laghi», una corsa che nella sua carriera ha vinto ben quattro volte. Da allora, se si esclude il 1982 a causa del ridotto impegno agonistico della Fiat, ha sempre vinto almeno una gara iridata in ogni stagione, contribuendo in modo determinante alla conquista dei titoli mondiali del Gruppo torinese. Nel 1978 si è anche laureato campione del mondo rally (allora Coppa Fia Rally), mentre quest'anno occupa il secondo posto nella classifica piloti, a due gare dalla conclusione del campionato iridato.

Nella foto: Markku Alen con la debuttante 131 Abarth nel vittorioso Rally dell'Elba nel 1976.

## La parola agli organizzatori

LA COSA che ci appare più rilevante nella lettera pubblicata su AS n. 38, a proposito dell'ultimo «Valli Imperiesi», è paradossalmente quanto... non è stato scritto. In due sensi. Anzitutto perché mentre al giornale è stata inviata una lettera («firmata»), al nostro sodalizio ne è stata inviata una copia anonima. Tale anonimato «dimezzato» è stato anche spiegato nella lettera inviata direttamente. I piloti contestatori hanno così spiegato l'anonimato: «non firmiamo perché sappiamo benissimo che poi le nostre iscrizioni ai prossimi Rally delle Palme e al «Valli Imperiesi» non sarebbero ben accette». È questo un modo di ragionare che rifiutiamo. E infatti offensivo nei nostri confronti e, forse, l'unica risposta giusta sarebbe di lasciare certi personaggi nel loro brodo. Ma fosse solo per rispetto verso chi — e non sono pochi — riconosce all'Imperia Corse uno



# IL DITO SULLA PIAGA Lo scandalo dei fogli di circolazione

**Non vi scrivo per parlare di automobilismo sportivo, ma per trattare un argomento che mi ha lasciato perplessa. Il mio ragazzo, circa 5 mesi fa, ha acquistato un'auto nuova. Essendo scaduto il foglio di via, siamo andati dal concessionario a vedere se fosse arrivato il libretto di circolazione. Avendo ricevuto risposta negativa, il mio ragazzo ha supposto allora che avrebbe dovuto rinnovare il foglio. Invece l'impiegata ci ha detto che la motorizzazione (o l'ACI?) da gennaio non rinnova più i fogli di via. Quindi la conclusione è questa: dobbiamo andare in giro senza il libretto e con il foglio scaduto, e se ci ferma la polizia... dobbiamo pagare la multa! Vorrei sapere da voi se la realtà è veramente questa e il perché di questa «ingiustizia».**

Anna Conti - Roma

IL PASSAGGIO al nuovo sistema diretto di consegna dei libretti di circolazione ha fatto numerose «vittime», e cioè tutti coloro che, avendo acquistato la macchina nei primi mesi di quest'anno, hanno dovuto subire le inevitabili conseguenze del cambiamento. Mentre in precedenza la distribuzione passava attraverso il Pubblico Registro Automobilistico ora il libretto viene emesso direttamente dai centri meccanografici della Motorizzazione e così le pratiche ancora da evadere hanno subito un ulteriore rallentamento, come appunto è successo al nostro lettore romano e a molti

altri automobilisti. A complicare le cose è giunto il divieto di rinnovare i fogli di via scaduti, prima che tutto fosse risolto. In varie province si sono avute delle deroghe, permettendo il rinnovo del foglio di circolazione, ma per molti altri utenti della strada si sta registrando l'assurda situazione di dovere circolare con il foglio non rinnovabile, con tutte le conseguenze che comporta se si viene fermati da una pattuglia della Polizia Stradale che non ammette deroghe al codice. Fortunatamente nella quasi totalità dei casi ci si trova di fronte a un atteggiamento comprensivo da parte degli agenti, ma rimane comunque l'assurdità della cosa che, a quanto sembra, non si risolverà certo in tempi brevi, vista la mole di lavoro arretrato ancora a carico del PRA. In proposito va ricordato che la colpa di questa situazione (vi sono pratiche inevase addirittura da anni) è da attribuire principalmente alla burocrazia statale che, bloccando le assunzioni e creando difficoltà per quel che riguarda gli straordinari lavorativi, ha contribuito a rendere insostenibile il rapporto fra addetti e mole di lavoro. È questa l'ennesima «ingiustizia» creata dalla farraginosità della macchina statale, che per colpa dei suoi disguidi e delle sue lentezze burocratiche costringe i cittadini a essere fuori legge, per poi eventualmente multarli sonoramente, senza contare i problemi che incontra chi vuole andare all'estero con la propria vettura munita solo del foglio di circolazione.

faccio per togliere ogni dubbio a chi non ha avuto modo di conoscere personalmente l'organizzazione e gli organizzatori di questa gara. Voglio precisare che con il signor Smedile (l'autore della lettera) ho parlato del rimborso, mai quantificato, a un unico equipaggio. Si è inoltre parlato di convenzioni, intese come disponibilità e non come sconti, anche se pagare 45.000 lire al giorno per una pensione completa significa evidentemente un trattamento di favore. In quanto alla asserita mancanza di stazioni di servizio aperte, queste in realtà erano ben tre, come sapevano tutti, tanto che nessun altro ha avuto difficoltà. Senza presunzione, vorrei precisare che ormai da sei anni organizziamo rally automobilistici e non certo corse di cammelli.

Luigi Grossi - Pico (Frosinone)

SI FANNO sempre più ricorrenti le lamentele dei piloti contro gli organizzatori dei rally, come hanno dimostrato chiaramente le numerose lettere di protesta pubblicate nelle ultime settimane. In alcuni casi le rimostranze sono ingiustificate, in altri si debbono invece riscontrare dei seri problemi di fondo. Per quello che riguarda il Rally di Pico e il «Valli Imperiesi» affidiamo a voi il giudizio finale, sulla base delle delucidazioni fornite dagli organizzatori nelle loro risposte. Rimane però il dubbio che non sempre tutto fili liscio nel panorama rallyistico nazionale. Uscendo dallo specifico caso di queste due gare e affrontando il problema più in generale bisogna ammettere che il malumore che spesso serpeggia fra i piloti varie volte è giustificato. Vi sono sì proteste motivate da interessi e

rancori personali, ma più di uno si è domandato se non sia forse peggiorato il livello degli organizzatori. Va detto che nella maggioranza dei casi sono gli stessi di qualche anno fa, anche se oggi devono affrontare problemi sempre più assillanti, dovuti principalmente al lievitare dei costi e all'aria di crisi che inevitabilmente si respira anche nell'ambiente rallyistico. Una delle cau-

se principali è legata alla continua rincorsa all'inserimento in calendario nei campionati più titolati, per conquistare l'appoggio degli sponsor (sempre più rari), ma questa rincorsa comporta anche problemi e costi maggiori, con il risultato che più di una gara rimane in forse fino all'ultimo, e questo naturalmente nuoce sul buon andamento delle manifestazioni.

## fermoposta

**MARIO NONINI - Morbegno (Sondrio)** — Speriemo che la «formula culinaria» ottenga fino in fondo l'effetto sperato. Certo male non farà. In quanto alla «spinta» ci spiace ma non siamo proprio in grado di fornirgliela.

**PAOLA TAINI - Thiene (Vicenza)** — Pubblichiamo il tuo appello: tutti i tifosi di Tambay e in particolare Giorgio, a cui abbiamo risposto nel «Fermoposta» sul n. 37 di AS, sono invitati a mettersi in contatto con Paola Taini, via Giotto 15, 36016 Thiene (Vicenza).

**STEFANO TOMASELLA - Milano** — Quei numeri di AS sono esauriti oramai da tempo. Puoi cercare di acquistarli presso qualche negozio di giornali usati o mettendo un annuncio su AS nella «Compravendita» o nel «Fermoposta».

**EDOARDO BARGELLO - Modena** — Accentare tutti non solo è difficile, ma è impossibile: pensi che molti fra i lettori preferirebbero che si parlasse di più di quegli argomenti; per cui, come sempre, cercheremo di mediare le varie richieste. In bocca al lupo comunque per il concorso.

**IVAN ONGARO - Milano** — L'indirizzo della Federazione Italiana Karting è: via Sommacampagna 29, 00185 Roma. Puoi rivolgerti al Karting Club 1000 Miglia, via Mazzini 20, 25080 Prevalle (Brescia), tel. 030/603121, e alla omonima pista, dove avrai modo di contattare numerosi appassionati.

**VITO RIZZI - Mola (Bari)** — I costi per una stagione in F. Fiat ai massimi livelli superano i quaranta milioni, oltre venti sono invece necessari per la F. Panda, mentre per la F.3 la cifra sorpassa i cento milioni, considerando naturalmente la partecipazione a tutto il campionato. Sul n.11 di AS del 1984 abbiamo comunque pubblicato un interessante servizio sui trofei monomarca: rileggilo. Per correre in F.3 è necessaria la licenza internazionale di conduttore.

**ANDREA PERSICO - Aosta** — Le scritte più piccole che si trovano sulle F.1 sono autoadesive, mentre le più grandi sono dipinte. Per ricevere gli adesivi devi inviarti 450 lire in francobolli. Puoi scrivere a Cecotto c/o Toleman Group Motorsport, Unit 9, Witney Trading Estate, Station Lane, Witney, Oxon, Gran Bretagna.

**GIOVANNI LETIZIA - Patù (Lecce)** — Puoi scrivere all'ingegner Ferrari c/o Ferrari Automobili S.p.A., 41053 Maranello (Modena).

**GIOVANNI MURATORI - Castelnovo (Modena)** — Per tutte le informazioni che desideri puoi rivolgerti agli organizzatori: Palagano Fuoristrada Club, via 23 Dicembre 74, c/o Pro Loco, 41046 Palagano (Modena).

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

sforzo notevole per lo sport automobilistico locale, vogliamo brevemente rispondere alle infondate accuse. A proposito del ritardo di un soccorso nella 4. prova speciale vogliamo rilevare che l'ambulanza è intervenuta circa venti minuti dopo l'incidente. Diversi concorrenti lo possono testimoniare e — se qualcuno volesse elementi più concreti — basta andare a verificare l'ora d'arrivo dell'autolettiga al pronto soccorso dell'ospedale: un'ora dopo l'incidente il pilota era al nosocomio d'Imperia. Riguardo poi all'assenza dei cronometristi a fine 4. prova speciale va detto che, in seguito all'incidente, abbiamo ritenuto opportuno sospendere la prova. Con tale sospensione in atto si deve spiegare a che cosa sarebbero serviti i cronometristi nella loro prevista postazione. In merito alla vettura ferma sul percorso e al conseguente incidente dobbiamo innanzitutto precisare che la prova (la 5.) non è stata annullata, ma sospesa. La dinamica dell'incidente verificatosi è parecchio incerta (essendo evidente che tante macchine erano passate in quel punto senza incidenti). Si può anche aggiungere che da parte dei commissari sportivi c'è stata una lunga discussione circa l'opportunità di deferire all'autorità sportiva i due concorrenti in questione. Unico neo effettivamente esistente (come si vede non consideriamo certo la nostra azione indiscutibile e ineccepibile; è importante però la forma e lo spirito con cui si discute) è il disguido che ha impedito la rimozione della vettura incidentata nel primo passaggio del percorso. Anche in questo caso — a proposito del trasferimento su una P.S. (la 5. appunto) in senso contrario alla speciale prevista — si dovrebbe spiegare quale altra soluzione esisteva se non quella praticata dalla direzione gara. L'argomento della mancanza del radar per quel tratto di strada ci sembra poi al limite dell'esilarante. Non comprendiamo infine la sottolineatura, evidentemente negativa, sul fatto che la sala stampa era stata ricavata da locali scolastici. Diciamo chiaramente che uno dei risultati migliori del «Valli Imperiesi» 1984 è stato quello di «creare» questo aggrancio concreto con una scuola superiore di Imperia. La cosa — forse non lo si sa — è stata possibile all'ultimo momento, in seguito a una disdetta venutaci all'improvviso da altri. Forse gli autori della lettera credono che avere a disposizione locali o i mezzi per pagare lussuose suite d'hotel sia facile. A parte questo aspetto — che pure ha una sua importanza se è vero, come è vero, che gli organizzatori dei rally hanno grossi problemi finanziari che portano anche all'esposizione personale — vorremmo sapere in quale rally ci sono informazioni relative ai concorrenti non di testa. La cosa può dispiacere e siamo noi i primi ad ammettere che sarebbe bello poter fornire i risultati tempestivamente e la situazione di tutti. Ma non è con i desideri che ci si deve confrontare, ma con la realtà. Esistono esigenze tecniche che impediscono certe cose, a Imperia come altrove. Tutto ciò, lasciando perdere il fatto che una sala stampa — fino a prova contraria — non è per mogli, fidanzate e madri.

Antonio Bonato - Imperia  
Presidente della Scuderia Imperia Corse

●

**ANCHE SE in ritardo, rispondo alla lettera pubblicata sul n. 38 di Autosprint, riguardante il Rally di Pico. Lo**



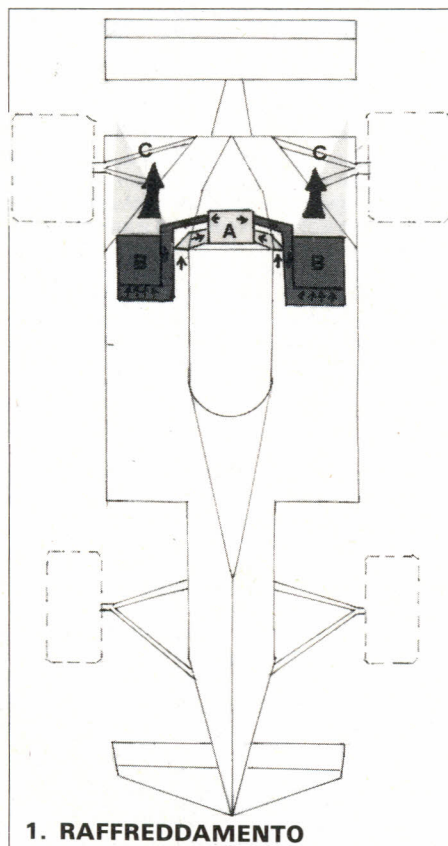
# LA VOSTRA TECNICA

## Soluzioni interessanti, ma...

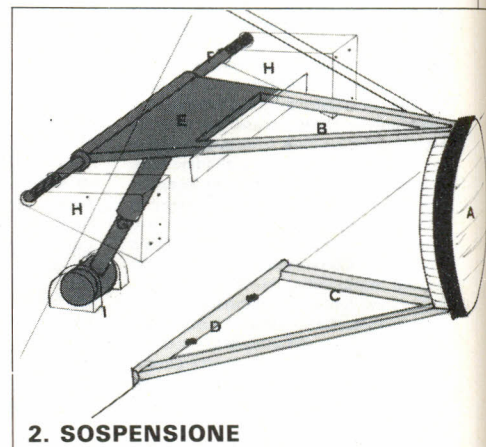
VI SCRIVO per illustrarvi alcune interessanti innovazioni che ritengo applicabili sulle monoposto di F.1. La prima proposta riguarda le sospensioni e, come illustra il disegno, si riuscirebbe a ottenere una maggiore pulizia aerodinamica, specie nell'anteriore, con queste inedite sospensioni in cui ho eliminato il tirante fra la parte superiore dell'ammortizzatore e il vertice del triangolo inferiore, o viceversa. La seconda innovazione si riferisce alla fisionomia dei tubi di scarico. Quelli raffigurati nel disegno dovrebbero consentire una velocità d'uscita dei gas di scarico superiore e una maggior forza propulsiva alla vettura. Anche lo scarico della wastegate potrebbe essere modificato in tal senso; addirittura ponendo gli stessi tubi e la wastegate sotto gli scivoli posteriori si migliorerebbe anche l'effetto suolo. Il terzo disegno si riferisce invece a un nuovo modo per raffreddare il motore: l'aria che entra dalle due prese laterali della vettura va a un piccolo compressore, che la spinge a forte pressione ai radiatori dell'acqua e dell'olio, per uscire infine dagli scivoli posteriori. In questo modo si avrebbe un più rapido raffreddamento dei radiatori, grazie alla maggiore quantità d'aria che perviene e inoltre si migliorerebbe anche l'effetto suolo per l'uscita dell'aria a una elevata velocità. Cosa ne pensate di queste soluzioni? Sono realizzabili e soprattutto darebbero dei reali vantaggi? Volevo inoltre porvi una domanda riguardo l'iniezione di acqua sulla benzina, adottata prima dalla Ferrari e poi imitata da altri team. Tempo fa pubblicaste su AS un sistema analogo di iniezione acqua-benzina che veniva costruito in America. Si ha realmente un minor consumo di carburante con questo sistema? È possibile importarlo in Italia? Quanto costa? È possibile montarlo su motori Alfa Romeo e della Fiat 131 o 124 Sport?

Pier Paolo Cicciola  
Fabbri (Perugia)

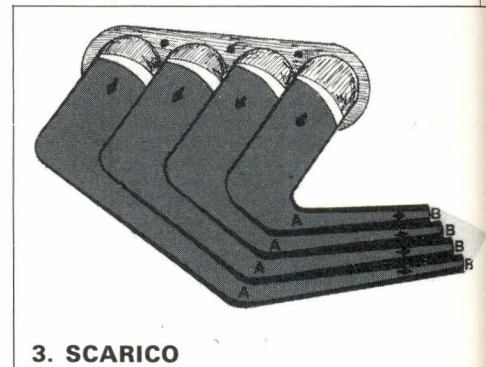
LE SOLUZIONI presentate dal lettore risultano indubbiamente interessanti e particolari, ma da un loro esame generale non sembrano tecnicamente molto valide, né concretamente realizzabili. Il tipo di sospensione proposto può definirsi una soluzione intermedia tra il classico schema a bilanciere e quello a tirante (pull-rod), dove però il tirante viene sostituito direttamente dall'ammortizzatore azionato dal triangolo superiore della sospensione, con la barra di torsione che lavora longitudinalmente. Non essendovi il tirante, che lavorando di punta aziona il gruppo molla-ammortizzatore, situato entro bordo, in questo caso i movimenti sospensivi sono assorbiti direttamente dall'ammortizzatore che agisce da fulcro del triangolo superiore. La soluzione proposta non assicura pertanto le necessarie variazioni geometriche del sistema, rendendo praticamente nullo l'effetto sospensivo. Il vantaggio di avere in questo modo una sospensione più «pulita aerodinamicamente» non sembra per altro molto evidente, tenendo conto della resistenza aerodinamica provocata dal triangolo superiore e dalle piastre di sostegno. Passando all'esame dei tipi di scarico, occorre rilevare che spesso la loro conformazione viene condizionata dallo spazio disponibile nella vettura e che la loro funzione è quella di «scaricare» i gas provenienti dal



**1. RAFFREDDAMENTO**



**2. SOSPENSIONE**



**3. SCARICO**

- 1. RAFFREDDAMENTO:** A - Compressore; B - Radiatori dell'acqua e dell'olio; C - Scivoli del terminale della scocca per ottenere l'effetto suolo.
- 2. SOSPENSIONE:** A - Mozzo; B - Triangolo superiore; C - triangolo inferiore; D - Attacco al telaio del triangolo inferiore; E - Parte in fusione del triangolo superiore con attacco per ammortizzatori; F - Barra di torsione zigrinata ai lati e al centro per attacchi alle parti «H» e «EB»; G - Ammortizzatore; H - Parti per attacco di «F» al telaio; I - Attacco di «G» al telaio.
- 3. SCARICO:** A - Tubo di scarico di una certa larghezza; B - Finale del tubo di scarico strozzato.

motore. Pertanto non risulta motivata la loro utilizzazione come mezzo per aumentare la propulsione della vettura. Certamente si possono sfruttare i gas di scarico per migliorare l'efficienza aerodinamica di un profilo, utilizzando, come ha fatto la Renault, in corrispondenza dei Venturi posteriori, ma non basta certamente restringere la sezione d'uscita degli stessi per ottenere una spinta; per altro la loro lunghezza totale deve essere uguale per ogni singola uscita, al contrario di quello rappresentato nel disegno. Per quanto riguarda l'utilizzazione di un compressore per il raffreddamento dei radiatori dell'acqua e dell'olio, occorre ricordare che per azionarlo viene spesa potenza, dal motore o da una turbina, con una riduzione del rendimento totale della vettura e con un aumento dei problemi costruttivi e di installazione, mentre il sistema non può giudicarsi il più efficiente in termini di raffreddamento.

I diversi sistemi di emulsione acqua-benzina o similari permettono quei vantaggi di cui abbiamo parlato in vari servizi su AS ed è molto valida una loro utilizzazione sulle vetture di serie. Negli USA, come ha ricordato il lettore,

da qualche anno viene commercializzato un kit per la miscelazione di acqua e benzina al costo di circa 100 dollari, ma non viene importato in Italia. La miscelazione acqua-benzina viene utilizzata soprattutto per ridurre il pericolo del battito in testa nei motori, provocato dal basso numero di ottano della benzina senza piombo utilizzata in USA. Nel nostro Paese attualmente viene commercializzato un kit (costo 120 mila lire, montato) che miscela all'aria e alla benzina anche acqua ed alcoli e può essere montato su tutti i modelli di vettura. Alcune prove effettuate hanno dimostrato un funzionamento del motore più «morbido» e più pronto ai bassi e medi regimi, mentre il pericolo del battito in testa è limitato dalla riduzione della temperatura nella camera di scoppio, con un miglioramento nel processo di combustione e una riduzione dei consumi. Il kit è molto semplice ma deve essere montato da personale esperto per poter offrire benefici concreti. Comunque altri sistemi saranno presto commercializzati con soluzioni molto simili a quelle dei motori di F.1.

A cura di **Antonio Ferrari**





**AUTO  
SPRI  
NT**

**SPECIALE  
SULLA STRADA**

L'INTERVISTA/Sergio Pininfarina

# LINEA ROSSA

Il celebre stilista che ha confezionato il «vestito» della Ferrari Testarossa parla della sua esperienza di europarlamentare e dei problemi che attualmente caratterizzano il mercato internazionale. Spiega perché il «made in Italy» sta ottenendo un notevole successo all'estero e la «filosofia di forme» che lo ha ispirato nella creazione della nuova Ferrari  
di Carlo Massagrande

PARIGI — Sotto il flash dei fotografi di mezzo mondo, Sergio Pininfarina spiega Testarossa. Lui, che insieme con Enzo Ferrari è padre di questo miracolo tecnologico e di forme, parla seguendo con gli occhi e con le mani le linee sinuose, bizzarre, aggressive e dolci dell'ultima sua creazione. E tutti ascoltano e tutti guardano con ammirazione. Autosprint ha voluto andare oltre alla semplice, seppur affascinante, presentazione della vettura di Maranello; ha voluto «entrare» nel personaggio Pininfarina, un uomo che porta un nome storico per lo sviluppo dello stile dell'automobile.



## Linea rossa

segue

— Lei ha vissuto una lunga esperienza come eurodeputato. Che cosa ha fatto o che cosa ha ottenuto si facesse per i problemi inerenti all'industria automobilistica europea?

«Il problema dell'industria automobilistica europea è molto complesso. Anzi fa parte, a sua volta, della crisi dell'industria europea in generale. Voglio premettere di essere una persona profondamente convinta che ciò che si fa per il bene dell'industria, lo si fa per il bene della nazionale. Ciò detto, veniamo alla mia esperienza. Io sono entrato nel Parlamento europeo cinque anni orsono convinto di portare una voce concreta, reale, orientata verso interventi favorevoli alle aziende italiane ed, ancor prima, a quelle europee. Ero sinceramente convinto di poter difendere, con una certa autorevolezza, una tendenza che mirava ad intervenire positivamente con aiuti e nuove idee in campo industriale. Ed in effetti, per quel che riguarda il campo automobilistico, di esiti positivi, almeno sulla carta, ve ne sono stati. Quando nell'81 i tedeschi continuavano a dire che la crisi del settore era invenzione (ovvio, loro stavano andando ancora bene), sono riuscito a portare in Parlamento la consapevolezza che i tedeschi si sbagliavano e che se non si fosse subito intervenuti con cambiamenti di rotta e pro-

grammazioni più precise, sarebbe stato il tracollo. Studiai schemi di attività ben precisi che furono sottoposti alla commissione sociale d'occupazione. Poi, nella seconda metà della legislatura, è avvenuto un progressivo rallentamento, quasi una paralisi, dell'attività della commissione. Ciò è stato deleterio al massimo in quanto le industrie, che sono internazionali per loro stessa natura, hanno continuato a seguire le loro politiche. Hanno cioè continuato a tessere accordi senza sviluppare una politica comune a favore dell'industria automobilistica, senza cercare di essere un poco più sensibili ad una politica comunitaria».

— Quindi i progressi non ci sono stati...

«Beh, per lo meno sono stati soltanto teorici, a parole. Abbiamo preso coscienza d'un problema. Io avevo cercato alcune soluzioni, ma lo svolgimento dell'azione parlamentare è stato inferiore alle attese».

— E ora che fa parte della seconda legislatura?

«Sto ritentando. Innanzi tutto ho cambiato commissione, passando da quella sociale d'occupazione, più filosofica, a quella dell'energia. Ciò mi permetterà di essere ancora più a contatto con i vari problemi dell'industria. Sappiamo bene che l'Italia è il Paese che paga più di tutti l'energia necessaria per il processo industriale. Ebbene, io mi sono ripromesso di agire in questo campo in modo che le cose comincino a migliorare. Se ci riuscirò sarà proprio l'industria

automobilistica ad avere i cambiamenti più favorevoli».

— Anche perché c'è il rischio giapponese in agguato...

«Più che rischio parlerei di una "quasi certezza". È chiaro che le aziende italiane tedesche o francesi, dovranno intraprendere delle "joint venture" con aziende giapponesi o statunitensi. Un altro dato allarmante è che le aziende automobilistiche europee stentano a portare avanti programmi in comune, perdendo un'occasione per limitare l'impiego dei capitali. Raro esempio è l'accordo Fiat-Peugeot (e ancora precedente, l'accordo Pininfarina-Peugeot) ma sono casi isolati. L'Europa, su questo piano, dovrebbe essere più unita».

— Vi è stato anche un accordo Seat-Porsche...

«Quello non è stato un vero e proprio accordo. La Seat ha praticamente comprato un progetto. Ad ogni modo, sempre di contratto fra forze europee si tratta. Questo faciliterà, almeno sul piano psicologico, l'entrata della Spagna nel Mec».

— Dalla politica allo studio dell'estetica. Parliamo della Testarossa: com'è nata stilisticamente questo gioiello Ferrari? A quale «filosofia» Pininfarina s'è ispirato?

«La Ferrari conosce molto bene la clientela a cui vuole rivolgersi: ne conosce i gusti, le esigenze. Quindi è padrona assoluta di tutti i segmenti di mercato che può coprire. Ad esempio la GTO è la sintesi della leggerezza e della potenza e si inserisce in

quella fascia d'utenza che cerca soprattutto alte prestazioni sportive. Per quanto riguarda la Testarossa, invece, si deve parlare di fusione fra prestazioni molto elevate, comfort, raffinatezza e sicurezza. In ogni Ferrari c'è qualcosa di innovativo che attrae fortemente: l'idea, ad esempio, di spostare il radiatore dell'acqua nella parte posteriore, come nelle vetture sportive più avanzate, presuppone problemi tecnici che la Ferrari ha risolto benissimo. E questa vettura, per l'altissimo numero di cavalli che sviluppa è la più "Formula Uno" delle Ferrari da strada. Ha ruote più piccole davanti e più grandi dietro; la forma a delta come le monoposto di F.1. Anche per questo la Pininfarina ha privilegiato certi particolari, affrontando un profondo studio aerodinamico che consentisse una straordinaria sicurezza in proporzione alle prestazioni».

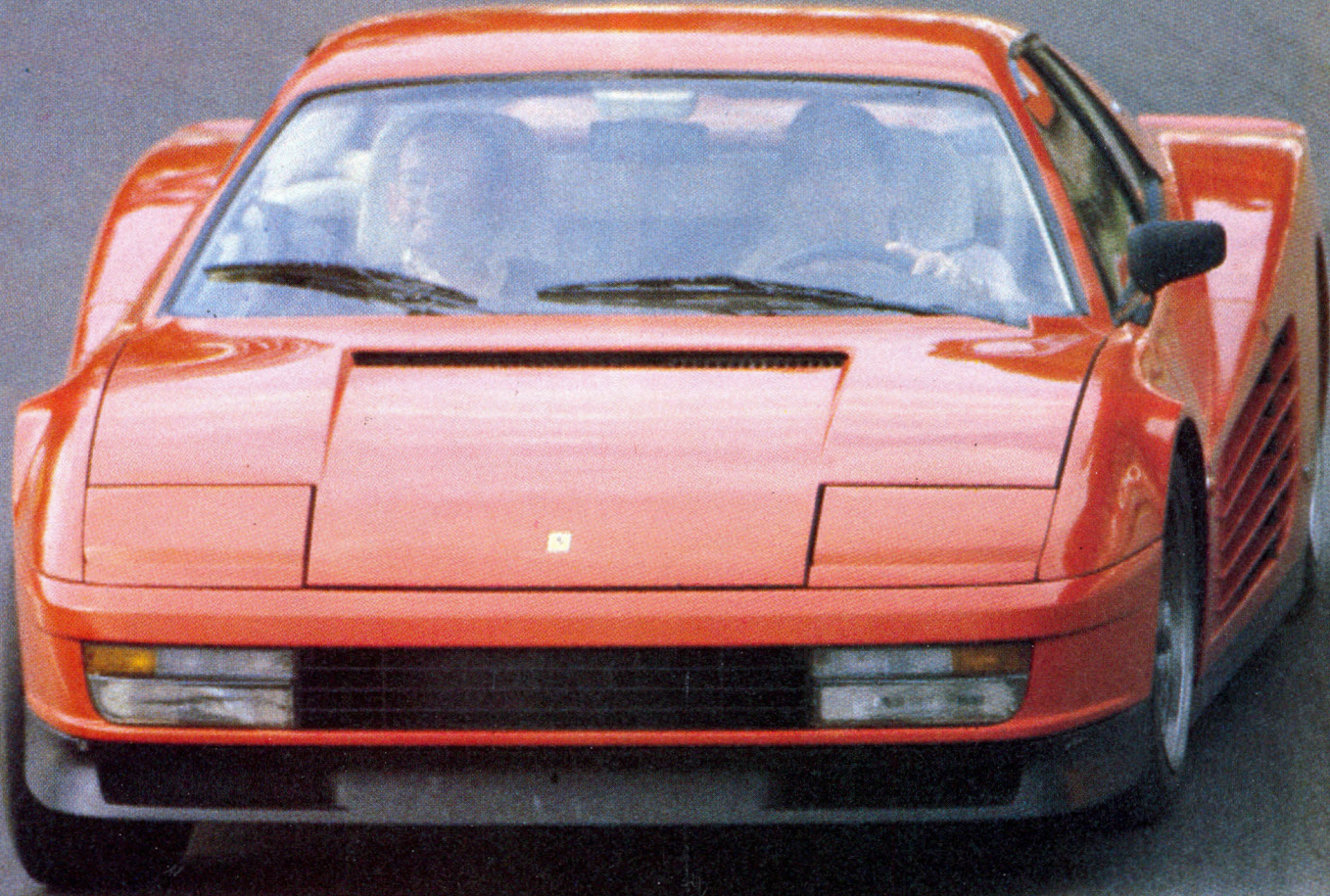
— Sarà prodotta in numero limitato?

«No, si comincia con una certa produzione per l'Europa e per gli Stati Uniti e durerà finché vedremo che la macchina ha successo. La vecchia Ferrari 512 BB è stata prodotta per ben 11 anni. Auguriamoci che Testarossa abbia lo stesso successo. Il segmento è stato individuato bene. Credo che la vettura sia molto fedele. I concetti, di funzionalità, semplicità e raffinatezza di ogni dettaglio sono stati ampiamente rispettati. Non è stata cosa facile sostituire la «BB». Quando si hanno enormi successi i costruttori tendono ad impigrirsi ed a ripercorrere le stesse strade. Noi

Tre volte Testarossa: a destra (FotoVillani) il modello 1959. Nell'altra pagina a destra (FotoGiovannelli) la versione del 1961 e, sopra la vettura '84 (FotoVillani)







siamo stati più coraggiosi e non abbiamo ripercorso le stesse strade e se 11 anni fa la BB era "giusta", la Testarossa è "giusta" oggi. Io penso che il tempo ci darà ragione».

— In fatto di stile, a livello di concetto ha progredito di più la moda nell'abbigliamento o il design nell'auto, per quanto riguarda noi italiani?

«Non riesco a fare un confronto fra l'evoluzione dell'automobile e l'evoluzione della moda. Che ci sia qualcosa che ci lega è vero. Chi disegna un'automobile è in-

fluenzato dal mondo esterno, dagli avvenimenti del mondo, dalla tecnologia. Istantaneamente si adatta ai tempi, a quello che vede e che sente intorno a sé, anche a livello inconscio. È anche vero che esiste una forma deteriorata di stilismo che cerca un invecchiamento pianificato del prodotto (questo fenomeno qualche anno fa era più evidente). Ossia ogni quattro anni faccio un prodotto completamente nuovo, ogni stagione prevedo delle modifiche in punti già prefissati, creando un invecchiamento già programma-

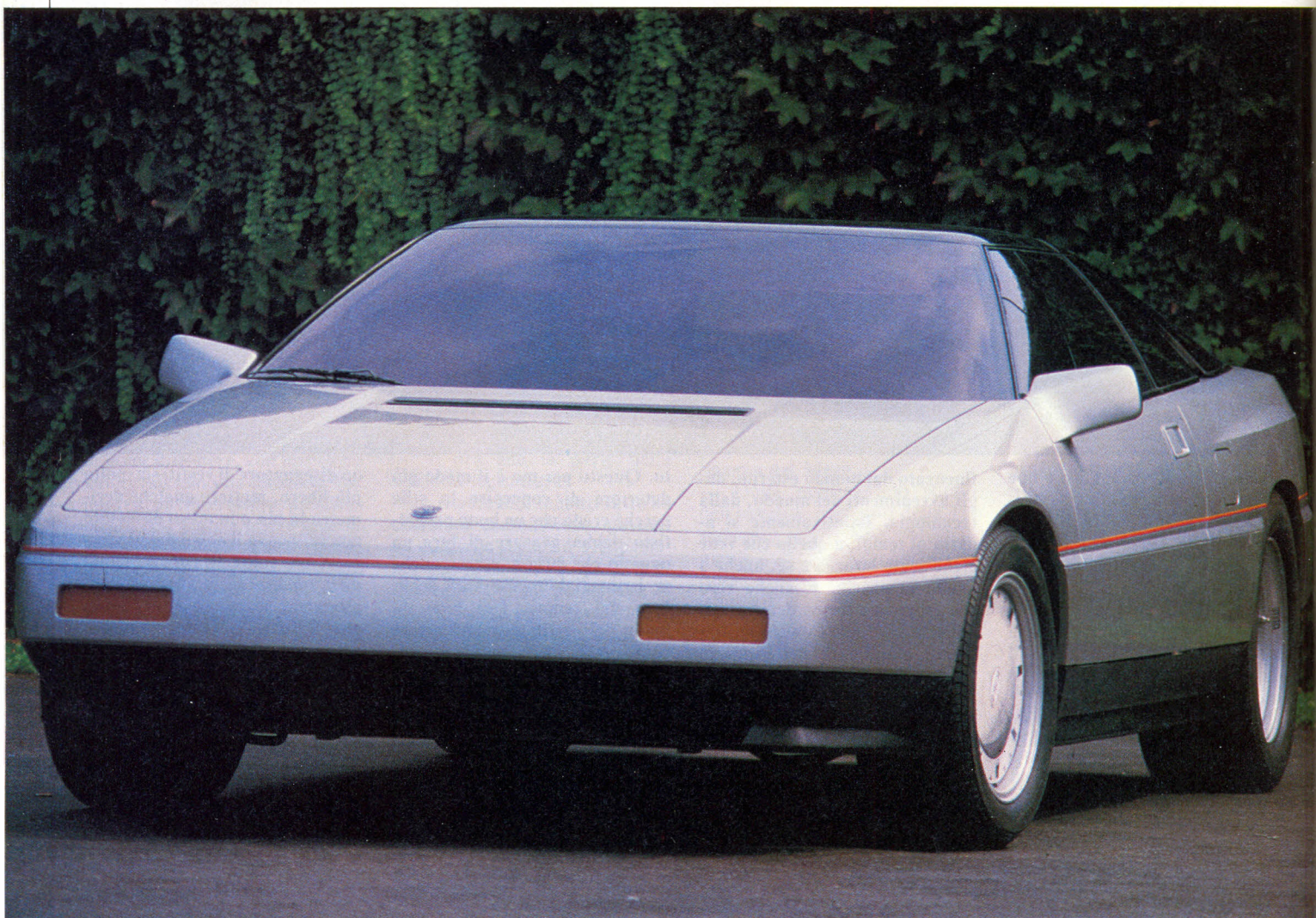
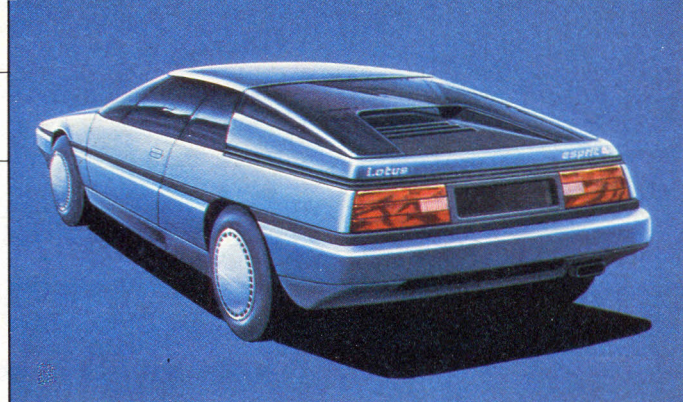
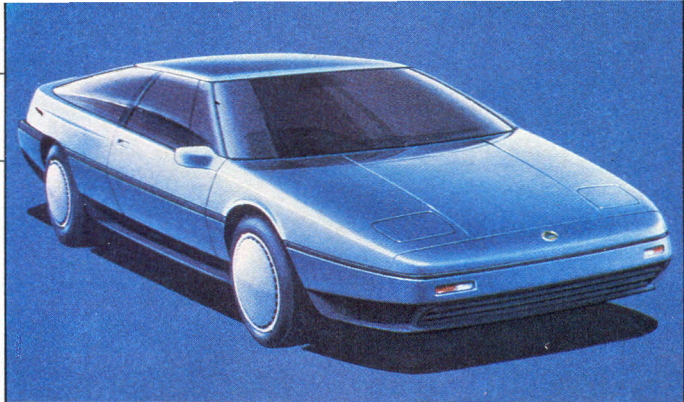
to. Questo per me è il modo più deteriorato di concepire lo stile perché credo che un buon progettista debba pensare di fare un oggetto che dura in eterno anche se irrimediabilmente sarà sconfitto dal tempo. Nei fatti, la moda dei vestiti non può essere comparata a quella dell'automobile. L'auto richiede degli investimenti immensi, delle prove, ha dei regolamenti da rispettare, per cui noi abbiamo meno libertà, dobbiamo agire con estrema serietà, dobbiamo superare degli esami. Credo che

un progettista di vestiti sia molto più libero, mettere qualche decimetro in più o in meno di tessuto non influenza il costo del prodotto. Non solo: il rinnovamento della moda è accettato nell'abbigliamento direi quasi ogni anno, anzi è richiesto. Quindi tranne il fatto base che resta, ossia intellettualmente essendo dei creatori viviamo le stesse reazioni, interpretiamo il mondo allo stesso modo, però il campo in cui ci battiamo è completamente diverso, penso a tutto vantaggio nostro».

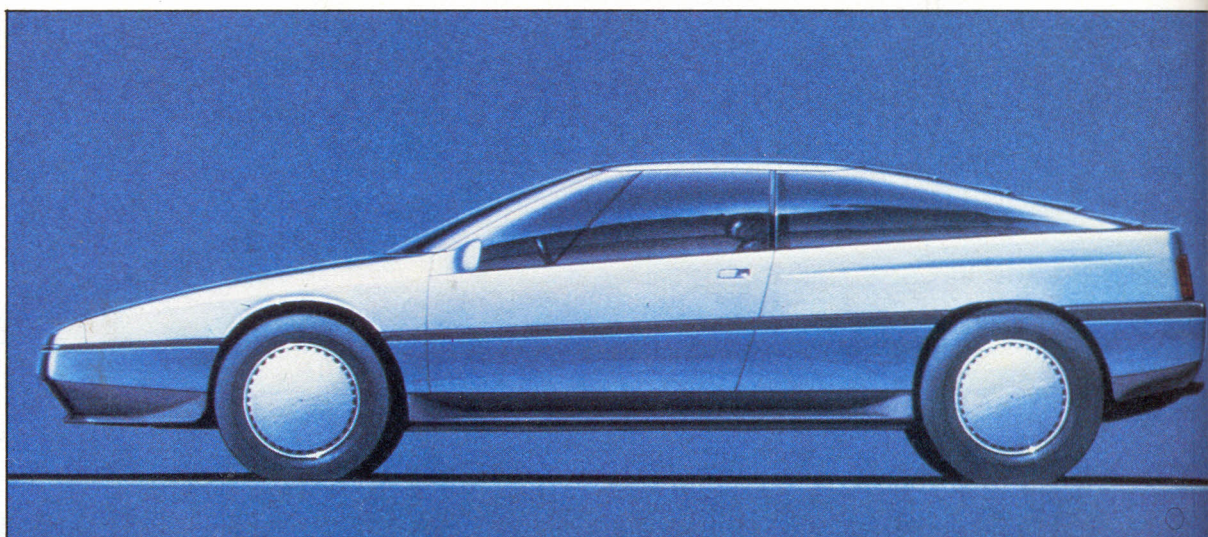
(c.m.)







La nuova coupé Lotus del futuro si basa sulla Esprit. Sopra, un'immagine del prototipo della vettura che sarà esposto a Birmingham. A fianco, un disegno del laterale: la vettura avrà un Cx estremamente basso, facilitato anche dall'assetto variabile consentito dal sistema di controllo delle sospensioni. In alto, due disegni di tre quarti dell'anteriore e del posteriore





BIRMINGHAM/Dalla Casa inglese una due posti per un futuro velocissimo

## L'estrazione del Lotus

Oltre 292 kmh, assetto variabile grazie a un sistema di controllo elettronico delle sospensioni: alte prestazioni a tutta sicurezza ricavate dalla tecnologia delle monoposto F. 1

**WYMONDHAM** — Nemmeno la Lotus vuole mancare alla sfida sull'auto del futuro. Il Salone di Birmingham, in programma dal 20 al 28 ottobre nella omonima città inglese, mostrerà al pubblico l'ultima idea in fatto di produzione della Casa britannica. La nuova vettura sarà una due posti basata sulla attuale Esprit, sarà carrozzata da Giugiaro e spinta da un motore otto cilindri a V posizionato centralmente. Intenzione della Lotus è di affiancare l'alta tecnologia della Casa allo styling avanzato di Giugiaro, allo scopo di ottenere una vettura destinata a inserirsi nella prossima generazione di auto con prestazioni elevate. Come detto, il progetto è per ora allo stadio di prototipo: non si sa se e quando verrà avviata una produzione in serie. La nuova vettura è comunque basata su una struttura con scocca in materiali compositi e presenta un sistema di sospensioni variabili comandate da un computer realizza-to dalla Lotus. Un altro computer di bordo offre la panoramica su tutte le principali funzioni della vettura.

LA LOTUS del futuro è una due posti con particolari doti di abitabilità: sono assicurati cinque centimetri e mezzo in più di spazio per le gambe e due e mezzo in più per l'abitabilità verticale di quanti ne conceda la attuale Esprit Turbo. La capote presenta inserimenti in cristallo scuro. La vettura è caratterizzata da un coefficiente di resistenza aerodinamica estremamente

basso: 0,29, riferito non soltanto al modello provato alla galleria del vento, ma alla reale vettura da strada. Grazie al sistema di regolazione elettronica delle sospensioni, la vettura può assumere diverse inclinazioni, variando l'altezza del frontale fino all'assetto che permette una velocità massima di oltre 292 chilometri l'ora. Le parti anteriori e posteriori della vettura sono realizzate in stampati di uretano. Il guscio della carrozzeria consiste in due stampati: superiore e inferiore, secondo un sistema che la Lotus ha brevettato con la denominazione di Vari Molding System, per plastica, fibra di vetro e materiali compositi. La carrozzeria è irrigidita da sezioni a raggio integrali riempite di schiuma con rinforzi in fibra di carbonio e kevlar.

LA VETTURA è anche dotata di numerosi e sofisticati sistemi di sicurezza, quali la regolazione elettronica dei sedili (allo scopo di limitare i movimenti che potrebbero avere effetti negativi sulla guida), la particolare disposizione degli strumenti, che si trovano tutti alla medesima distanza dagli occhi, e i comandi sulla consolle centrale, orizzontati sempre più verso il posto guida col decrescere della loro altezza. Anche il sistema di regolazione elettronico delle sospensioni si può intendere come dispositivo di sicurezza, e ricalca l'impianto provato sulle Lotus F. 1 lo scorso anno, ora sviluppato in collaborazione

con altre importanti Case costruttrici, comprese Toyota e General Motors. A completare l'opera di rinforzo, la sottoscocca comprende dei sottotelai in acciaio. Il circuito frenante è dotato di sistema antibloccaggio Abs, con freni a disco mono-caliper davanti e dietro e freno a mano a minitamburo su una sola ruota posteriore: un sistema simile a quello della Esprit Turbo. Le ruote sono in fusione di lega leggera da 15 e 16 pollici rispettivamente davanti e dietro, e montano pneumatici Goodyear. L'impianto elettrico di dodici volts comprende anche la chiusura centralizzata di tutte le porte e del portellone posteriore, con alcuni comandi attivabili a voce.

IL SISTEMA di alimentazione ad alta pressione attinge da due serbatoi in plastica posizionati davanti alle ruote posteriori, e il motore V8 viene azionato da una trasmissione automatica a variazione le cui caratteristiche sono ancora segrete. In casa Lotus si sta inoltre lavorando allo sviluppo di un cambio manuale a cinque rapporti che potrebbe essere montato sulla vettura una volta entrata in produzione. Le prestazioni previste sono, per la velocità massima, di 98 chilometri l'ora in prima marcia, 141 in seconda, 194 in terza, 241 in quarta e 292 in quinta. L'accelerazione dovrebbe consentire di raggiungere i 48 chilometri l'ora con partenza da fermo in due secondi, i 96 in 4"3 e i 161 kmh in 10"6. Al contra-

rio del resto della vettura, il motore V8 si può ritenere essenzialmente vecchio. Fu originariamente progettato da Tony Rudd, il capo ingegnere del gruppo Lotus noto per avere lavorato con la Brm negli anni '50 e '60. Rudd progettò questo propulsore negli anni 1978-79, dopo di che, sebbene problemi economici della Casa presentassero severi ostacoli all'attività di sviluppo, i valori di efficienza meccanica e combustione termica vennero di molto migliorati rispetto a ciò che si pensava di raggiungere, soprattutto per quanto riguarda il risparmio di carburante.

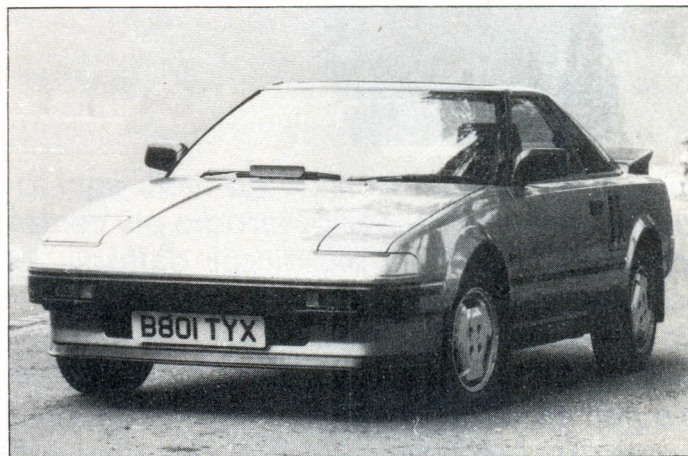
IL PROPULSORE, otto cilindri a V di 90 gradi, ha cilindrata pari a 3858 centimetri cubici, con alesaggio di 95,29 millimetri e corsa di 70,30, due alberi a camme in testa per ogni bancata di cilindri e quattro valvole per cilindro, iniezione e accensione elettronica. Può erogare 380 cavalli, elevabili fino a circa 600 mediante turboalimentazione. Sorprende il peso del motore, limitato a 188 kg compresi collettori di scarico, iniezione, motorino di avviamento e sistema di compressione dell'aria condizionata della vettura. Sarà un'auto, insomma, degna del fascino e della efficienza Lotus sui campi di gara. Come abbiamo detto, quella presentata a Birmingham sarà solo un prototipo: saranno i commenti suggeriti nei prossimi mesi a condizionare la realizzazione in serie.

Doug Nye

## C'è anche il Giappone

A BIRMINGHAM ci saranno anche novità della produzione giapponese. Osservate «speciali» saranno Subaru e Toyota, presenti rispettivamente con la nuova «L Series» e la innovativa MR2. Per la «L Series» alla Subaru si è disegnata una linea completamente nuova. La vettura ha un motore quattro cilindri in linea posizionato davanti alle ruote anteriori e sarà disponibile in Europa in tre modelli: versione «L», con 81 cavalli di potenza, «GL» con 88,8 CV e GTi con oltre 108,5 CV, grazie a un rapporto di compressione particolarmente elevato (10:1) e a una nuova iniezione elettronica. Ottima sarà anche la resistenza aerodinamica, con un Cx limitato a 0,35.

CON LA MR2, nella foto, la Toyota presenta la prima vettura della Casa a motore centrale. Monta un quattro cilindri bialbero di 1587 cmc con camme in testa e 16 valvole in grado di erogare 122 Cv a 6600 giri al minuto. Anche per la Toyota MR2 siamo di fronte a una vettura dal bassissimo Cx, pari a 0,34. Raggiungerà i 200 chilometri l'ora e sarà disponibile nei primi mesi dell'85 a un prezzo estremamente competitivo, secondo quanto dichiarato in merito dai responsabili della Casa giapponese. (d.h.)



LA NUOVA TOYOTA MR2

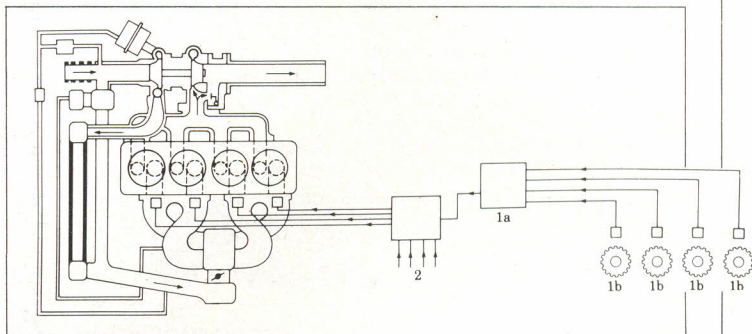
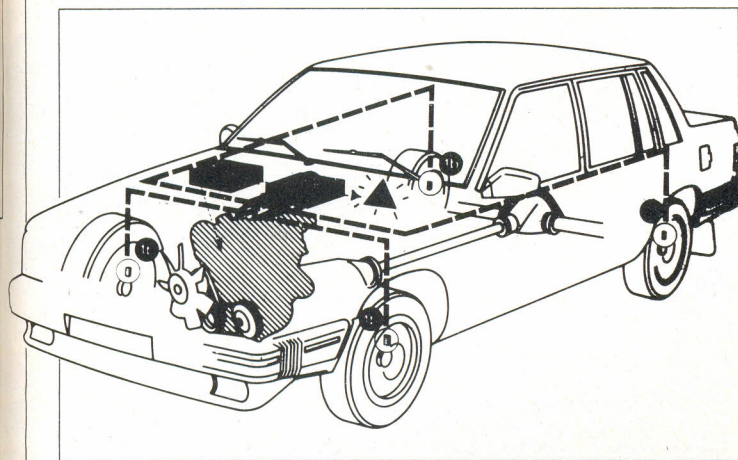




Novità per la 760 Turbo

## Questa Volvo perdona tutto

Dotata del sistema elettronico ETC di controllo della trazione, elimina quasi totalmente il pericolo di sbandate



SULLA VOLVO 760 Turbo Intercooler (nella foto sopra) importata in Italia nel 1985, sarà fornito di serie il controllo elettronico della trazione ETC, che ha la possibilità di essere combinato con il sistema antibloccaggio ABS. Nella foto sotto, lo schema dell'ETC: una centralina (1a) confronta la velocità delle ruote attraverso dei sensori (1b) mentre una seconda centralina elettronica (2) riduce progressivamente la velocità bloccando a intermittenza o completamente l'alimentazione del carburante. Con questo sistema i rischi di sbandate e di cattiva tenuta di strada, soprattutto sull'asfalto viscido, scompaiono quasi del tutto. Il sistema ETC è stato presentato al recente Salone dell'Auto di Parigi.

La vedremo nei primi mesi del 1985

## Ecco l'Autobianchi del debutto «Fire»

LA VEDREMO ufficialmente nei primi mesi del 1985 con il marchio dell'Autobianchi, ma da qualche tempo non è difficile incontrarne qualche prototipo debitamente camuffato sulle strade nei dintorni di Torino. È la piccola Lancia contraddistinta dalla sigla di progetto «Y10» e che sarà la prima a ospitare sotto il cofano il nuovo propulsore «FIRE» 1000 realizzato dalla Fiat e recentemente presentato alla stampa. Lunga circa 3,40 metri, con muso corto e spiovente e coda tronca, ricalca la filosofia costruttiva della Uno per quanto riguarda la spaziosità dell'abitacolo, con l'aggiunta di finiture più accurate e accessori di classe superiore. Questa moderna trazione anteriore andrà quindi a collocarsi in una classe più elevata di quella dell'A 112, che peraltro resterà in produzione.



Un prototipo della nuova Autobianchi fotografato durante un percorso di collaudo nei dintorni di Torino. La vistosa camuffatura posteriore nasconde la coda tronca (Foto Siccardi)



SALONE DI PARIGI/L'industria dell'auto guarda al domani

# Un balzo nel futuro

Prototipi avveniristici, proposte inedite e in generale un notevole impegno delle Case sulla strada del progresso tecnologico, hanno caratterizzato la rassegna francese

**PARIGI** — È un momento molto delicato quello che sta attraversando il mercato mondiale dell'automobile: tra tutte le industrie europee quella francese è nell'occhio del ciclone. Ebbene può sembrare un non senso, ma proprio a Parigi si sono viste molte novità, assolute o relative, a dimostrazione del fatto che nel settore dell'auto vi è un movimento significante una certa volontà di ripresa. Le varie Case presenti al Salone di Parigi hanno pensato anche al futuro non immediato, quello che in definitiva non può risollevare le sorti di una industria ammalata in tempi medio-brevi, ma che è in grado di assicurare una certa avanguardia tecnologica. Ecco quindi che si sono viste vetture dalle forme aerodinamiche accentuate, con linee che ricordano da vicino le navette spaziali.

**LA FORD** è forse considerata la n. 1 al mondo in questo settore di ricerca. La divisione aeronautica «Ford Aerospace» ha collaborato attivamente e collabora tutt'ora con la Nasa statunitense. Dopo Apollo 11 e la navetta Columbia, la divisione aerospaziale della Ford ha messo in orbita il satellite ad energia solare Intelstat V, che può raggruppare simultaneamente dodicimila segnali telefonici e di colore. Forte di una tecnologia d'avanguardia, la Ford ha presentato al Salone di Parigi il suo modello «Probe IV», uno studio aerodinamico destinato a creare interesse per le novità che racchiude. La «Probe IV» ha il più basso coefficiente aerodinamico del mondo con il suo 0,15, tanto che i risultati ottenuti in galleria del vento sono gli stessi di un caccia a reazione. La vettura è una quattro posti, quattro porte in grado di essere posta, grazie a un microprocessore di bordo, nella migliore efficienza aerodinamica, a secondo dell'altitudine e del peso. Il motore è un quattro cilindri in linea di 102 CV a 5500 giri dotato di iniezione elettronica. La posizione del propulsore è anteriore, inclinata per abbassare il profilo alla «Probe IV». In Ford si sta

attualmente sperimentando un motore dalle caratteristiche rivoluzionarie, costruito al 90% in fibra di carbonio. Il propulsore peserà solo 80 kg e le prestazioni saranno notevoli. Questo motore, infatti, svilupperà ben 300 CV a 9200 giri.

**SEBBENE** l'industria francese sia oggettivamente in crisi, nel paese transalpino spesso vengono alla luce progetti futuri di un certo interesse. È il caso di un prototipo presentato a Parigi

dalla Peugeot. Si tratta della «Quasar», una vettura molto aerodinamica, realizzata secondo i più recenti studi in questo campo, dal linea esterna spiccatamente sportiva. Progettata dal centro stile Peugeot, di La Garenne la vettura è una biposto con una carrozzeria completamente aperta posteriormente dalla quale esce il motore quattro cilindri biturbo da 600 CV ad iniezione elettronica direttamente derivato da quello che equipaggia la 205 turbo 16, vin-

citrice dell'ultimo rally di Sanremo. Naturalmente anche questa vettura sperimentale dal basso coefficiente aerodinamico ha quattro ruote motrici come il più conosciuto esemplare rallistico. Sempre nel salone parigino è stato esposto uno studio della Citroën, l'Eco 2000, un prototipo di vettura vicino come concetto al prototipo già visto «Sa 109». La macchina pesa solo 480 kg, ha un coefficiente di penetrazione di 0,21 ed è mossa da un motore 3 cilindri in linea, montato trasversalmente, di 750 cc. La potenza sprigionata dal propulsore è dell'ordine di 35 CV Din.

Preoccupazione per il calo della domanda

## Parigi brucia

di Tommaso Tommasi

*PARIGI - Nel mondo la vendita delle auto è globalmente in calo. L'industria automobilistica dovrà ridurre drasticamente la manodopera. Il protezionismo continuerà ad avere in ruolo importante nel quadro del mercato mondiale dell'auto. Questi i tre motivi di maggior preoccupazione emersi dal gigantesco studio elaborato dal Mit, cioè dal Massachusetts Institute of Technology, e reso noto proprio nei giorni scorsi. Siamo andati a Parigi, per la 71ª edizione del «Salon de l'auto», avendo bene in mente questi concetti, che il Mit aveva drammaticamente condito di cifre allarmanti come il calo fisso del 2% della domanda mondiale nei prossimi anni, come l'aumento costante della produttività, +4% annuo, e la conseguente riduzione progressiva del fabbisogno di manodopera, -21% entro la fine degli anni ottanta. Così abbiamo scoperto che Parigi brucia. Almeno in termini automobilistici. Se è vero che negli stand non mancavano le novità, è altrettanto vero che nei discorsi degli «uomini-che-contano» c'era solo preoccupazione per lo scenario del prossimo futuro.*

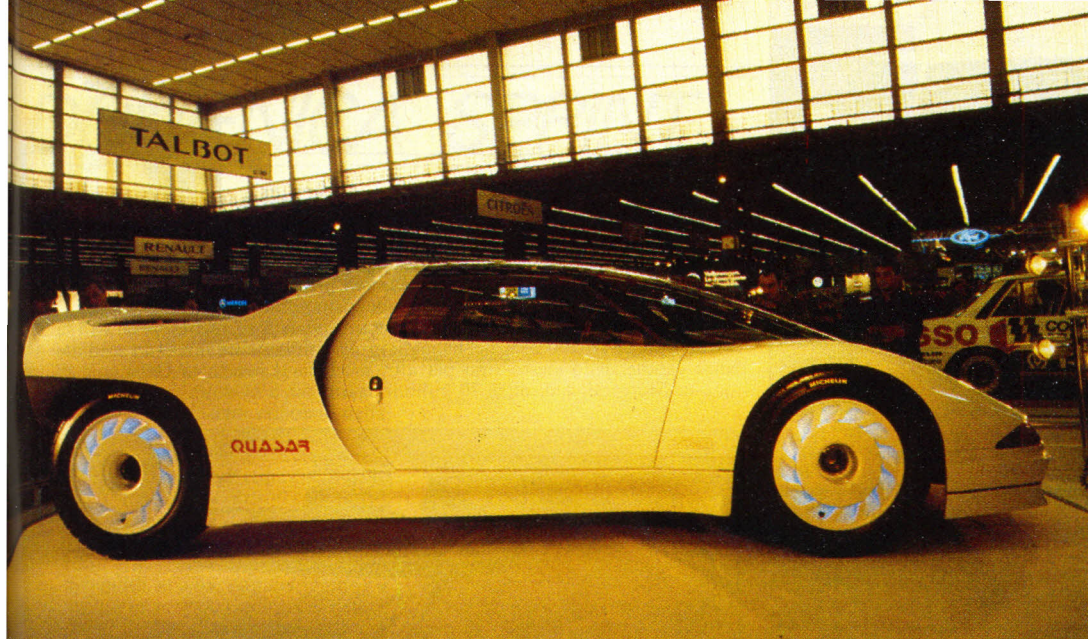
*TANTO per cominciare, le cose nell'industria francese vanno piuttosto male: il 1984 chiuderà con un deficit globale di circa 2.000 miliardi fra Renault e gruppo Psa, cioè Peugeot-Talbot e Citroën. I due grandi dell'auto francese, inoltre, dovranno in qualche modo ridurre di circa 25.000 unità le forze di lavoro ed è su questo punto che Bernard Hanon, presidente-direttore generale della Renault, ha trovato la chiave giusta per avviare trattative senza troppe scosse con i sindacati. Hanon ha fatto leva sulla necessità di avere la mobilità della manodopera, ma ha anche assicurato che dopo un opportuno periodo di «riconversione professionale», tutti i lavoratori troveranno nuove adeguate sistemazioni. Con questo piano sociale, Hanon ha scongiurato un blocco delle fabbriche, garantendosi la necessaria disponibilità di vetture per il lancio della nuova «Supercinque», e per tutte quelle azioni che, entro il 1987, dovranno riportare gli utili nelle casse della Régie. Anche Jacques Calvet, presidente del direttorio della Psa, ha garantito che entro due anni le aziende che lui rappresenta torneranno a fare utili, ma anche lui ha lasciato intendere che quest'anno la gestione di Peugeot-Talbot e di Citroën si chiuderà con notevoli perdite. La carenza di capitali, fra l'altro, è avvertita in maniera drammatica per quel che concerne l'innovazione dei prodotti. Mentre la «Régie Renault» ha annunciato 2.000 miliardi l'anno di investimenti ed ha introdotto nel corso del 1984 ben tre nuove vetture, la 25, la Supercinque e la Espace, sul fronte della Psa le cose vanno meno bene e la gamma integrata rischia di invecchiare più del dovuto. È vero che la Peugeot 205 e Citroën BX vanno forte, ma è evidente che ciò non*

segue a pagina 88

**PROPOSTE**, queste che abbiamo trattato, indubbiamente all'avanguardia, che pongono le aziende occidentali in posizione privilegiata rispetto alle altre. Dal Giappone, però, sono giunte a Parigi idee più futuribili, in tempo reale s'intende, di quelle portate dalle Case europee e da quelle statunitensi. La Nissan è senz'altro la Casa che ha mostrato le cose migliori da questo punto di vista. Il suo prototipo Nx21 ha linee originali e moderne ma ancora legate al concetto tradizionale di automobile. Quindi una linea da «dream car» vicina al gusto corrente, con profili molto bassi a livello aerodinamico e sapiente uso dello sfruttamento dello spazio interno. Ma è sotto il cofano che la NX 21 propone le cose migliori. La Nissan, infatti, ha realizzato un motore di concezione inedita. Un propulsore a turbina costruito in ceramica, che sfrutta la combustione continua della benzina con l'aria compressa per fornire potenza. L'Ytx, come in codice si chiama il motore, può funzionare indifferentemente con qualunque tipo di carburante, olio compreso, ed assicura una percentuale di inquinamento molto minore dei propulsori attualmente in commercio. Forse proprio da questi «sogni» nascerà il nuovo concetto di auto.

Carlo Massagrande

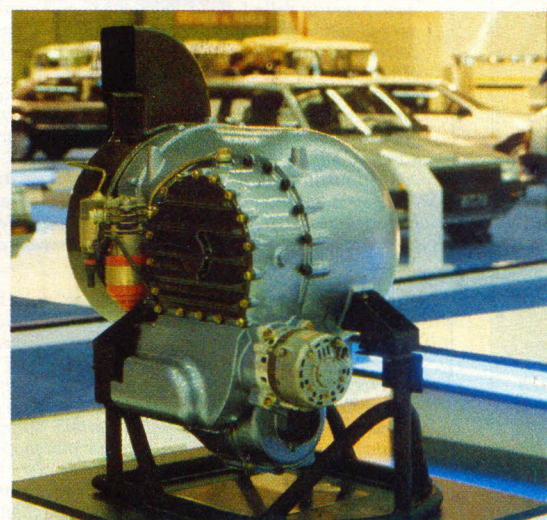
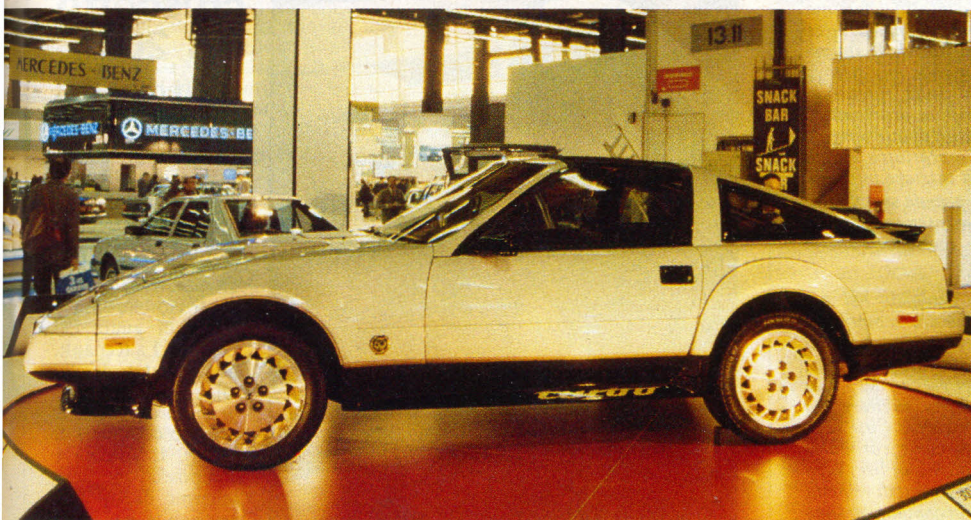
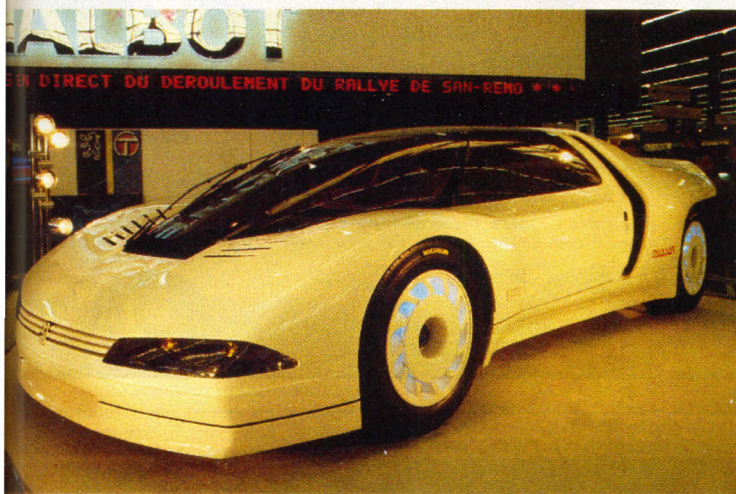




## Peugeot Quasar

È UN PROTOTIPO molto sporteggiante che sfrutta il motore a quattro cilindri, sedici valvole della 205 Turbo 16, dotato però di doppio turbocompressore per una potenza di 600 cv. La vettura, ha un basso coefficiente di penetrazione e due posti. Una caratteristica interessante è data dalla posizione del motore, che è completamente scoperto. La Quasar adotta la trasmissione a 4 ruote motrici.

Fotoservizio Gianfranco Mauri



## Nissan 300 ZX Turbo

È L'ULTIMA esponente della serie Z della Nissan. Si tratta di un coupé dalle caratteristiche sportive dotato di motore 6 cilindri 3 litri, fornito di turbocompressore. Il propulsore è alimentato da iniezione elettronica. Sviluppa 228 cv a 5400 giri. Il corpo vettura è estremamente gradevole, con una penetrazione aerodinamica dello 0,30. Ottime le rifiniture interne ed esterne.

## Nissan NX 21

È LA «DREAM-CAR» portata a Parigi dalla grande Casa nipponica. Di linee interessanti, ha però nel propulsore (foto sopra) la novità principale. Questo è infatti a turbina a gas, realizzato interamente in ceramica. Ha quindi notevoli vantaggi rispetto ai motori tradizionali in termini di combustione e di riduzione del problema inquinamento. Può utilizzare ogni tipo di carburante e ha una potenza massima di 100 cavalli.





## Mercedes BB convertibile

QUESTO rivoluzionario sistema di capote metallica consente di trasformare un coupé in spider. Il tutto è comandato da un computer di bordo che prima fa scorrere il tetto verso il retro depositandolo sul bagagliaio, poi fa discendere i montanti posteriori a scomparsa. Ma la vettura perde circa il 25% del bagagliaio. Prossimamente verranno studiate altre capote dello stesso tipo per altri modelli. Il prezzo in Germania di questa Mercedes è di oltre 70 milioni di lire.

71° salon  
de l'auto  
et de la moto



## De Tomaso Longchamp GTS

IL COSTRUTTORE italo argentino ha esposto al Salone anche la versione Gts del fortunato modello Longchamp. La vettura, molto grintosa, adotta un motore di 5763 cc che eroga 300 cv. Il cambio è automatico. A contraddistinguere la Longchamp Gts dal modello conosciuto sono soprattutto i passaruota maggiorati che conferiscono alla gran turismo una buona dose di cattiveria.



## Parigi brucia

segue da pagina 86

basta. Ne è tanto convinto Hanon, da annunciare per Renault un progressivo ringiovanimento della gamma: «Nel 1986 — ha detto — la nostra gamma avrà un'età media di 3 anni, lasciando da un lato la Renault 4 che è una macchina senza età; ma già nel 1986 l'età media scenderà a 2,5 anni». Ciò significa, in chiaro che ci sono in arrivo altre importanti novità della Régie.

SE IN Francia la preoccupazione è di prammatica, negli altri Paesi europei le cose non è che vadano molto meglio. In Germania Federale dopo gli scioperi per le 35 ore che hanno bloccato tutte le fabbriche facendo perdere qualcosa come 460.000 auto, la domanda si è andata riducendo e la situazione è tutt'altro che florida; identico discorso per la Gran Bretagna, dove il mercato mostra segni di evidente affaticamento. Stessa fatica, evidentemente, che si registra in Italia, dove la partenza-razzo dei primi mesi del 1984 ha lasciato spazio a una domanda altalenante, con cadute e recuperi da doccia scozzese. È vero, però, che in Italia c'è la Fiat che sta vivendo un periodo estremamente positivo, grazie ad una serie di scelte oculate nell'ambito del prodotto come in quello delle strategie commerciali e finanziarie. I risultati si vedono, sia in Italia sia all'estero, e una buona parte del rilancio di Fiat Auto è merito della Lancia, che sembra aver ritrovato intatto il carisma del suo nome. L'Europa dei grandi produttori, insomma, zoppica. I due costruttori europei a capitale americano, Ford e Opel/Vauxhall, stanno effettuando investimenti da vertigine, ma se la domanda non ritrova vigore, essi servono a ben poco. Ne sa qualcosa Bob Lutz, tornato al timone della Ford Europa, che a Parigi ha lanciato un drammatico appello all'unità di intenti dei costruttori, alla necessità di ottenere dai governi dei paesi europei leggi omogenee e — soprattutto — un contenimento della crescente fiscalità che rischia di lasciare in panne l'industria nel suo insieme. Il suo calcolo di base, di grande semplicità, ha raggiunto l'effetto voluto e tutti, al termine del suo intervento, erano lì a considerare gli enormi rischi connessi alla sovrapproduzione esistente in Europa.

COME se non bastassero tutti i problemi che travolgono nel suo insieme l'industria europea dell'auto, ora si va facendo sempre più sottile, ma per questo motivo, assai più pericolosa, la corsa al protezionismo mascherato. L'attacco più duro l'ha sferrato la Germania Occidentale, il cui governo, sotto la pressione del partito dei Verdi ha varato una serie di leggi destinate a rendere l'aria migliore e a difendere le grandi foreste dalle temibili «piogge acide». Così ecco varato il piano per la benzina senza piombo, ecco come corollario l'arrivo dei catalizzatori, che costeranno oltre il milione di lire, ecco la volontà di arrivare ad una drastica applicazione dei limiti di velocità sulle autostrade. Un insieme di misure alle quali si accompagneranno incentivazioni all'acquisto di vetture con motori «puliti». Si scopre che il governo tedesco cerca di prendere due piccioni con una fava; accontentare i «Verdi» che sono dei pericolosi avversari politici, e incentivare le vendite dell'industria nazionale, che ovviamente sarebbe già pronta ad affrontare la costruzione di auto «pulite». Prevedibile la reazione di tutti gli altri costruttori, a Parigi, i quali hanno fatto sapere di aver messo in atto azioni presso i rispettivi governi per la ricerca di una soluzione a livello comunitario. Su questo fronte, che rischia di distruggere la CEE, non resta che aspettare la nuova mossa. A chi toccherà questa volta? (t.t.)



## «Dialog» cruscotto del 2000

L'INFORMATICA, la scienza del domani (e in parte già dell'oggi) è arrivata anche all'automobile. Si tratta per ora di tentativi in via sperimentale che tuttavia possono dare un quadro ben preciso di ciò che sarà il posto di guida del domani. La Renault, ha presentato la cellula «Dialog», in pratica un vero e proprio computer di bordo. Il sistema è composto da uno schermo di 9 pollici azionabile per semplice contatto manuale, un radiotelefono e un lettore di

compact disc. Tramite questo dispositivo si possono avere informazioni interne (usura dei freni, della frizione, delle candele e delle gomme), si può consultare una memoria di massa che contiene i dati del servizio Renault e le informazioni turistiche e, infine, si possono ricevere informazioni esterne trasmesse da una apposita rete di diffusione. Per esempio si potrà conoscere in tempo reale la situazione stradale. Caratteristica del radiotelefono è quella di poter essere utilizzato senza alcuna operazione manuale grazie al microfono inserito nel padiglione.



## VELOCITÀ IN SALITA/Coppa Monte Kronio

# La sesta di Grimaldi

SCIACCA — Enrico Grimaldi si è rifatto rapidamente della sconfitta subita alla Val D'Anapo-Sortino, vincendo con autorità e per la sesta volta, la dodicesima edizione della «Coppa Monte Kronio», competizione svolta in una giornata primaverile, in condizioni climatiche ideali. Il rientro di Rosolia dopo il brutto incidente (con danni solo all'Osella) avuto in Sardegna ha reso effervescente la vigilia (con Grimaldi ancora miglior tempo) e molto incerto il verdetto. Rosolia però, sfortunatissimo, ha rotto un semiasse dopo appena duecento metri dal via. Restavano a contendere il successo a Grimaldi, «Arriva» e Ceraolo. Per entrambi però è stata una giornata sfortunata: «Arriva», per motivi familiari, ha avuto una vigilia travagliata tanto da mettere in forse la sua presenza. Al via il pilota dell'Etna si è presentato deconcentrato nervoso e poco convinto di ripetere il successo di Sortino. Il secondo posto se l'è ritrovato quasi senza cercarlo.

PIAZZAMENTO che probabilmente sarebbe andato a Ceraolo, autore di una splendida arrampicata rovinata al «bivio» (uno dei punti cruciali del tracciato) dove il palermitano è andato in testa-coda ed ha perduto una decina di secondi per rimettersi in direzione di marcia, ripartendo da fermo. Buon terzo l'anziano ma sempre valido Beppe Virgilio, protagonista di una gara molto regolare e accorta. Nelle classifiche di categoria, da rilevare un «ex aequo» tra «Gordon» neo campione italiano assoluto della montagna e Mertoli: entrambi hanno concluso con lo stesso tempo 2'52"07.

**Edo Murabito**

### VELOCITÀ IN SALITA

XII Coppa Monte Kronio

**Valida per la Coppa Csai, terza zona**

Sciaccia, 14 ottobre 1984

#### Le classifiche

**Assoluta:** 1. Enrico Grimaldi (Osella Pa/9) 2'11"57, media 121,780 km/h; 2. «M. Arriva» (Osella Pa/9) 2'13"56; 3. G. Virgilio (Osella Pa/9) 2'14"34; 4. Cassibba (Osella 1.6) 2'19"98; 5. Licata (AMS 1.3) 2'20"27; 6. Ceraolo (Osella Pa/9) 2'24"33; 7. Ragusa (Porsche) 2'29"64; 8. Barone (Osella 1.3) 2'29"75; 9. Virzi (Porsche) 2'30"05; 10. Privitera (Ams 1000) 2'36"38.

#### GRUPPO N

**Classe 700:** 1. Cataldo Palmeri 4'05"75, media 65,214; 2. Conti 4'14"15 (tutti su Fiat Panda).

**Classe 1000:** 1. Carmelo Lo Faso (Panda) 3'28"97, media 66,661 km/h.

**Classe 1150:** 1. Settimo Ienna 3'06"67, media 85,847 km/h; 2. Biancheri 3'07"47; 3. Giuliano 3'10"35; 4. Caccia 3'10"74; 5. Meli 3'14"59; 6. Ospedale 3'18"62; 7. Cuccia 3'25"18; 8. «Ininap» 3'29"79; (tutti su A 112).

**Classe 1300:** 1. Roberto Villa 3'05"29, media 86,459 km/h; 2. Perrone 3'06"56; 3. Lipari 3'17"63; (tutti su Talbot Samba).

**Classe 1600:** 1. Giovanni Tusa (Golf GTI) 2'54"24, media 90,385 km/h; 2. Crisafulli (Golf) 3'01"21; 3. Donetti (Ritmo) 3'02"83;

«Banny» (id) 3'03"63; Ammirata (id) 3'14"06; 6. Evola (Ritmo) 3'22"84.

**Classe 1400:** 1. Carmelo Pavone (Alfasud) 3'12"53, media 83,207 km/h.

**Classe 2000:** 1. (ex aequo) «Gordon» e Giorgio Mertoli 2'52"07, media 93,109; 3. Costa 2'53"26; 4. Cordò 2'53"63; 5. Raimone 2'57"87; 6. Castani 2'59"92; 7. Nicolini (Manta GT/E) 3'34"17; (tutti gli altri su Ritmo 130)

**Classe 2500:** 1. Giuseppe Saporito (Alfetta GTV6) 2'52"43, media 92,907 km/h; 2. Torrisi (Alfetta) 2'52"64.

#### GRUPPO 3

**Classe 1300:** 1. Elio Borsellino 3'05"04, media 86,575 km/h; 2. Gerbino 3'11"18; 3. Gulotta 3'11"89; 4. Lo Bello 3'12"88; 5. Salanitri 3'13"21; 6. Cipolla 3'21"24; 7. Zito 3'23"07; (tutti su Fiat X 1/9).

**Classe 1600:** 1. Rocco Aiuto (X 1/9) 2'59"65, media 89,173 km/h.

**Classe 2000:** 1. Attilio Ceravolo (R/5 Turbo) 2'59"34, media 89,327; 2. Campo (R/5 Turbo) 3'01"42; 3. Capodocia (Lancia Beta) 3'01"76; 4. D'Anca (Beta M.C.) 3'01"96; 5. Piparo (Lancia Beta) 3'06"12.

#### GRUPPO A

**Classe 1000:** 1. Stefano Anello (Fiat 127) 3'20"88, media 79,749 km/h; 2. Di Moria (Fiat Panda) 3'45"05.

**Classe 1150:** 1. Marcello Zampardi 3'01"91, media 88,065 km/h; 2. Romano (Fiat 127) 3'02"77; 3. Marchese 3'03"54; 4. Gangi 3'03"55; 5. Benenati 3'05"49; 6. Morabito (Fiat 127) 3'06"19; 7. Conti 3'09"01; 8. Nobile (Fiat 127) 3'14"86; 9. Calcara 3'16"38; 10. Anzalone 3'18"59; (tutti gli altri su A 112).

**Classe 1300:** 1. Giuseppe Grisauo (Alfasud) 3'00"58, media 88,723; 2. Magri (Mini Metro) 3'00"58; 3. Ferrito (Fiat 128) 3'13"87; 4. Cantelicio (Kadett SR) 3'16"09.

**Classe 1400:** 1. Orazio Zappalà (Alfasud) 2'56"05, media 90,996 km/h; 2. «Abraxas» (R/5) 3'02"27; 3. Montalbano (R/5) 3'21"91.

**Classe 1600:** 1. Giuseppe Giaccone (Golf GTI) 3'00"39, media 88,807 km/h; 2. Di Trapani (Talbot) 3'00"48; 3. Premiati (Talbot) 3'01"18; 4. Valanza (Golf GTI) 3'07"05; 5. Catalano (Golf GTI) 3'08"64.

**Classe 2000:** 1. «Dino» (Ritmo 130) 2'45"50, media 96,797 km/h; 2. Pino (Kadett GT/E) 2'49"75; 3. Caltabiano (Alfetta) 3'02"49.

#### GRUPPO 2

**Classe 700:** 1. Tummio Francesco 3'08"77, media 84,865 km/h; 2. Ciaccio 3'09"33; 3. Manna 3'10"44; 4. Pellitteri 3'16"50; 5. Fara 3'20"29; 6. Fratantoni 3'23"53; (tutti su Fiat 120).

**Classe 1000:** 1. Rosario Toderò (Fiat Panda) 3'04"71, media 86,730 km/h; 2. Campo (Fiat 127) 3'07"43; 3. Di Liberto (127) 3'09"09; 4. Mazzola (127) 3'13"36; 5. Rubino (Panda) 3'18"40; 6. Palo (Fiat 127) 4'45"31.

**Classe 1150:** 1. Stefano Sottile 2'53"64, media 92,259; 2. Mannelà 2'56"36; 3. Sabella (Ritmo) 3'03"75; 4. Caruso 3'09"62; 5. Costanza 3'12"63; (tutti gli altri su Fiat 128).

**Classe 1300:** 1. Pasquale Majorini (Simca) 2'50"56, media 93,925; 2. Bartolotta (128) 2'54"23; 3. Sabella (Ritmo) 3'03"75; 4. Caruso 3'09"62; 5. Costanza 3'12"63; (tutti gli altri su Fiat 128).

**Classe 1300:** 1. Pasquale Majorini (Simca) 2'50"56, media 93,925; 2. Bartolotta (128) 2'54"23; 3. «Meteor» (Simca) 2'55"90; 4. Scandaglia (126) 2'58"28; 5. Spiteli (Alfasud) 3'02"81; 6. Battolo (Alfasud) 3'03"87.

**Classe 1400:** 1. Calogero Guarino (Ritmo) 2'48"10, media 95,300 km/h; 2. Ferraro (Ritmo) 2'57"72.

**Classe 1600:** 1. Vincenzo Santangelo (Golf GTI) 2'55"55; 2. Lannino (Talbot TI) 3'22"92.

**Classe 2000:** 1. Salvatore Ruggero (Alfetta)

2'50"89; 2. Cirrito (Kadett GT/E) 2'53"80; 3. Marchese (Kadett) 2'56"28; 4. Mirabile (Kadett) 3'06"53.

**Classe 2500:** 1. Benedetto Drago (Talbot Lotus) 3'00"32, media 88,842 km/h.

#### GRUPPO B

**Classe 1300:** 1. «Giovannone» (Talbot Samba) 3'04"33, media 86,909.

**Classe 1600:** 1. Enzo Sottile (X 1/9) 2'55"10, media 90,457; 2. Di Bona (Citroën Visa) 3'18"97.

**Classe 2000:** 1. Sergio Di Benedetto (R/5 Turbo) 2'42"23, media 98,748; 2. Bruno (A. R. Duetto) 3'05"60; 3. La Corte (Beta Mc) 3'08"11.

**Classe 3000:** 1. Alfonso Vella (Porsche) 2'51"64, media 93,334 km/h.

**Classe oltre 3000:** 1. Giuseppe Comito (Porsche) 2'38"43, media 101,117 km/h.

#### GRUPPO 4

**Classe 1300:** 1. Sebastiano Cannamela (X 1/9) 2'47"81, media 95,465; 2. Lombardo (X 1/9) 2'47"92.

**Classe 1600:** 1. Leonardo Ippolito (A. R. Duetto) 2'58"08, media 89,959 km/h; 2. Di Cristofolo (X 1/9) 2'14"62.

**Classe 2000:** 1. Ottavio Castro (A. R. Duetto) 2'43"96, media 97,706; 2. Condina (Lancia Beta Mc.) 2'44"13.

**Classe 3000:** 1. Domenico Montalbano (Porsche) 2'44"67, media 97,285 km/h.

#### GRUPPO 5

**Classe 700:** 1. Antonino Ponticello 2'56"38, media 90,826 km/h; 2. Laganà 2'57"25; 3. Di Salvo 3'01"65; 4. Carlino 3'01"91; 5. Arduino 3'05"35; 6. Romano 3'05"40; 7. Monteleone 3'15"80; (tutti su Fiat 126).

**Classe 1000:** 1. Emanuele Lo Presti (127) 2'54"43, media 91,841 km/h; 2. Di Mauro (A 112); 3. Rapicavoli (Ritmo) 3'02"68; 4. Oliveri (X 1/9) 3'02"81; 5. Agosta (127) 3'03"30; 6. Coniglio (A 112) 3'20"68.

**Classe 1300:** 1. Pasquale Marchese

(Dallara) 2'38"81, media 100,875 km/h; 2. Milotta (Fiat 128) 2'50"97; 3. Cucchiara (X 1/9) 3'00"25; 4. Sciacca (Fiat 128) 3'00"61; 5. Matranga (Fiat X 1/9) 3'03"60.

**Classe 1400:** 1. Salvatore Mannino (Ritmo) 2'50"64, media 91,214 km/h; 2. Ireto (Fiat 128) 2'52"98; 3. Lo Piccolo (128) 2'53"03; 4. Veneziano (128) 2'55"27.

**Classe 1600:** 1. Stefano Lentini (Escort) 2'55"63, media 91,214 km/h; 2. Ferrara (128) 3'04"40; 3. Calandrino (128) 3'07"24; 4. «Sandokats» (128) 3'14"16.

**Classe 2000:** 1. Salvatore Lombardo (Fiat 124) 2'41"37, media 99,274 km/h.

**Classe 2500:** 1. Francesco Amato (Porsche) 2'57"37, media 90,319 km/h; 2. Giuliano (Porsche) 3'09"88.

**Classe 3000:** 1. Michele Ragusa (Porsche) 2'29"64; 2. Virzi (Porsche) 2'30"05.

#### GRUPPO 6

**Classe 1000:** 1. Roberto Privitera (AMS) 2'36"38; 2. Anelli (AMS) 2'55"29.

**Classe 1300:** 1. Giuseppe Licata (AMS) 2'20"27; 2. Barone (Osella) 2'29"75; 3. Mazzara (Dallara) 2'59"23.

**Classe 1600:** 1. Giovanni Cassibba (Osella) 2'19"58.

**Classe 2000:** 1. Enrico Grimaldi (Osella) 2'11"57, media 121,760 km/h; 2. «M. Arriva» (Osella) 2'13"56; 3. G. Virgilio (Osella) 2'14"34; 4. Ceraolo (Osella) 2'24"36.

■ **BONZO.** Massimo Bonzo e Luciano Licini hanno fatto le cose in grande per la corsa in salita Pedavane-Croce d'Aune del 2 ottobre. Le cifre parlano da sole: sul percorso erano state installate 1700 balle di paglia, 8 km di strisce gialle sull'asfalto, 60 estintori portatili, 4 estintori mobili, 14 postazioni radio. Per il prossimo anno è probabile che la gara venga allungata e portata a 11 km e potrebbe prendere la titolazione per la coppa Csai della montagna.

## VELOCITÀ IN SALITA/Fasano-Selva

# L'erede Calella

BRINDISI - Claudio Calella, l'astro nascente dell'automobilismo pugliese, destinato ad ereditare dal grande Paolo Gargano lo scettro di prima guida del Tavoliere, doveva vincere. Doveva per ripagare le fatiche notturne del suo meccanico, Franco Tunti, che aveva lavorato l'intera notte precedente la gara per ripristinare al meglio tutta la sospensione anteriore distrutta in prova in un «dritto». Doveva vincere per confermare le sue ambizioni europee del 1985 dopo aver inanellato sette vittorie assolute durante la sua prima stagione su una Osella Sport 2000. Calella ha vinto questa 27. edizione della Fasano-Selva a meno di un secondo dal record di Mauro Nesti e davanti ad avversari di tutto rispetto, quali Baribbi, pure su Osella, e Scola senior, giunti nell'ordine al traguardo dopo aver offerto uno spettacolo mozzafiato ai 20mila spettatori. Magistrale come sempre la prova di Paolo Gargano, sesto assoluto e record di classe 1300 Sport. Degna di nota la prestazione di Oronzo Pezzolla; primo nella classe 1300 Sport e primo nella classe 1000 gr. 5 su Fiat 126 Turbo da lui stesso preparata. Meritano la citazione i piloti Capriati, Laganà, Laudato, Di Gioia, Santamato, Bellini, Laricci, Squillace, Pace, Ciraci e Tommasi, tutti primi nelle rispettive classi. Cosa assai inconsueta, non

c'è stata un'uscita di strada. Perfetta la direzione corsa.

**Bruno Ottomano**

### VELOCITÀ IN SALITA

Fasano, 14 ottobre 1984

**Salita Fasano-Selva**

#### Le classifiche

**Assoluta:** 1. Claudio Calella (Lola) 2'29"00, media 154,630 km/h; 2. Baribbi (Osella) 2'29"93; 3. Scola D. (Osella) 2'33"80; 4. Comegna (Osella) 2'34"90; 5. Guarini (Osella) 3'35"24; 6. Gargano (Osella) 2'39"698; 7. Di Gioia (Lola) 2'40"42; 8. Pezzolla (AMS) 2'41"41; 9. Ritacca (Osella) 2'44"64; 10. Berlasconi (Ams) 2'46"51.

#### GRUPPO N

**Classe 1150:** 1. U. Squillace 3'32"22 alla media di 108,54 km/h; 2. Errico 3'33"51; 3. Loprete 3'35"91; 4. D'Anzi 3'38"78; 5. Sinichi 3'38"88; 6. Iucchi 3'42"50; 7. Carioti 3'52"81; 8. Priesa (Fiat 127) 3'53"21; 9. Spote 3'38"58. Tutti gli altri su A112 Abarth.

**Classe 1300:** 1. Pace 3'31"61 alla media 108,879 km/h; 2. Pomozi 3'34"26; 3. Della Pia 3'38"37. Tutti su Samba Talbot.

**Classe 1600:** 1. Nicola Capriati (Alfasud) 3'23"58, media 113,174 km/h; 2. Sileo (Alfasud) 3'24"43; 3. Russo (Ford Escort) 3'26"41; 4. Mitrugno (Escort) 3'29"69.

**Classe 2000:** 1. Laganà (Fiat Ritmo) 3'15"01, media 118,147 km/h; 2. Parisi (Ritmo) 3'15"51; 3. Marangi (Ritmo) 3'15"82; 4. Di Pietri (Ritmo) 3'18"31; 5. Gioppia (Ritmo) 3'18"94; 6. Sangiovanni (Abarth 1300) 3'23"94; 7. Vatacchi (Golf GT) 3'25"28; 8. Guardamore (Golf GTI) 3'25"79; 9. Balestra (Ritmo) 4'27"38; 10.

segue



## L'erede Calella

segue

Puraro (Ritmo) 3'32"91; 11. Domenichino  
**Classe 2500:** 1. Aragona (Alfa Romeo GTV 6) 3'13"84; 2. Basile (Alfa Romeo GTV 6) 3'17"65; 3. Santarferio (Alfa Romeo GTV 2500) 3'19"27.

### GRUPPO 3

**Classe 1300:** 1. Laudato 3'32"78 media 108,280 kmh; 2. Panico 3'33"26; 3. Trisciutti 3'35"90; 4. Zambetti 3'38"75; 5. Cavalcanti 3'45"45; 6. Pace 4'05"73. Tutti su Fiat X 1/9.

### GRUPPO A

**Classe 1000:** 1. Novello (Fiat 127) 3'38"22 media 105,581 kmh.

**Classe 1150:** 1. Daltuono (Fiat 127 S) 3'23"23; 2. Raiolo (A112 Abarth) 3'29"45; 3. D'Amico (Peugeot 104) 3'22"55; 4. Sabauto (A112) 3'35"28; 5. De Simone (Fiat 127 Sport) 3'35"41; 6. Rosella (Fiat 127 S) 3'38"46; 7. Filice (A112 Ab.) 3'39"96; 8. Quarta (Fiat 127) 3'47"3; 9. Chiarella (A112 Ab.) 3'50"89; 10. Zalobini  
**Classe 1400:** 1. Dolce (Renault 5) 3'21"36; 2. Di Giuseppe (Renault 5) 3'26"85; 3. Dursi (Renault 5) 3'47"86.

**Classe 1600:** Giovi 3'16"44 media 117,287 kmh; 2. Palumbo 3'17"9; 3. Gelao 3'33"84; 4. Brescia 3'40"28. Tutti su Vw Golf GT.

**Classe 2000:** 1. Ciraci (Opel Kadett Gta) 3'16"78; 2. Dameli (Opel Ascona) 3'23"76; 3. Dagliese (Ritmo) 3'28"85; 4. Mossa (Alfa Romeo GTV) 3'33"09; 5. Deodati (Alfetta) 3'35"90; 6. Galardi (Ford Escort) 3'38"29.

### GRUPPO 2

**Classe 700:** 1. Daroit (Fiat 126) 3'44"12 media 102,802 kmh. **Classe 1000:** Grandinetta (Panda) 3'44"83 media 102,47 kmh; 2. Calzolaro (Fiat Panda) 3'50"48.  
**Classe 1150:** Lisi (Fiat 128) 3'30"75; 2. Corrado (A112) 3'40"46; 3. Quarta (Fiat 127) 3'40"61; 4. Costa (A112) 3'44"69; 5. Garulli (Fiat 128) 3'52"21.

**Classe 1300:** 1. Munzi (Fiat 128) 3'18"61 media 116,000 kmh; 2. Pignattaro (Simca R2) 3'20"64; 3. Filomena (Simca R2) 3'21"61; 4. Marangi (Renault 5 TS) 3'22"69; 5. Masciullo (Fiat 128) 3'27"94; 6. Parmigiano (Fiat 128) 3'28"56; 7. Quarta  
**Classe 1400:** 1. Chiefa (Renault 5) 3'19"07 media 115,130 kmh; 2. D'Andrea (Renault R5) 3'24"41; 3. Canino (Renault 5) 3'28"45; 4. Fucile 3'35"98.

**Classe 1600:** 1. Codeleonecchini (Golf GT) 3'32"27 media 108,541 kmh; 2. Varese (Ritmo) 3'33"46; 3. Bruno (Fiat Ritmo) 3'41"15; 4. Carenza (Ritmo) 3'43"65.

### GRUPPO B

**Classe 1600:** 1. Jovine (Fiat X 1/9) 3'43"40 media 103,130 kmh.  
**Classe 2000:** 1. Crescibene (Ford Escort) 3'12"68 media 119,560 kmh; 2. Confuorti (Opel GT) 3'26"03.

**Classe oltre 2000:** Tommasi (Renault Turbo) 2'56"46 media 130,590 kmh; 2. Lepera (Lancia Beta Montecarlo) 3'25"68; 3. Jocopino (Lancia Beta Montecarlo)

**Classe 3000:** 1. Di Gioia (Lancia 037) 3'51"19 media 134,584 kmh; 2. Perugini (Lancia 037) 2'58"73. **GRUPPO 4**  
**Classe 1300:** 1. Santamato (Fiat X 1/9) 3'12"91 media 119,443 kmh; 2. Gengi (Fiat X 1/9) 3'20"39; 3. Rotondi (Fiat X 1/9)

**Classe 1600:** 1. Loffredo (Fiat X 1/9) 3'27"01 media 111,289 kmh.

**Classe 2000:** 1. Bellini (Lancia Beta Montecarlo) 3'07"25 media 123,144 kmh; 2. Totaro (Fiat 131) 3'15"67; 3. Mezzasalma (Lancia Beta Montecarlo) 3'24"63; 4. Di Giuseppe

### GRUPPO 5

**Classe 700:** 1. Coslo (Fiat 126) 3'22"90 media 113,553 kmh; 2. Coccia 3'32"31; 3. Campanile 3'34"98; 4. Nigro 3'35"77; 5. Nistri 3'36"16; 6. Pirulli 3'46"48. Tutti su Fiat 126.

**Classe 1000:** 1. Pezzolla (Fiat 126 turbo) 3'07"89; 2. Petracca (A112) 3'39"96; 3. Belmonte (Fiat 126 3'46"27; 4. Nardor

**Classe 1300:** 1. Rocco 3'14"45 media 118,488 kmh; 2. Curci 3'29"90; 3. Pandolfi 3'43"25; 4. Mirabelli 3'52"47. Tutti su Fiat X 1/9.

**Classe 1400:** 1. Mistri 3'36"00 media 106,666 kmh; 2. Di Fulvio 3'36"05; 3. Laricci 3'42"24; 4. Mattioli 3'46"93.

**Classe 1600:** 1. Salvati (Fiat X 1/9) 3'16"62 media 117,180 kmh; 2. Palmisano 3'25"33; 3. Amoroso (Fiat X 1/9) 3'28"78.

**Classe 3000:** 1. Laricci (Ferrari 308) 3'02"02 media 126,579 kmh.

### GRUPPO 6

**Sport Nazionale:** 1. Carlo Scola (Osella) 3'52"33.

**Classe 1000:** 1. Ferri (AMS) 3'01"57.

**Classe 1300:** 1. Pezzolla (AMS) 2'41"41; 2. Ritacca (Osella) 2'44"64; 3. Berlasconi

## Le classifiche della Pedavena Croce d'Aune

Con un ritardo, e ce e scusiamo con i lettori oltre che con i piloti e gli organizzatori, diamo le classifiche complete della gara di velocità in salita Pedavena-Croce D'Aune che per motivi di spazio non potremmo pubblicare tempestivamente.

### VELOCITÀ IN SALITA

Feltre, 30 settembre 1984

### Pedavena - Croce d'Aune

#### Le classifiche

**Assoluta:** 1. Ezio Baribbi (Osella PA9) in 3'50"58 media 126,042; 2. Aguzzoni (Osella PA9) 3'56"70; 3. Gasparella (Osella PA8) 4'09"16; 4. Domingo (Osella PA8) 4'10"08; 5. Casasola (Osella) 4'16"77; 6. Biasioli (Chevron) 4'18"34; 7. Rossetto (Lola) 4'23"92; 8. «Giani» (Osella PA8) 4'26"18; 9. Bettin (Lola) 4'32"30; 10. «Kabibo» (Lancia Montecarlo Turbo) 4'33"60.

### GRUPPO N

**Classe 1150:** 1. Ambrosi (127 Sport) 5'45"24 media 84,160 kmh; 2. Sfreddo (A 112) 5'45"50; 3. De Sabbata (A 112) 5'47"74; 4. Cescato (A 112 Abarth) 5'49"18; 5. Tosini (127 Sport) 5'49"30; 6. De Fabbris (A 112 Abarth) 5'50"93; 7. Marchiol (127 S) 5'55"59; 8. Susana (A 112 Abarth) 6'01"79; 9. Manera (A 112 Abarth) 6'05"68; 10. De Fioria (A 112 Abarth) 6'07"28; 11. Galvan (A 112 Abarth).

**Classe 1300:** 1. «Lorenzo» 5'24"85 media 83,448 kmh; 2. Mercon 5'27"14; 3. Della Bona 5'27"77; 4. Marcon E. 5'29"55; 5. Mozan 5'36"12; tutti su Samba Rally.

**Classe 1600:** 1. Cipriani (Fiat Ritmo 105 TC) 5'29"52 media 96,240 kmh; 2. D'Ambrosio (Alfasud) 5'4"89; 3. Meggiorin (Alfasud Sprint) 5'42"88; 4. Daris (Ritmo 105) 5'45"55; 5. Olivieri (Alfa Sprint).

**Classe 2000:** 1. «Susy» (Fiat 130) 5'00"40 media 96,712 kmh; 2. Mulas (Fiat 130) 5'10"66; 3. Daminato (Ritmo 130) 5'13"67; 4. Merzi (Fiat 130) 5'16"06; 5. Lorenzon (Fiat 130) 5'16"34; 6. Tacchini (Fiat 130) 5'16"40; 7. Fusari (Ritmo 125) 5'18"41; 8. De Bona (Ritmo 130) 5'22"17; 9. «Brik» (Fiat 125) 5'23"08; 10. Moret (Ritmo 125) 5'18"14; 11. «E.B.» (Ritmo 125) 5'35"54.

**Classe 2500:** 1. «Willer» (Lancia Delta HF) 5'07"25 media 94,572 kmh; 2. Casagrande (Lancia Delta HF) 5'17"19; 3. Da Schio (Alfa Romeo GTV 6) 5'18"26.

### GRUPPO 3

**Classe 1300:** 1. Rosa 5'37"77 media 86,030 kmh; 2. Fait 5'40"74; 3. Cossio 5'46"66; tutti su Fiat X 1/9.

**Classe 1600:** 1. Costa (Fiat X 1/9) 5'35"29 media 86,672.

**Classe 2000:** 1. Marchi (R5 Turbo) 5'11"86 media 93,170 kmh.

**Classe 1600:** 1. Gargano (Osella) 2'39"68 media 144,288; 2. De Furia (Osella)

**Classe 2000:** 1. Claudio Calella (Lola) 2'29"00; 2. Baribbi (Osella) 2'29"93; 3. Scola O. (Osella PA9) 2'33"80; 4. Comegn (Osella-BMW) 2'34"90; 5. Guarini (Osella) 2'35"24; 6. M. Di Gioia (Osella) 2'40"42.

**Classe oltre 3000:** 1. Pantaleoni (De Tomaso Pantera) 5'01"38 media 96,423.

**GRUPPO A Classe 1000:** 1. Zocchi (Fiat Panda 45) 5'59"69 media 80,790.

**Classe 1150:** 1. Menestrina (127 S) 5'15"31 media 92,141 kmh; 2. Benati (A 112 Abarth) 5'21"74; 3. «Calimero» (127 S) 5'26"35; 4. Turrin (A 112 Abarth) 5'34"28; 5. Luciani (A 112 Abarth) 5'34"82.

**Classe 1400:** 1. Girardi (R5 Alpine) 5'17"20 media 91,589 kmh; 2. Antoniazzi (R5 Alpine) 5'20"63.

**Classe 1600:** 1. «Maximilian» (VW Golf GTI) 5'05"19 media 95,222 kmh; 2. Tscholl (Alfasud Sprint) 5'13"58; 3. Accorsi (Talbot TI) 5'14"64; 4. Greselin (Alfasud) 5'17"37; 5. Facca (Talbot Sunbeam) 5'18"26.

**Classe 2000:** 1. Negrente (Ritmo 130) 4'54"44 media 98,683 kmh; 2. Basso (Opel Manta) 5'02"77; 3. Pellizzari (Opel Manta) 5'06"98; 4. Merzi (Fiat 131 Racing) 5'18"14; 5. Rossi (Opel Manta) 5'12"01; 6. Sandrini (R5 Turbo) 5'59"29.

**Classe oltre 2500:** 1. Mantovani (Ford Capri) 5'18"77 media 91,158 kmh.

### GRUPPO 2/81

**Classe 1000:** 1. Pezzo (127) 5'54"61 media 90,723 kmh; 2. Liparini (Datsun Cherry) 5'10"75. **Classe 1150:** 1. Pavan (Fiat 128) 5'21"07 media 90,723 kmh; 2. Nichele (127 S).

**Classe 1300:** 1. Armellini (Alfasud TI) 5'03"29 media 95,818; 2. De Luca (Simca Rally 2) 5'04"75; 3. Giuliano (Alfasud TI) 5'12"98; 4. Zotta (Alfasud TI) 5'19"10; 5. Rossetti (Simca Rally 2) 5'26"73; 6. Agostini (Alfasud TI) 5'26"99; 7. Bonetto (Simca Rally 2) 5'38"83; 8. Anzalone (Simca Rally 2) 5'42"16; 9. Zotta A. (Alfasud TI) 6'02"99; 10. Bin (Alfasud TI).

**Classe 1600:** 1. Nerini (Ritmo 75) 4'48"61 media 100,665 kmh; 2. Pera (Scirocco) 4'48"95; 3. Altoè (Talbot TI) 5'22"71.

**Classe 2000:** 1. Ruoso (Ford Escort) 4'49"92 media 100,213 kmh; 2. Freitag (Ascona) 4'58"02; 3. Zugliani (Opel Kadett GTE) 5'19"73; 4. Trappolin (Alfa Romeo).

### GRUPPO B

**Classe 1600:** 1. Accorsi A. (Fiat X 1/9) 6'18"80 media 76,695 kmh.

**Classe 2000:** 1. Fanti (R5 Turbo) 5'13"67 media 92,642 kmh; 2. Tibolla (Ford Escort RS) 5'27"12; 3. Gasparini (Ford Escort).

**Classe 3000:** 1. Facca (Porsche Carrera) 5'01"55 media 96,360 kmh.

### GRUPPO 4/81

**Classe 1300:** 1. Sonetti 5'18"62 media 91,187; 2. Filippozzi 5'27"18; 3. Antolini 6'01"48; tutti su Fiat X 1/9.

**Classe 1600:** 1. D'Agata (Alfa Romeo Duetto) 5'20"28 media 90,732 kmh.

**Classe 2000:** 1. Ceccato (Fiat 131 Abarth) 4'42"56 media 102,804 kmh; 2. Zarpellon (Fiat 131 Abarth) 5'11"11.

**Classe 3000:** 1. De Nale Angelo (Porsche 911) 5'00"34 media 96,744 kmh.

**Classe oltre 3000:** 1. Ronchi (De Tomaso Pantera) 4'41"07 media 103,388.

### GRUPPO 5

**Classe 700:** 1. Calore 5'31"98 media 87,534 kmh; 2. Romagnoli 5'37"43; 3. Esti 5'47"72; 4. Bernardi 5'48"02; 5. Rampin 5'53"99; tutti su Fiat 126.

**Classe 1000:** 1. Sensi (A 112) 5'47"97 media 83,507.

**Classe 1300:** 1. Friso (Dallara) 5'02"55 media 98,040 kmh.

**Classe 1600:** 1. Avitabile (VW Golf GTI) 5'55"93 media 81,630 kmh.

**Classe 2000:** 1. «Kabibo» (Lancia Montecarlo Turbo) 4'33"60 media 106,186 kmh; 2. Tribbia (Beta Montecarlo) 5'12"72.

### GRUPPO 6

**Classe 1600:** 1. Degano (Dallara) 4'33"82 media 106,106 kmh; 2. Bortolani (AMS) 4'35"28; 3. Mussi (AMS) 5'41"33.

**Classe 1300:** 1. Rossetto (Lola) 4'23"92 media 110,088 kmh; 2. Bettin (Lola) 4'32"30; 3. Crestani (Dallara) 4'55"13.

**Classe 1600:** 1. «Domingo» (Osella PA8) 4'10"08 media 116,208 kmh; 2. Biasioli (Chevron) 4'18"34; 3. Regosa (Chevron).

**Classe 2000:** 1. Baribbi (Osella PA9) 3'50"58 media 126,042 kmh; 2. Aguzzoni (Osella PA9) 3'56"70; 3. Gasparella (Osella PA9) 4'09"16; 4. Casasola (Osella) 4'16"77; 5. «Giani» (Osella PA8) 4'26"19.

## SLALOM/Pometo

## Beretta al sole

PAVIA — Un pubblico molto compatto, un'organizzazione perfetta e una splendida giornata di sole che illuminava le colline dell'Oltrepò hanno accompagnato al successo il secondo slalom singolo di Pometo, organizzato dalla pro loco di Ruino con la collaborazione della scuderia Alberto Alberti e dall'Automobil Club di Pavia. Ha vinto la classifica assoluta Roberto Beretta, su Lancia 037, percorrendo la prova in 2'32"0, totalizzando 152 punti. Al secondo posto troviamo Rustia, su Alpine Renault, con 152,5 punti. (c. r.)

### SLALOM

Pometo, 14 ottobre 1984

### Slalom a Pometo

#### Le classifiche.

**Assoluta:** 1. Roberto Beretta (Lancia 037) punti 152; 2. Rustia (Alpine Renault) 152,5; 3. Paggiari 156,0; 4. Ghisozi (Fiat X 1/9) 159,0; 5. Zavattani (Opel Kadett) 160; 6. Ghiringhelli (Opel Manta) 160,9; 7. Bisso (VW Golf GTI) 162,8; 8. Emerson (Talbot Lotus) 164,3; 8. Duberti (Opel Manta) 164,3; 10. Brandirio (Talbot) 166,1.

**Classe B:** 1. Riccardo Piazza (A 112) 167,7.

**Classe C:** 1. Carlo D'Amelia (Samba Rallye) 171,5.

**Classe G:** 1. Claudio Fraschi (A 112) 173,2.

**Classe H:** 1. Giancarlo Cartasegna (A 112) 173,8.

**Classe I:** 1. Carlo Gisotti (Fiat X 1/9) 159.

**Classe L:** 1. Rustia (Alpine Renault) 152,5.

**Classe N:** 1. Roberto Beretta (Lancia 037) 152.

**Classe T:** 1. Angelo Bonini (Fiat 500) 171,9.

## SLALOM/Trofeo Garda

## La penultima a Zandonà

BRESCIA — Oltre 40 concorrenti hanno partecipato allo slalom singolo disputatosi domenica scorsa sulle bellissime strade di Salò. La gara era valida come penultima prova valida del trofeo del Garda. L'organizzazione è stata curata dalla scuderia Rally Team Leonessa di Brescia. Moltissimi gli spettatori lungo il percorso di 3,300 chilometri favoriti anche dalla bellissima giornata di sole. Le due manches sono state molto combattute e alla fine ha prevalso ancora lo specialista Fausto Zandonà, alla guida di una Fiat 850, davanti a Giovanni Vezza (Lancia Stratos). (g. spin.)

### SLALOM

«Salò (Brescia), 14 ottobre 1984

#### Le classifiche:

**Assoluta:** 1. Fausto Zandonà (Fiat 850); 2. Verra (Lancia Stratos); 3. Edmondo (Lancia Montecarlo); 4. Grazioli (Fiat X 1/9); 5. Benazzoli (Golf GTI); 6. Fusco (Fiat X 1/9); 7. Stanga (Fiat 127); 8. Ghedini (A 112); 9. Colbrelli (A 112); 10. Guerrato (Fiat X 1/9).

**Classe C:** 1. Mosconi (Opel Corsa); 2. Toloni (A 112).

**Classe E:** 1. Penazzoli (Golf GTI); 2. Negro (Visa).

**Classe M:** 1. Edmondo (Lancia Montecarlo); 2. Marsi (Fiat 131).

**Classe P:** 1. Zandonà (Fiat 850); 2. Veza (Lancia Stratos).

**Classe I:** 1. Grazioli (Fiat X 1/9); 2. Antolini (Fiat X 1/9).

**Classe L:** 1. Fusco (Fiat X 1/9); 2. Guerrato (Fiat X 1/9).



KARTING/Coppa Fik delle regioni

# Tarquini trascina l'Abruzzo

**CERVIA** — L'Abruzzo ha vinto l'ottava edizione della Coppa Fik delle regioni. La gara si è disputata nell'arco di due giorni sulla pista Happy Valley e ha visto al via 181 piloti in rappresentanza di 16 regioni. Grande assente è stata la Lombardia, vincitrice delle due edizioni precedenti: nella regione non si erano disputate le gare di selezione. L'Abruzzo ha comunque vinto meritatamente e la sua squadra, forte di elementi dal calibro di Tarquini, De Angelis e D'Amico, si è dimostrata la più matura. Cinque vittorie su 12 finali sono il bottino dell'Abruzzo, primo con D'Amico per due volte nella Cadetti, con Berardinucci nella prima finale della Nazionale, con Tarquini nel Formula C e per De Angelis nell'Intercontinentale C. Sin dall'inizio l'Abruzzo ha dimostrato le sue intenzioni prendendo il comando e mantenendolo fino al termine. Alle spalle degli abruzzesi si è visto un duello tra le Marche e la Romagna. Sulla pista di casa, i piloti romagnoli non sono riusciti a sfruttare una occasione d'oro: alcuni errori sono stati fatali e il loro distacco finale (11 punti) sembra fin troppo crudele. Molto in ombra è stata la prova dell'Emilia, la quale — data per favorita — è giunta solo sesta. Molto costante è stato il Friuli che ha mantenuto quasi sempre la 5. posizione. La Toscana era in 6. posizione dopo sei finali, ma ha iniziato a scendere fino all'11. posto per poi risalire al nono. A differenza dei toscani, la squadra del Veneto ha sempre mantenuto la stessa posizione, la settima, fino alla decima gara per poi scendere all'ottava al termine della manifestazione.

**Stefano Catellani**

## KARTING

Pinarella di Cervia (Ravenna), 13-14 ottobre 1984

### 8. Coppa Fik delle regioni

#### Le classifiche

**Finale:** 1. Abruzzo-Molise punti 537; 2.

Romagna 526; 3. Lazio 470; 4. Marche 461; 5. Friuli 439; 6. Emilia 419; 7. Umbria 406; 8. Veneto 384; 9. Toscana 368; 10. Piemonte 359; 11. Sicilia 327; 12. Trentino Alto Adige 327; 13. Sardegna 239; 14. Campania 232; 15. Puglia 117; 16. Basilicata 83.

#### 1. SERIE GARE

**100 Cadetti:** 1. D'Amico; 2. Menghi; 3. Gulinelli; 4. Campani; 5. Boldrini.

**100 Nazionale:** 1. Berardinucci; 2. Avigni; 3. Morara; 4. Peticaroli; 5. Danella.

**100 Avenir:** 1. Sospiri; 2. Cicconetti; 3. Cacchi; 4. Peruch; 5. Montani.

**125 Junior:** 1. Giovanardi; 2. Brigato; 3. Garbarino; 4. Di Ferdinando; 5. Faralli.

**125 Intercontinentale C:** 1. De Angelis; 2. De Gasper; 3. Amoroso; 4. Battistini; 5. Grossi.

**125 Formula C:** 1. Navarra; 2. Tarquini; 3. Galiffa; 4. Capitelli; 5. Rossi.

#### 2. SERIE GARE

**100 Cadetti:** 1. D'Amico; 2. Ranelli; 3. Martelli; 4. Gotti; 5. Boldrini.

**100 Nazionale:** 1. Orsini; 2. Biondini; 3. Danella; 4. Avigni; 5. Cisolla.

**100 Avenir:** 1. Sospiri; 2. Montani; 3. Filipponi; 4. Naspetti; 5. Masini.

**125 Junior:** 1. Marcelli; 2. Biagini; 3. Lanzi; 4. Di Ferdinando; 5. Giovanardi.

**125 Intercontinentale C:** 1. Miotti; 2. Gaudenzi; 3. Bartolucci; 4. Bonfiglioli; 5. Buttieri.

**125 Formula C:** 1. Tarquini; 2. Navarra; 3. Capitelli; 4. Giardinieri; 5. Rossi.

## CALENDARIO

21 ottobre

### Pista

#### San Pancrazio

Parma

● A-B-60cc

#### Pista Nuvolari

Mantova

● C

#### Pista Fasano

Brindisi

● A-B

#### Pista Sprint

Mondovì (CN)

● A-B

### Kardromo 2000

Ampugnano (SI)

● A-B

#### Pista Valle del Liri

Arce (FR)

● A-B

#### Pista del Mare

Fano (PS)

● A-B

#### Pista Vesuvio

Pomigliano (NA)

● A-B

## Un esperimento da ripetere

È STATA per molti una gradita sorpresa il 1. circuito cittadino di Cordenon: una bella pista ricavata da una zona industriale, un esperimento da ripetere per gli anni futuri, magari con qualche pilota e spettatore in più. Duello iniziale nella seconda manche tra Miotti e Zampieri, rispettivi vincitori della C2 e della C1. Di Maurizio Bertinelli la vittoria più bella (nella 100 nazionale) ha corso la seconda manche con una gomma forata. (s. c.)

**Le classifiche 100 Cadetti:** 1. Tollot; 2. Sanson; 3. Ingolfo; 4. Adrian; 5. Salvador. **100 Nazionale:** 1. Bertinelli (Bret-Parilla); 2. Cremonese (Kali-Parilla); 3. Bordin (Birel-Parilla); 4. Perin (Birel-Parilla); 5. De Guarda (Birel-Parilla).

**100 Avenir:** 1. Broggin (Dap-Dap); 2. Fiori (Kali-Parilla); 3. Casazza (Dap-Dap); 4. Armellini (Biel-Parilla); 5. Presotto (Kali-Parilla).

**125 Junior:** 1. Dal Pont (All Kart-Villa); 2. Scandola (All Kart-PM); 3. Verri (Kali-Villa); 4. Minesso (Kali-PM); 5. Zerpellon (Kali-Villa).

**125 C2:** 1. Miotti (All Kart-Rotax); 2. Ghin (All Kart-Kali); 3. Rossetto (All Kart-SWM); 4. Tebaldi (All Kart-Rotax); 5. Bonora (All Kart-Rotax).

**125 C1:** 1. Zampieri (Tony-Pavesi); 2. Buttignol (Tony-Rotax); 3. Mistrion (All Kart-Balen); 4. Maman (Tony-Rotax); 5. Varlaro (Kali-Pavesi).

## SALOM/Capua

### D'Innocenzo di misura

CAPUA — Il casertano Benedetto D'Innocenzo (Renault 5 turbo) ha vinto, di stretta misura, lo slalom coppa città di Capua - trofeo Opel Doti precedendo il napoletano Giuseppe Esposito (Lancia Beta MC). D'Innocenzo (2'20"74) ha fatto suo l'assoluto grazie a soli nove centesimi di secondo con cui ha preceduto Esposito (2'20"83) nella seconda manche. Al napoletano resta tuttavia la soddisfazione di una bella gara nel suo secondo slalom in cui è riuscito a realizzare anche il miglior tempo parziale nella prima manche. Alle spalle dei due si è piazzato Pericle Minghini (Fiat 500 prototipo), altro specialista campano degli slalom. È risultato terzo assoluto, con circa tre secondi di distacco dai primi, dopo aver migliorato notevolmente nella seconda manche il tempo ottenuto precedentemente. È stato invece sfortunato il capuano Filippo Di Lillo (Opel Kadett Gte): pur gareggiando in casa non ha ottenuto un buon piazzamento poiché ha rotto al leva del cambio poco prima dell'arrivo.

**Bruno Duval**

TARQUINI (FotoPaterlini)



## SLALOM

Capua (Caserta), 14 ottobre 1984

### Coppa città di Capua - trofeo Opel Doti

#### Le classifiche

**Absoluta:** 1. D'Innocenzo (Renault 5 turbo) 140,74; 2. Esposito (Beta MC), 140,83; 3. Minghini (Fiat 500), 144,03; 4. De Rosa (Fiat X 1/9), 144,50; 5. Liguori (Fiat 500), 148,32; 6. De Maio (Alfasud), 148,54; 7. V. De Lucia (Fiat 500), 150,13; 8. De Gregorio (Fiat 126), 150,26; 9. De Pasquale (Fiat 131), 150,39; 10. Centore (Kadett), 151,10.

#### GRUPPO N/1/3

**Classe 1150:** 1. Maresca, 159,24; 2. Nappo, 159,90; 3. Aiezza, 164,68; 4. Testa, 165,98; 5. Blasi, 166,27; 6. De Angelis, 186,63. Tutti su A 112.

**Classe 1300:** 1. Natale, 155,67; 2. Tufino, 159,53; 3. Cappelli, 161,14; 4. Battista (Opel Corsa) 163,64; 5. D. De Lucia, 164,20; 6. Santoro (Samba Rally), 166,46; 7. Saullo (Opel Corsa), 171,41; 8. marzo, 172,09; 9. Tortora (Samba Rally), 178,70. Gli altri su Simca Rally 2.

**Classe 1600:** 1. Milano (Fiat X 1/9), 155,62; 2. A. Esposito (Golf Gti), 158,59; 3. Maresca (Ritmo 105), 166,12; 4. Vollerò (Golf Gti), 167,66; 5. Gisolfi (Fiat X 1/9), 169,13; 6. Marchesini (Alfasud), 172,56.

**Oltre 1600:** 1. Cilento (Fiat 130), 151,31; 2. Cocozza (Alpine R.), 164, 34.

#### GRUPPO SPECIALE

**Classe 700:** 1. Liguori (Fiat 500), 148,32; 2. De Gregorio (Fiat 126), 150,26; 3. R. Turco, 156,86; 4. A. Accadia (Fiat 500), 162,29.

**Classe 1000:** 1. Tosti (Fiat 500), 151,45; 2. Forni (Fiat 500), 159,97; 3. Monaco (Fiat 126), 162,59.

**Classe 1150:** 1. Gargiulo (A 112), 153,60; 2. Ortolano (A 112), 154,14.

**Classe 1300:** 1. De Maio (Alfasud), 148,54; 2. Amoroso (Samba Rally), 158,30; 3. Tedeschi (Mini De Tomaso), 167,52; 4. Campagna (Simca Rally 2), 168,92; 5. Castaldi (Fiat 128), 173,08; 6. Pacifico (Alfasud), 174,27; 7. C. Bosco (Simca Rally 2), 178,28; 8. Salvato (Opel City), 211,51.

**Classe 1600** (non costituita): 1. Santagata (Simca Rally 2), 154,75; 2. Cilento (Renault 5), 160,79; 3. V. Doti (Fiat X 1/9), 166,26.

**Classe 2000:** 1. D'Innocenzo (Renault 5 turbo), 140,74; 2. Esposito (Beta MC), 140,83; 3. De Pasquale (Fiat 131), 150,39; 4. Iovino (Fiat 131), 156,61; 5. R. Bosco (Kadett Gte), 163,46; 6. Di Lillo (Kadett Gte), 166,84.

**Classe 3000:** 1. Centore (Kadett), 151,10; 2. Belfiore (Beta MC), 167,78; 3. Giordano (Ascona), 171,83.

#### PROTOTIPI

**Classe 1000:** 1. Minghini (Fiat 500), 144,03; 2. De Lucia (Fiat 500), 150,13; 3. Giordano (A 112), 169,51.

**Classe 3000:** 1. De Rosa (Fiat X 1/9), 144,50; 2. Laurenza (Simca Rally 2), 158,09; 3. Ambrosino (Honda 1300), 158,13.

● **FRIZZI 125** - A Cervia ha esordito un nuovo motore per la classe 125 Formula C costruito dal preparatore trentino Frizzi, dopo due anni di elaborazioni.

## Così le gare CIK 1985

Sono state rese note dalla CIK le date delle principali gare internazionali del 1985.

### EUROPEO FORMULA K

28 aprile Valance (F)

19 maggio Jesolo (I)

16 giugno Goteborg (S)

4 agosto Mondercange (L)

18 agosto Liedolsheim (D)

### EUROPEO 100

#### INTERCONTINENTALE A

23 giugno Geestacht (D)

21 luglio Vojens (DK)

### COPPA CIK JUNIOR

7 luglio Le Mans (F)

### EUROPEO

#### INTERCONTINENTALE B

4 agosto Mondercange (L)

### MONDIALE FORMULA C - EUROPEO INTERCONTINENTALE C

1 settembre Laval (F)

### MONDIALE FORMULA K

15 settembre Parma (I)



## VELOCITA'

### Una Dome turbo anche a Sandown

**SONO RIMASTI** molto soddisfatti i tecnici giapponesi della Toyota per la prestazione delle Dome gr. C nella recente 1000 km del Fuji. Come si ricorda le vetture mosse dal Toyota turbo hanno ottenuto buoni tempi in prova e in gara hanno battagliato lungamente per le prime posizioni riuscendo a stare davanti anche ad alcune Porsche 956. Forte di questo debutto il team Dome porterà una vettura alla 1000 km di Sandown Park, la prossima gara iridata della serie endurance. Per l'anno prossimo i progetti della squadra giapponese sono ambiziosi. Vi saranno infatti almeno due Dome Toyota turbo alla 24 ore di Le Mans e alla 1000 km di Spa, oltre alla 1000 km del Fuji, dove la vettura è di casa.

**■ FORGHIERI CONFERENZIÈRE.** «Ferie» terminate per l'ingegner Mauro Forghieri che la settimana scorsa ha fatto la sua prima apparizione in pubblico dopo un mese d'assenza nel mondo dei motori, almeno quello ufficiale. Il popolare tecnico della Ferrari, infatti, ha preso parte al congresso internazionale dell'Aniai (associazione nazionale ingegneri architetti italiani) svoltosi nelle sale dell'hotel Carlton a Bologna. Nel suo applaudito intervento Forghieri ha parlato soprattutto delle tematiche relative alla sovralimentazione nei propulsori da corsa, facendo specifico riferimento ai problemi derivanti dalla normativa dei 220 litri nella formula 1. Purtroppo Forghieri, oltre a numerosissimi dettagli tecnici, non ha parlato d'altro, lasciando forse un po' delusi quanti volevano sapere qualcosa sul campionato mondiale piloti. Si è limitato a dire che sia Lauda che Prost meritano ampiamente il titolo e chi vincerà...sarà senz'altro il migliore. (fotoAmaduzzi)



### A Zolder la finale della F. Ford 2000

**L'ULTIMA** e decisiva gara del campionato europeo di F. Ford 2000, in calendario originariamente al Jarama, è stata spostata il 21 ottobre sulla pista belga di Zolder. Gli organizzatori spagnoli, infatti, hanno comunicato all'Efd, promotrice della serie, di non poter far fronte alle condizioni finanziarie stabilite per mancanza di sponsor. La corsa era stata programmata al Jarama in vista di una promozione della F. Ford 1600 iberico, la quale è stata ritardata a causa del dazio doganale del 60% su tutte le vetture e motori d'importazione.

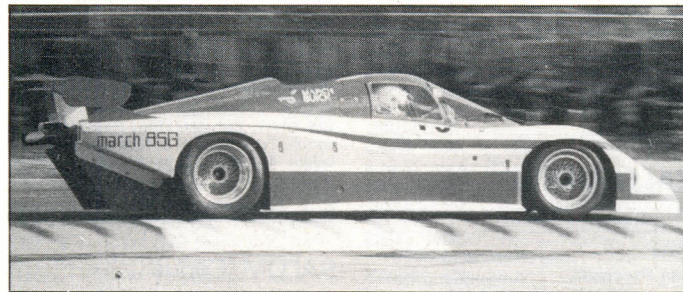
**■ FANGIO.** Juan Manuel Fangio, il cinque volte campione del mondo di F.1, è stato recentemente decorato con la medaglia d'argento della città di Parigi. La consegna è avvenuta durante la presentazione di un libro su Amedeo Gordini, ovvero colui che diede la prima possibilità a Fangio di cimentarsi in monoposto. La medaglia è stata consegnata dal sindaco gollista di Parigi Jacques Chirac.

**■ OPEL.** A scopo di beneficenza l'Opel ha fatto sfilare al Nürburgring molti personaggi famosi sulle nuove Kadett. Tra i presenti anche il pilota Christian Danner e l'astro della musica rock germanica Udo Lindenberg. L'incasso è stato devoluto al reparto Peiper del professore Fritz Lambert, specializzato nelle ricerche sulla leucemia. L'iniziativa è stata presa dal collega della televisione tedesca Dieter Kuerten.

**■ ELLIOTT** — Bill Elliott ha vinto la gara Nascar di Charlotte, in Carolina, precedendo con la sua Ford la Buick di Benny Parson e la Chevrolet Montecarlo di John Cale Yarborough. Richard Petty è retrocesso in ottava posizione dopo avere danneggiato una sospensione posteriore. Al quarto e quinto posto si sono classificate altre Chevrolet, quelle di Harry Gant e di Terry Labonte.

**■ CSAI.** Stanno proseguendo a Misano i corsi federali di pilotaggio ai quali hanno partecipato recentemente i giovani Maggiorini, Mozzi, Scalise, Giardina, Lombardo, Dragotto e Azzola.

**■ VESUVIO** — La Vesuvio Racing come consuetudine chiuderà la stagione organizzando il 28 ottobre a Vallerlunga la 9. edizione del trofeo Natale Nappi. La corsa è valida per il campionato di gr. A e gr. 6, per il trofeo nazionale di gr. N, e per lo challenge di gr. B. Le iscrizioni dovranno essere inviate alla scuderia telefonando allo 081-333783.



**■ LA NUOVA MARCH IMSA.** L'ultima creazione di Robin Herd, la March 85G per la serie statunitense Imsa, farà il suo debutto in corsa il prossimo 25 novembre nella prova di campionato di Daytona. La vettura, che deriva dalla 84G vincitrice della serie con Randy Lenier, è stata collaudata la settimana scorsa da Christian Danner a Silverstone. Sfrutta nuove sospensioni e cambio direttamente costruito dalla March, che l'aveva già provato nelle corse di formula Cart del 1984. La 85G sarà pilotata da Emerson Fittipaldi e Tony Garcia. Nel suo esordio porterà in pista il motore sei cilindri turbocompresso della Buick, che monta turbine giapponesi Ihi. Il prezzo del telaio è dell'ordine dei 70 milioni di lire. Per il momento sono già stati ordinati sei esemplari alla fabbrica di Bicester, che verranno consegnati ai clienti entro Natale. (fotoSutton)

**■ SOLI DA EUROPEO.** Da tempo impegnato nelle corse turismo, il pilota bolognese Moreno Soli ha potuto quest'anno coronare il proprio sogno. Ha partecipato alle gare di euro turismo al volante di una Alfetta Gtv 6 grazie all'apporto degli sponsor Boneville, Reno Racing Shop, scuderia Guercino e alle officine Elettromeccaniche Clear. Soli sarà al via dell'ultima prova europea del Mugello, in programma domenica.

**■ TIGA.** Dopo le ottime prestazioni della sua C2 nelle gare di quest'anno la Tiga si appresta a raccogliere frutti del lavoro fin qui svolto. Nel 1985 saranno ben quattro le vetture presenti al mondiale. Per la cronaca Roy Baker guiderà un telaio nuovo sempre con il motore Ford 1700 turbocompresso.

**■ RUETER.** Manuel Reuter, il leader del campionato tedesco di F. Ford 1500 disputerà l'ultima gara di euro turismo del Mugello sulla Bmw 635 Csi assieme a Roberto Ravaglia. Il ventunenne tedesco sostituirà Gerhard Berger, impegnato nella stessa data nell'ultima gara del campionato mondiale di F.1 sulla A1s.

**■ LA VENTOLA DI EDDIE.** Eddie Cheever ha inaugurato al Nürburgring un nuovo casco Nava che aveva la particolarità di adottare al posto della comune visiera un'enorme ventola che a contatto coll'aria si metteva a girare, permettendo di risolvere i continui problemi di appannamento che affliggono i piloti. L'esperienza pare abbia dato risultati positivi per cui non è escluso che presto il brevetto possa essere usato dagli altri piloti che utilizzano i caschi Nava nelle corse d'auto. (fotoDPPI)





## RALLY

### Anche Mass con Ickx alla Dakar

MANFRED JANTKE, portavoce della Porsche, ha confermato che Jochen Mass si unirà a Jacky Ickx e René Metge nell'equipaggio della Casa tedesca alla prossima Paris-Dakar. Le vetture saranno notevolmente diverse da quelle usate la scorsa edizione: al raid africano gareggerà infatti una nuova vettura, molto simile alla gruppò B 4x4 che la Casa tedesca sta sviluppando per il mondiale rally e che quasi sicuramente non sarà omologata prima di fine '85.

■ **LESSINI ANNULLATO.** Non si disputerà il 1. Rally dei Lessini, una seconda serie che la scuderia Vierre Rally aveva organizzato per il 4 novembre prossimo. La decisione è maturata in seguito alla mancata concessione dei permessi burocratici da parte delle autorità veronesi, nella cui zona avrebbe dovuto disputarsi il rally, a causa della concomitanza della gara con la Festa nazionale della vittoria.

■ **CORRIGE CONERO.** Nelle classifiche relative al 9. Rally del Conero, pubblicate su AS n. 40, si riporta erroneamente che l'equipaggio Bruschi-Eusebi della scuderia San Marino si è classificato al nono posto della classe 2000 del gruppo A. I due si sono invece classificati al 4. posto della classe 1600, giacché la classe 1300 non è stata costituita.

### I vincitori del concorso Denim «precedi i campioni»

Sono stati estratti i nomi di coloro che hanno partecipato al concorso Denim «precedi i campioni» relativo al Gp Europa. Sessantaquattro concorrenti hanno pronosticato la vittoria di Alain Prost e il ritiro di Rosberg e Laffite. Nel sorteggio finale hanno infine avuto ragione i signori Ermio Mangilli di Carvigo (BG), Elio Moroni Tor Lupara (Roma), e Rossella Suardi Cava Manara (PV). I tre fortunati potranno partecipare alla scuola di pilotaggio di Siegfried Stohr all'autodromo Santamonica di Misano Adriatico.

■ **PEUGEOT.** A Sanremo la Peugeot disponeva di dieci furgoni, cinque-officina e cinque di appoggio per il trasporto-gomme, tre break attrezzati, due auto veloci con a bordo dei tecnici, due «ammiraglie» con Todt e Lavacher e un elicottero.

■ **ELICOTTERI.** Sempre in aumento il numero degli elicotteri al rally di Sanremo. Quest'anno ne avevano uno l'Audi, uno la Peugeot, uno la Lancia e due la Totip. A questi si aggiungeva l'elicottero affittato dall'agenzia Belle Epoque che stava realizzando un film per «Cinefiat».

■ **TORNATO «ICIO».** Maurizio Perissinot. A Sanremo al rientro dopo l'incidente occorsogli in Costa Smeralda, è apparso in ottima forma. «Icio» zoppica ancora un po', ma in gara la gamba fratturata non gli ha mai creato problemi.

■ **FABBRI.** Ha portato fortuna a Stefano Fabbri la presenza la suo fianco di Luisa Bosco, ex navigatrice della Mandelli, al Sanremo ora la Bosco è candidata a prendere il posto lasciato vacante da Chantal Galli a fianco di Pierangela Riva, nel team Peugeot '85.

■ **MOTORING CLUB.** È nato il «Motoring Club Belluno» con la collaborazione del Motoring Club Sernaglia. Il sodalizio si prefigge come scopo quello di seguire i principali rally italiani e mondiali e soprattutto di riportare i rally nella zona del bellunese. L'inaugurazione del club avverrà venerdì alla presenza di parecchi protagonisti dei rally italiani.

■ **PONS.** Fabrizia Pons ritornerà alla guida di una vettura da corsa in occasione del rally di Mantova del 28 ottobre. La copilota di Michèle Mouton piloterà un'Audi 80 Quattro. Ancora non è noto il nome della sua navigatrice.

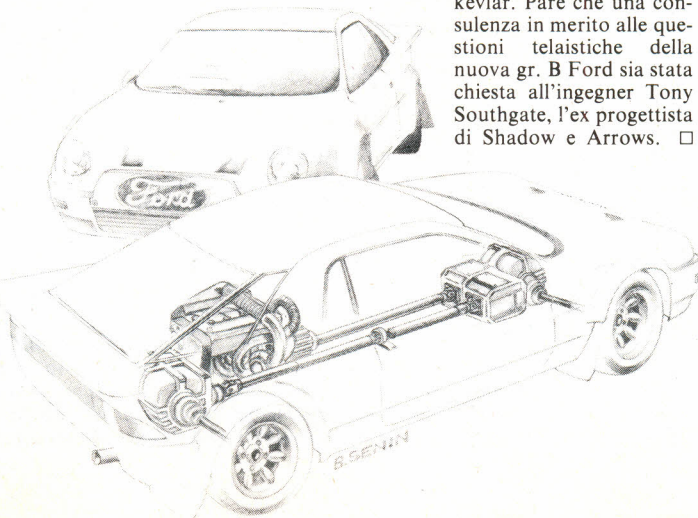
■ **PAOLA DESIGN.** Paola Alberi aveva portato alle verifiche del Sanremo alcune ragazze che indossavano felpe con la reclame della sua nuova attività: Sport Design, che realizza abbigliamento personalizzato per case e sponsor.

■ **RIVA A SCUOLA.** Alcune sere prima della partenza del Sanremo, Pierangela Riva ha avuto l'onore di essere portata «a scuola» da Ari Vatanen che le ha fatto compiere alcune prove speciali al proprio fianco.

## È quasi pronta la Ford gr.B da rally Integrale da rivoluzione

LA NUOVA Ford gr. B sta diventando realtà. Il progetto della vettura che dovrebbe rilanciare la casa inglese nel giro dei grandi rally internazionali è infatti a buon punto. Recentemente in Inghilterra si è visto un prototipo dalla linea esterna non definitiva, ma che racchiude all'interno interessanti novità. Si tratta come si vede dal disegno, di una macchina a trazione integrale, con motore posizionato centralmente e sovralimentato. Le grandi novità dovrebbero essere rappresentate dallo schema della trazione integrale. Scatola del cambio a cinque marce e differenziale sono infatti alloggiati anteriormente, contenuti in un transassale dal quale partono due bracci paralleli. Uno più corto, che arriva alla frizione, l'altro più lungo che assicura l'inserimento delle quattro ruote motrici.

IL MOTORE è invece il famoso Bdt, utilizzato quest'anno dalla Tiga di Rossiter nel mondiale endurance di gr. C2. È sovralimentato da un turbo Garrett ed ha quattro valvole per cilindro. La cilindrata è per il momento di 1800 cc per 350 hp ma in Ford si sta già vagliando la creazione di un 2100 da 450 hp che però dovrebbe creare complicazioni circa l'omologazione, dato che alla Reliant, alla quale è stato demandato il compito di produrre le vetture, sono già iniziate le prime costruzioni. La carrozzeria è in kevlar e fibra di vetro, ma la squadra ufficiale ne utilizzerà una totalmente in kevlar. Pare che una consulenza in merito alle questioni telaistiche della nuova gr. B Ford sia stata chiesta all'ingegner Tony Southgate, l'ex progettista di Shadow e Arrows. □



## CRONACA

### Nuovi listini delle vetture Bmw

La Bmw ha comunicato i nuovi prezzi delle proprie autovetture, entrati in vigore il 9 ottobre. Ecco di seguito il nuovo listino prezzi. Serie 3 (tra parentesi i modelli a quattro porte) 316 15.430.000 (16.280.000), 318 17.440.000 (18.190.000), 320 18.980.000 (19.640.000), 323 24.500.000 (25.350.000). Serie 5: 518x17.750.000, 518 i 18.490.000, 520 i 21.580.000, 525 i 29.017.000, 528 i 33.267.000, M 535 i 38.267.000, 524 TD 23.880.000, 524 TDA 24.840.000. Serie 6: 628 Csi 46.300.000, 635 Csi 55.267.000, M 635 Csi 76.467.000. Serie 7: 728 i 36.467.000, 732 i 41.017.000, 735 i 45.497.000, 745 IA 55.467.000. I prezzi sono franco concessionario Iva inclusa.

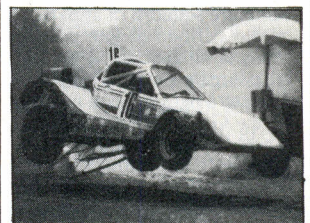
### A Lombardore l'eurocross con lo sconto AS

IN OCCASIONE della Coppa Europa di autocross a squadre che si svolgerà a Lombardore (TO) domenica 21 ottobre e che vedrà impegnati ben 40 piloti di sette Paesi europei, verrà praticato uno sconto di L. 1000 ai lettori di AUTOSPRINT che si presenteranno alla biglietteria del crosso-dromo con il tagliando pubblicitario qui sotto.

**AUTO  
SPRINT**

DOMENICA  
21  
OTTOBRE

COUPE D'EUROPE



**SCONTO  
1000 LIRE**

D.M. 16-3-1984 - n. 4/262415



CART/A due gare dal termine Andretti sempre leader

## Il rilancio di Bobby

A Phoenix «Piedone» è rimasto al comando fino a metà gara, quando Johncock lo ha fatto uscire di pista. Ha quindi vinto Rahal, mentre Tom Sneva, terzo al traguardo, è avanzato in classifica

PHOENIX — Bobby Rahal ha conquistato la prima vittoria stagionale a Phoenix, l'ovale sede di questa terz'ultima gara del campionato Cart statunitense. Il pilota dell'Ohio, che è conosciuto in Europa per le sue prestazioni al volante di una Dallara di F.3 nel 1978 e di una Wolf F.1 nel 1980, ha compiuto una corsa estremamente veloce, riuscendo a contenere gli attacchi di Tom Sneva, Michael Andretti e Al Unser jr, che soprattutto sul finale hanno movimentato la gara. Il capoclassifica del campionato Cart, Mario Andretti è finito dodicesimo dopo aver compiuto una corsa eccezionale. Il pilota della Lola è infatti stato al comando per di più di metà della distanza prevista e solo la disattenzione di Gordon Johncock ha rovinato l'ennesima bella impresa dell'ex campione del mondo. Andretti, è stato stretto dal collega statunitense mentre si apprestava a doppiarlo col risultato che le due vetture, venute a collisione, hanno riportato danni di varia entità. La Lola di Andretti ha rovinato lo spoiler anteriore, facendo perdere all'italo americano ben sei giri ai box, Johncock ha dovuto ritirare la sua Wildcat.

DI UNA buona impresa si è reso protagonista Corrado Fabi, finito al traguardo, in ottima posizione. Il milanese sulla Lola dei fratelli Forsyth si è classificato quinto e nonostante una naturale titubanza nella fase della partenza si è ben difeso al cospetto di gente che sugli ovali ha basato la propria carriera. La gara in generale è stata costellata da numerosi incidenti che hanno costretto gli organizzatori ad accendere qualcosa come 43 luci gialle. L'urto più clamoroso si è verificato tra Howdy, Danny Sullivan e Al Unser Sr, che si sono toccati sul rettilineo principale, senza riportare fortunatamente danni fisici. La partenza ha visto l'autore della pole position Jacques Villeneuve scattare al comando davanti a un gruppo compatto, composto da Rahal, Michael Andretti, Rutherford, Halsmer, Fabi, Unser jr e tutti gli altri in fila indiana. Michael Andretti, approfittando dell'esposizione delle prime luci gialle, si mette nella scia di Rahal, passandolo. Ben presto è imitato dal padre che

supera entrambi e si porta al comando dopo una defaillance di Villeneuve. Al 110. giro Mario Andretti è in testa seguito dal rivale Tom Sneva, che tuttavia non riesce a reggere il passo della Lola T800. Alla 130. tornata avviene l'incidente tra Johncock e Andretti. «Non posso immaginare un pilota così esperto — dirà poi l'italo americano — commettere un errore di questo genere. È incredibile!».

L'INCIDENTE porterà alle conseguenze ormai note con Andretti che riuscirà alla fine a classificarsi in dodicesima posizione, quanto basta per racimolare un punto per la classifica di campionato, oltre a quello ottenuto per aver compiuto il maggior numero di giri al comando della corsa. La 150 miglia di Phoenix, quindi, si risolveva con un acuto finale di Bobby Rahal che con un rush finale degno di un campione superava la March di Sneva e andava a vincere davanti alla vettura di Al Unser jr.

Lino Manocchia

### LE PROVE

#### Villeneuve a sorpresa

PHOENIX - Su questo piccolo anello d'alta velocità le sessioni di prova hanno dato risultanze sorprendenti. Chi infatti attendeva l'exploit di Mario Andretti e di Tom Sneva è rimasto deluso perché ad ottenere la pole position è stato Jacques Villeneuve, che sulla March ha girato in 23"155 alla media di 250,210 km/h. Il fratello dello scomparso pilota Ferrari ha preceduto Bobby Rahal, Johnny Rutherford, come sempre alla guida della March del team Penske, ancora «vedovo» di Rick Mears, e Michael Andretti. Il vecchio record di Mears è stato abbassato oltre che da Villeneuve anche da altri sei piloti, tra i quali ha fatto bella mostra di sé Corrado Fabi sulla Lola dei fratelli Forsyth. Il milanese è stato il più veloce della pattuglia Lola precedendo anche Mario Andretti, qualificatosi col settimo tempo. In definitiva le prove hanno confermato una certa supremazia delle March sugli autodromo veloci.

### Così in 24 al via

|                                              |                                             |
|----------------------------------------------|---------------------------------------------|
| Jacques Villeneuve<br>(March-Ford)<br>23"155 | Bobby Rahal<br>(March-Ford)<br>23"368       |
| Johnny Rutherford<br>(March-Ford)<br>23"399  | Michael Andretti<br>(March-Ford)<br>23"433  |
| Peter Alsmer<br>(March-Ford)<br>23"547       | Corrado Fabi<br>(Lola-Ford)<br>23"586       |
| Mario Andretti<br>(Lola-Ford)<br>23"828      | Roberto Guerrero<br>(March-Ford)<br>23"873  |
| Tom Sneva<br>(March-Ford)<br>23"927          | Danny Sullivan<br>(Lola-Ford)<br>23"954     |
| Dick Simon<br>(Lola-Ford)<br>24"164          | Al Unser sr<br>(March-Ford)<br>24"237       |
| Al Unser jr<br>(March-Ford)<br>24"243        | Howdy Holmes<br>(March-Ford)<br>24"359      |
| Anthony J Foyt<br>(March-Ford)<br>24"378     | Josele Garza<br>(March-Ford)<br>24"392      |
| Al Holbert<br>(March-Ford)<br>24"453         | Danny Ongais<br>(March-Ford)<br>24"495      |
| Mike Nish<br>(March-Ford)<br>24"635          | Gordon Johncock<br>(Wildcat-Ford)<br>24"638 |
| Pancho Carter<br>(March-Ford)<br>24"747      | Scott Brayton<br>(March-Ford)<br>24"903     |
| Geoff Brabham<br>(March-Ford)<br>24"978      | Ed Pim<br>(Eagle-Chevrolet)<br>25"00        |

### CART

Phoenix, 14 ottobre 1984

#### 150 miglia Strohs

La classifica: 1. Bobby Rahal (March Ford); 2. Al Unser Jr (March-Ford); 3. Tom Sneva (March Ford); 4. Danny Ongais (March-Ford); 5. Corrado Fabi (Lola Ford); 6. Pancho Carter (March Ford); 7. Josele Garza (March-Ford); 8. Jacques Villeneuve (March Ford); 9. Ed Pimm (March Ford); 10. Johnny Rutherford (March-Ford).

Classifica campionato Cart: Andretti 143; Sneva 139; Mears 110; Sullivan 105; Michael Andretti 88; Unser jr 79; Unser sr 68; Brabham 67; Ongais 53.

### CART/Mercato piloti

## La Lotus ingaggia Al Unser

NEW YORK — Il mercato piloti della F. Cart è in pieno fermento. Alcuni dei grandi protagonisti della serie statunitense sono infatti in procinto di cambiare squadra di appartenenza e i contatti di questo periodo di fine gare serviranno per delineare la situazione. Il primo colpo grosso l'ha fatto il team Lotus-Winkelmann, che ricordiamo debutterà nel 1985 con una monoposto progettata da Gerard Ducarouge, che ha assunto Al Unser, per uno dei piloti più popolari del settore. Per il secondo pilota sono stati avviati contatti con John Paul jr, il quale ha anche un «pour-parler» con il team «Primus», che quest'anno si è valso della guida di Kris Kneifel. La Patrick Stp ha già firmato l'accordo con Gordon Johncock e con Emerson Fittipaldi. La Craco ha lasciato libero Geoff Brabham confermando Michael Andretti che sarà affiancato da un pilota di grido. Potrebbe trattarsi addirittura di Bruno Giacomelli, che dopo la sfortunata vicenda del team

Theodore, farebbe così il suo rientro nelle competizioni. Il nome del bresciano, comunque, appare anche nella lista dei papabili nel team «Galles», che perdendo Al Unser jr deve trovare un altro pilota competitivo.

PER QUANTO riguarda Mario Andretti ancora nulla di definitivo è deciso, il pilota italo americano, attualmente grande favorito per il titolo 1984, porterà in gara i colori della «Beatrice» nel team di Paul Newman. Da notare che la «Beatrice», produttrice di generi alimentari, fa parte della holding Stp. La squadra di Newman ha frattanto perso lo sponsor Budweiser che andrà alla Lotus. In lista d'attesa per un posto in un team competitivo sono invece Danny Sullivan, uno dei migliori piloti americani e il californiano Kevin Cogan e uno di questi pare abbia la possibilità di salire a fianco di Michael Andretti sulle vetture della Craco se sfumerà la candidatura Giacomelli.

■ STOCK. Darrell Waltrip bissando il risultato dello scorso anno, ha vinto la «400 Miglia» di Wilkesborough, in Carolina, a bordo di una Chevrolet Montecarlo. Partito dalla pole position, il pilota del Tennessee ha resistito ai ripetuti attacchi di Bobbette e di Earnardth. Questa la classifica: 1. Waltrip (Chevrolet); 2. Gant (Ford); 3. Allison (Buick); 4. Bonnet (Chevy); 5. Wallace (Ford) 6. Rudd (Chevy); 7. Earnardth (Ford).

■ GANASSI. Chip Ganassi, ristabilitosi dopo il pauroso incidente patito nella gara di Michigan, è ricomparso a Phoenix solo per dire che non avrebbe continuato il campionato in corso. Il motivo di questa decisione va ricercato non nelle sue condizioni fisiche che adesso sono ottimali ma in una serie di controversie col suo team (Patrick-Stp). Ganassi ha annunciato che sarà al via del campionato Cart 1985 e con una nuova vettura (l. man.)





Primo giro alla Tosa: Caffi «chiude» il vincitore Forini mentre Santin (n. 5) è ancora attardato nel gruppo (Attualfoto)

## F. 3 TRICOLORE/Sarà Misano a laureare il campione

# L'occasione perduta

A Imola, nel giorno magico delle Dallara (1. Forini, 2. Barbazza), Caffi esce di pista e cede per due punti il primato in classifica. Santin, nuovo leader, non riesce però a sferrare il colpo del ko dovendosi accontentare del quarto posto

di **Cesare Maria Mannucci**

**IMOLA** — Quando Alex Caffi è uscito dalla variante delle «Acque Minerali», nel tentativo di seguire le imprendibili Dallara di Forini e Barbazza, in cuor suo Enzo Coloni, che dai box stava seguendo la rimonta di Alessandro Santin, avrà pensato che il campionato tricolore fosse una partita ormai assegnata. Invece, come all'Estoril per la F. 1, sarà l'ultima gara di Misano, tra quindici giorni, a designare il successore di Ivan Capelli per il campionato italiano di F. 3. Da Imola Santin riparte con la leadership della classifica, ma anche con la consapevolezza di non aver sfruttato al meglio una giornata che per lui poteva essere estremamente proficua. Fuori corsa Caffi, autore sino a quel momento di una gara estremamen-

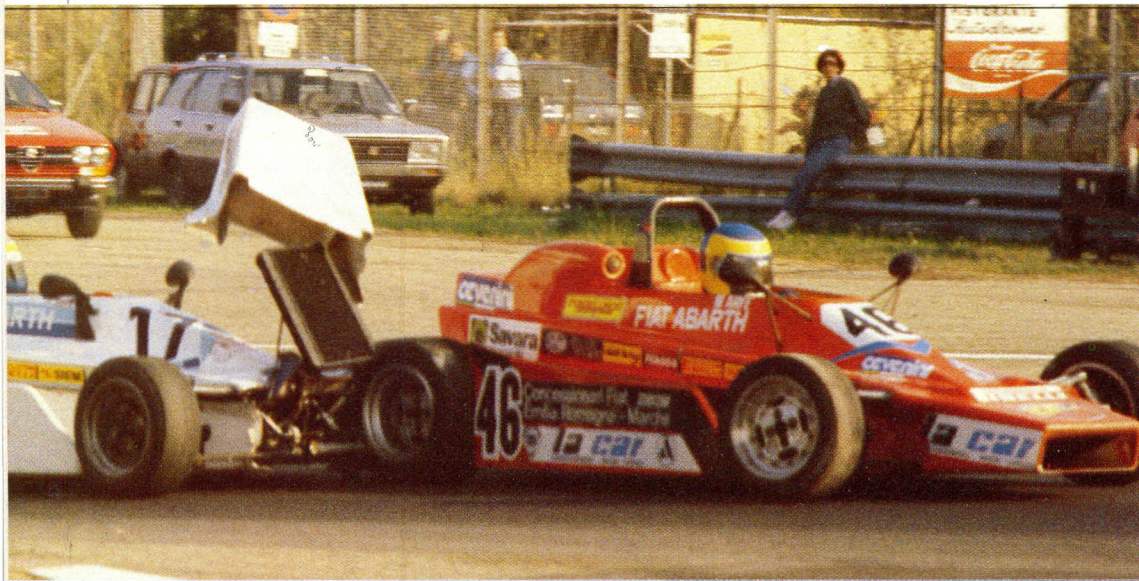
te generosa, unico a reggere il passo delle Dallara, vetture nettamente superiori alle Ralt sui veloci curvoni d'appoggio di Imola, Santin, con una vettura rimessa insieme nella notte, dopo l'uscita di strada delle prove, non ha saputo sferrare il colpo del KO, accontentandosi di un quarto posto non certamente determinante per l'assegnazione del titolo. Per Caffi, a parte l'uscita di strada potrebbe indicare una certa debolezza psicologica nel giocarsi l'appuntamento decisivo.

**LA GARA** di Imola, impennata essenzialmente sul dualismo

Caffi-Santin, ha fatto passare quasi in secondo piano il trionfo della Dallara arrivata in chiusura di stagione ai livelli Ralt. Forini, autore di una partenza velocissima, ha dominato la corsa con una superiorità talmente disarmante, che per il prossimo anno dovranno essere in molti a considerare la monoposto italiana come una alternativa valida al monopolio dell'inglese Ralt. Alle spalle del vincitore è arrivato un ottimo Barbazza, disciplinato nel proteggere Forini dagli attacchi prima di Caffi, poi di Scapini che è stato tormentato per tutta la gara da un farfallino di plastica che i suoi fans gli avevano regalato prima del via, e che invece, incastrandosi nella pedaliera, ha reso difficoltoso ogni movimento dell'acceleratore e della

frizione. Alle spalle del tandem Dallara un generoso Scapini, partito sotto l'effetto della novocaina per lenire il dolore di una costola fratturata durante le prove, tant'è che appena tagliato il traguardo è stato subito soccorso dall'ambulanza. Santin, dopo aver perso tempo nel primo giro a causa di una partenza estremamente caotica, si è tolto almeno la soddisfazione del giro più veloce: tuttavia i due punti di vantaggio in classifica non gli permettono di arrivare alla corsa di Misano con un eccessivo margine di sicurezza. Come per Prost e Lauda, una corsa varrà la stagione, con la differenza che in palio non ci saranno dei miliardi, ma al massimo un posto in F. 3000, attuale obiettivo sia di Caffi che di Santin. □





FORMULA 3/La cronaca (movimentata) della corsa di Imola

## Caffi sbaglia, Dallara-show

Prima per resistere a Forini e Barbazza, poi nel tentativo di raggiungerli, l'ex leader del campionato è uscito due volte di pista: la seconda definitivamente. «Brivido» anche per Santin

IMOLA — Non partono Manni (frattura di un braccio nelle prove libere della mattina) e Betaccini con problemi elettrici. La prima fila vede in pole Caffi, autore del nuovo record per la Formula 3 italiana in 1'47"23 che migliora l'1'47"82 fissato da Capelli lo scorso anno. Affiancato a lui c'è Santin e la gara si preannuncia quanto mai combattuta: i primi sei piloti sono racchiusi in mezzo secondo. Santin allo start non rischia e Caffi alla Tosa è già al comando mentre il rivale resta «intrapato» nella bagarre iniziale per non rischiare nulla, visto che in ballo c'è un campionato. Alla Tosa Voulaz si vede costretto a fare una traiettoria molto esterna e messe due ruote sull'erba tira dritto fermandosi contro le gomme e ritirandosi. La bagarre, con Caffi sempre al comando, continua anche alla Minerali e salendo alla variante alta Giovanna Amati in traiettoria esterna si vede affiancare all'interno da Mancini. C'è un po' di malinteso fra i due e avviene un aggancio con la Amati che vola con la sua Ralt contro il muro dell'ingresso variante alta e con Mancini che «parcheggia» la sua Arno a bordo pista. Ma non è finita e siamo appena al primo giro. Caffi, partito a razzo, probabilmente con le gomme troppo fredde arriva alla Rivazza un po' lungo e quando va per sterzare è costretto a tirare dritto; riesce però a rientrare cedendo le prime posizioni a Forini e Barbazza che lo seguivano dal via. Rientrando, Caffi viene leggermen-

te urtato da Scapini e l'urto compromette la convergenza della sua Ralt. Al primo giro, dunque, in testa è Forini seguito nell'ordine da Barbazza, Caffi, Scapini, Tacchino, Antonioli, Santin e Fangio. Con Santin in recupero e con Forini e Barbazza che sembrano involarsi, le posizioni non variano fino all'inizio del quarto giro, quando Apicella supera Fangio. Al quarto dei 24 giri in programma Forini è sempre primo davanti al compagno di team Barbazza, a Caffi, a Scapini, a Tacchino che poi, alla Tosa viene superato da Santin. Con Caffi che, superato Scapini, cerca di avvicinarsi a Barbazza, la gara prosegue senza particolari emozioni; Fangio è costretto al ritiro per la rottura del braccio della sospensione posteriore destra nel corso del settimo giro. Al decimo passaggio primo è sempre Forini con buon margine su Barbazza che si vede «braccato» da Caffi e

da Scapini, con Santin in recupero che sembra far la sua corsa su Caffi.

**COLPO DI SCENA** al dodicesimo giro: Caffi non transita sul traguardo perché sterzando all'uscita delle Acque Minerali la vettura, ormai con le gomme ko per l'assetto compromesso nella prima uscita, va dritta contro il guard-rail: ritiro. Per Santin dunque è via libera, ma il distacco da Forini e Barbazza è ormai incalcolabile. Scapini nel corso del quindicesimo giro tenta il sorpasso su Barbazza e ci riesce alla Rivazza, ma due chilometri dopo il pilota della Dallara riprende autorevolmente la sua seconda posizione. Scapini comincia e risentire del dolore alla cartilagine della costola e desiste da ulteriori attacchi, mentre Santin intravedendo il podio, gli si avvicina. Ma per i leader del campionato è giornata no. Santin durante il ventesimo giro si intraver-

sa alla variante bassa cercando di sorprendere Scapini; controlla comunque la sua Ralt e riprende in quarta posizione. Dietro, ormai sgranati, seguono Apicella che ha avuto ragione di Tacchino (con forte sottosterzo dovuto ad un baffo anteriore della sua vettura strappatogli dal doppiato Vatielli), Antonioli, Jochamowitz e Salentic. Le posizioni non mutano fino al termine e le due Dallara Alfa Romeo del team Venturini tagliano il traguardo precedendo di oltre quattro secondi Scapini. Santin, autore del giro più veloce, si consola con tre punti che lo riportano in testa al campionato italiano.

**Roberto Teso**

### F. 3 TRICOLORE

Imola, 14 ottobre 1984

### Penultima gara del campionato italiano

#### La classifica

1. Forini (Dallara 384 A.R.) a 24 giri in 43'38"57 media 166,295 km/h;
2. Barbazza (Dallara 284 A.R.) a 1"17;
3. Scapini (Ralt RT3 Vw) a 4"92;
4. Santin (Ralt RT3 A.R.) a 11"46;
5. Apicella (Ralt RT3 A.R.) a 12"29;
6. Tacchino (Ralt RT3 Vw) a 24"65;
7. Antonioli (Ralt RT3 Vw) a 33"50;
8. «Neto» (Ralt RT3 A.R.) a 35"10;
9. Sulentic (Ralt RT3 A.R.) a 43"53;
10. Montaldo (Ralt RT3 Vw) a 1'08"12;
11. Bertaggia (Ralt RT3 Vw) a 1'10"43;
12. Verduci (Arno-A.R.) a 1'20"03;
13. Moretti (Dallara-Toyota) a 1 giro;
14. Vatielli (Ralt RT3-A.R.) a 1 giro;
15. Melito (Ralt RT3 A.R.) a 7 giri;
16. Frassoni (Ralt RT3 Vw) a 10 giri.

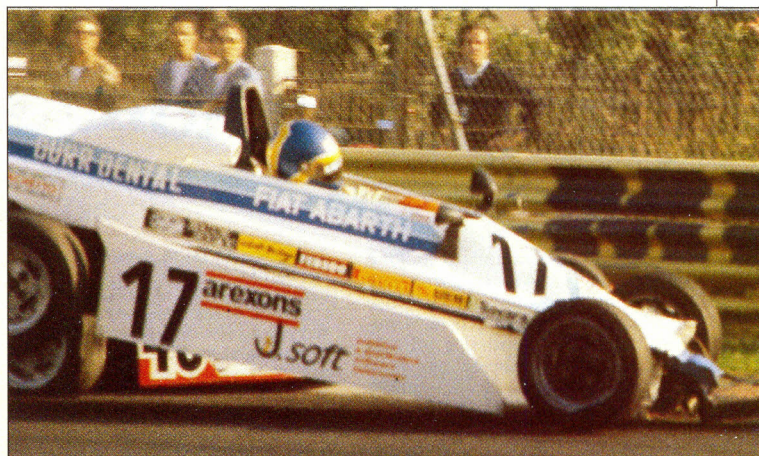
□ Giro più veloce: Santin in 1'47"93, media 168,109 km/h.

## I tempi delle prove

Questi i tempi delle prove che hanno determinato lo schieramento di partenza:

1. Caffi (Ralt-Alfa) 1'47"23;
2. Santin (Ralt-Alfa) 1'47"57;
3. Tacchino (Ralt-Vw) 1'47"57;
4. Barbazza (Dallara-Alfa) 1'47"73;
5. Scapini (Ralt-Vw) 1'47"75;
6. Apicella (Ralt-Alfa) 1'47"77;
7. Forini (Dallara-Alfa) 1'47"84;
8. Antonioli (Ralt-Vw) 1'47"98;
9. Amati (Ralt-Vw) 1'48"07;
10. Fangio (Ralt-Alfa) 1'48"48;
11. Voulaz (Ralt-Alfa) 1'48"48;
12. «Neto» (Ralt-Alfa) 1'48"54;
13. Mancini (Arno-Alfa) 1'49"11;
14. Montaldo (Ralt-Vw) 1'49"19;
15. Verduci (Arno-Alfa) 1'49"32;
16. Bertaggia (Ralt-Vw) 1'49"40;
17. Sulentic (Ralt-Alfa) 1'49"41;
18. Manni (Ralt-Alfa) 1'50"43;
19. Frassoni (Ralt-Vw) 1'50"71;
20. Lavaggi (Dallara-Toyota) 1'51"34;
21. Melito (Ralt-Alfa) 1'51"82;
22. Moretti (Dallara-Toyota) 1'52"71;
23. Vatielli (Ralt-Alfa) 1'54"80;
24. Bertaccini (Ralt-Toyota) 1'54"96.





In questa sequenza le immagini dello spettacolare «volo» di Ermanno Alboreto all'ultimo giro della finale di F. Abarth a Imola. In uscita dalla variante bassa tampona la vettura di Arfè, «decolla» e ricade pesantemente sull'asfalto (FotoOliver)

### Così il tricolore F.3 dopo 11 gare

| PILOTA        | VALLELUNGA (25-3) | MUGELLO (8-4) | MISANO (23-4) | MUGELLO (13-5) | MONZA (27-5) | MAGIONE (10-6) | VARANO (17-6) | PERGUSA (8-7) | VARANO (16-9) | VALLELUNGA (30-9) | IMOLA (14-10) | MISANO (28-10) | TOTALE |
|---------------|-------------------|---------------|---------------|----------------|--------------|----------------|---------------|---------------|---------------|-------------------|---------------|----------------|--------|
| 1. Santin     | 3                 | —             | 9             | 9              | 6            | —              | —             | 9             | —             | 9                 | 3             | —              | 48     |
| 2. Caffi      | —                 | 6             | 4             | 6              | 9            | —              | 6             | —             | 9             | 6                 | —             | —              | 46     |
| 3. Scapini    | —                 | —             | 1             | —              | 2            | 9              | 9             | 6             | 3             | —                 | 4             | —              | 34     |
| 4. Tacchino   | 4                 | 3             | 6             | 3              | —            | —              | 3             | 4             | 6             | —                 | 1             | —              | 30     |
| 5. Forini     | —                 | 9             | 3             | —              | —            | —              | 4             | —             | —             | 1                 | 9             | —              | 26     |
| 6. Barbazza   | —                 | 4             | 2             | 1              | 4            | 3              | —             | —             | —             | —                 | —             | 6              | 20     |
| 7. Apicella   | —                 | —             | —             | 4              | —            | 6              | —             | 1             | —             | 4                 | 2             | —              | 17     |
| 8. Voulaz     | 9                 | —             | —             | —              | —            | —              | —             | —             | —             | 3                 | —             | —              | 12     |
| 9. Famà       | 6                 | 2             | —             | —              | —            | 1              | 2             | —             | —             | —                 | —             | —              | 11     |
| 10. Mancini   | 2                 | —             | —             | 2              | —            | 4              | —             | —             | 1             | —                 | —             | —              | 9      |
| 11. Giannini  | —                 | —             | —             | —              | 1            | —              | 1             | —             | 4             | 2                 | —             | —              | 8      |
| 12. Cazzaniga | —                 | —             | —             | —              | 3            | —              | —             | —             | —             | —                 | —             | —              | 3      |
| Antonoli      | —                 | —             | —             | —              | —            | —              | —             | 3             | —             | —                 | —             | —              | 3      |
| 14. Frassoni  | —                 | —             | —             | —              | —            | 2              | —             | —             | —             | —                 | —             | —              | 2      |
| Vismara       | 1                 | 1             | —             | —              | —            | —              | —             | —             | —             | —                 | —             | —              | 2      |
| Sulentic      | —                 | —             | —             | —              | —            | —              | —             | 2             | —             | —                 | —             | —              | 2      |
| Fangio        | —                 | —             | —             | —              | —            | —              | —             | —             | 2             | —                 | —             | —              | 2      |

### Il calcolo delle probabilità

A UNA GARA dal termine, quali sono le effettive possibilità per Santin e Caffi di aggiudicarsi il titolo? Vediamo tutte le possibili combinazioni. Vince il campionato Santin se arriva primo a Misano, qualsiasi sia la posizione di Caffi. Se Santin si classifica a Misano al secondo posto qualsiasi sia la posizione di Caffi eccetto il primo posto vince ancora Santin. Se Santin è terzo e Caffi si classifica dal secondo posto in poi (eccetto ovviamente il primo) vince sempre Santin. Se Santin si classifica al quarto posto e Caffi dal terzo in poi, vince Santin. Santin vince ancora se egli è quinto e Caffi non si classifica nei primi due posti. Se Santin è sesto e Caffi non è entro i primi tre, vince Santin. Se Santin non si classifica entro i primi sei e Caffi non è entro i primi quattro, vince ancora Santin. Caffi vince arrivando primo, qualunque sia la posizione di Santin. Caffi vince arrivando secondo, se Santin non si classifica entro i primi tre. Caffi vince se arriva terzo e Santin non si classifica entro i primi cinque. Infine Caffi si impone se, giungendo quarto, Santin non si classifica entro i primi sei. In questo calcolo delle probabilità che vede Santin favorito, giocano nei casi di condizioni di parità di punteggio le 4 vittorie di Santin nei confronti di Caffi che con due vittorie, al massimo potrebbe arrivare a tre.

### FORMULA 3/Le interviste

## Santin: «Non ho voluto rischiare»

Caffi: «Tutto da rifare, a Misano devo vincere»

IMOLA — A fine gara, ecco le dichiarazioni dei protagonisti.

**ALESSANDRO SANTIN:** «In partenza tutti hanno rischiato da matti e io, volendo portare a termine a tutti i costi la gara, mi sono tirato da parte. Per miracolo non è successo un mucchio tra il Tamburello e la Villeneuve. Poi in gara ho recuperato facendo la mia corsa su Caffi. Quando ho intravisto la possibilità del podio, ho stretto i tempi su Scapini ma sono arrivato un po' lungo all'ingresso della variante bassa. Comunque ho controllato bene la vettura. Adesso basterebbe che mi ridessero i punti toltimi con una squalifica inspiegabile alla gara del Mugello e sarei già matematico campione italiano. Invece... vedremo a Misano».

**ALEX CAFFI:** «Al primo giro sono uscito alla Rivazza. Ero al comando, pressato da Forini e da Barbazza, e nello stertzare sono andato dritto nell'erba; rientrando ho preso un colpo nel retrotreno da Scapini e il mio assetto è andato a farsi benedire. Così, oltre metà corsa, sono uscito ancora salendo alla variante alta con una vettura ormai inguidabile. Le due Dallara, più veloci di me nella parte veloce del tracciato, sarebbero comunque state imprevedibili anche se ce l'avrei messa tutta per cercare di mantenere la mia prima posizione. Ora per il campionato è tutto da rifare e a Misano devo vincere».

**FRANCO FORINI:** «Ero sicuro che avrei fatto una bella gara, perché la macchina era a posto e inoltre venerdì avevo segnato il miglior

tempo nelle prove libere (1'47"97, n.d.r.). Dopo le prove ufficiali ho fatto cambiare il motore che mi sembrava un po' fiacco e penso sia stata la mossa vincente. Quando ero in testa non ho avuto problemi a controllare il mio vantaggio su Barbazza».

**FABRIZIO BARBAZZA:** «Ci voleva questa doppietta dopo la mia vittoria non di campionato a Monza; anche per il morale della squadra che, partita con intenzioni di vincere il campionato, ha avuto degli alti e bassi nel corso della stagione con un crescendo finale che ha portato così al successo di Imola. Dopo le prove avevo fatto un pensiero alla vittoria: pensavo che avrei dovuto battermi con Forini. Poi in gara ho avuto uno strano problema che val la pena di raccontare. In mattinata degli amici, per scherzo, mi avevano regalato un farfallino di plastica da carnevale e io l'ho indossato nel corso delle prove libere. Sceso di macchina, mi sono accorto di non averlo più al collo ma non sono riuscito a trovarlo. L'ho... ritrovato in gara nella pedaliera: andava da una parte all'altra dalla frizione al freno all'acceleratore...» (r. t.)

■ **ARNO** — A Imola solo Fabio Mancini ha corso con la Arno, mentre Giannini è rimasto a fare da spettatore. La vettura era nella versione di sospensioni vista a Vallelunga sulla macchina di Giannini che è stata ritenuta al momento la miglior versione. Avendo però lavorato sulla versione portata a Vallelunga da Mancini, l'Arno Racing non è riuscito a completare in tempo tale vettura.



F. FIAT ABARTH/Chiusura a Imola

## L'ultimo acuto è di Conti

IMOLA — A campionato italiano di Formula Fiat Abarth (giunto alla sua quinta edizione) già concluso con la matematica vittoria di Minutolo, Armando Conti si è tolto la soddisfazione di vincere una gara dopo la sua ultima vittoria ottenuta a Monza nell'80. Il pilota 30enne di Massalombarda ha portato al preparatore Meneghelli il primo successo in Formula Fiat Abarth. Tedeschi, classificatosi terzo in una finale a otto davvero appassionante, ha vinto il titolo Under 23. Essendo l'ultima gara della stagione, gli animi sono molto accesi perché tutti hanno da dimostrare qualcosa. Nella prima batteria vince Tedeschi su Conti dopo un duello durato sei giri; nella lotta avrebbe potuto inserirsi anche Cappello e Marcheselli se quest'ultimo nel corso del terzo giro tra il Tamburello e la Villeneuve non avesse agganciato lo stesso Cappello provocando un incidente pauroso risolto con un volo di Marcheselli e con una picchiata di Cappello in cui è rimasto coinvolto anche Pelloni. La seconda batteria non è meno accesa della prima, anzi. Vince Minutolo dopo aver a lungo lottato con Giombini, Larini, Califano, Martini e Verna con continuo scambio di posizioni e con Minutolo che si alterna al comando con Giombini. Nelle prime battute di gara gran protagonista è anche Arfé che poi, giratosi alla variante alta, perde numerose posizioni.

IN FINALE le polveri sono ancora accese e ben presto sono sei piloti a disputarsi la vittoria con scambi di posizioni al cardiopalmo. Sono Tedeschi, Giombini, Larini, Conti, Minutolo e Arienti con Arfé in gran rimonta. Alla fine del sesto giro Larini con una gomma che si affloscia tira dritto in variante bassa e nel parapiglia Vullo con il cambio bloccato si gira e si ritira. Il giro dopo Arfé si gira alla variante bassa. Dopo queste emozioni, con Larini ormai fermo, sono otto a disputarsi la vittoria: Conti, Giombini, Tedeschi, Minutolo, Martini, Barlassina e Arienti ai quali nei due giri finali si aggiungono Arfé e Alboreto nel frattempo autore del giro più veloce. Ma Conti controlla gli avversari e vince mentre Arfé e Alboreto entrano in collisione e non tagliano il traguardo.

**Roberto Teso**

FORMULA FIAT ABARTH

Imola, 14 ottobre 1984

Le classifiche:

**1. Batteria:** 1. Tedeschi in 12'20"63 media 146,988 km/h; 2. Conti a 1'27"; 3. Barlassina a 4'32"; 4. Arienti a 4'98"; 5. Vullo a 5'72"; 6. Alboreto a 11'77"; 7. Prodan a 12'29"; 8. Meloni a 12'86"; 9. Chiesa a 13'78"; 10. Nale a 14'40"; 11. Gatto a 16'06"; 12. Zucchini a 16'61"; 13. Fellini a 16'61"; 14. Maggioni a 19'62"; 15. Antonelli a 20'21"; 16. Paci a 46'86"; 17.

Pellegrino a 47'15"; 18. Pelloni a 55'57"; 19. Fanti a 1'14'45"; 20. Sipione a 1'20'21"; 21. Capello a 2 giri; 22. Marcheselli a 2 giri.  
□ Giro più veloce: Conti in 2'00"76 media 150,218 km/h.

**2. Batteria:** 1. Minutolo in 12'19"22 media 147,268 km/h; 2. Giombini a 0'19"; 3. Larini a 0'29"; 4. Califano a 0'76"; 5. Martini a 0'90"; 6. Verna a 1'48"; 7. Rossi a 7'28"; 8. Arfé a 7'56"; 9. Maggiorelli a 10'62"; 10. Pezzali a 15'09"; 11. Violet a 19'23"; 12. Caramazza a 24'09"; 13. Vuille a 32'86"; 14. Baiguera a 33'34"; 15. Moroder a 33'52"; 16. Casadio a 48'92"; 17. Marchio a 1'08'54"; 18. D'Anna a 1'21'59"; 19. Magnaghi a 1'23'15"; 20. Lavini a 1'34'65"; 21. Andreea a 2 giri; 22. Erbacci a 2 giri.  
□ Giro più veloce: Verna in 2'00"94 media 150,024 km/h.

**Finale:** 1. Conti 14 giri in 28'23"53; 2. Minutolo a 0'39"; 3. Tedeschi a 0'58"; 4. Giombini a 0'83"; 5. Verna a 1'86"; 6. Barlassina a 3'37"; 7. Martini a 3'38"; 8. Arienti a 4'35"; 9. Rossi a 13'17"; 10. Meloni a 33'66"; 11. Prodan a 33'67"; 12. Zucchini a 36'96"; 13. Gatto a 37'33"; 14. Maggiorelli a 57'78"; 15. Maggioni a 59'34"; 16. Moroder a 1'03'62"; 17. Baiguera a 1'24'31"; 18. Arfé 13 giri; 19. Alboreto 11 giri; 20. Vuille a 6 giri.  
□ Giro più veloce: Alboreto in 1'59'49 media 151,845 km/h.

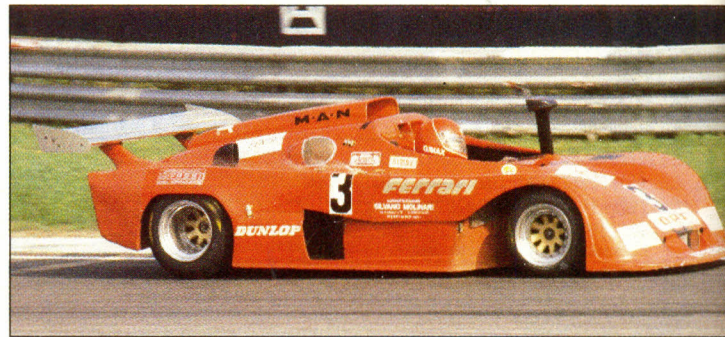
**Classifica finale campionato F.Fiat:** Minutolo 71; Tedeschi 59; Larini 45; Barlassina 41; Capello 37; Vullo 24; Giombini 20; Arfé 19; Verna 12.

## Fiat, addio milionario

IMOLA — Nel corso di una accesa riunione fra i preparatori della formula Fiat Abarth, sono nate delle proposte su alcune modifiche da apportare alle vetture nel campionato '85. I preparatori hanno chiesto di liberalizzare la fase del motore ferma restando la regolamentazione delle cammes, di alzare il giro del pistone di due decimi per poter usare motori vecchi con spianatura delle teste ormai al limite, e infine di portare il volume della camera di scoppio a 48,05 invece che 50,05 cmc. in modo da aumentare la compressione e quindi incrementare la potenza di circa 5 cavalli per operare più selezione in gara. È stato nel frattempo confermato il fatto che la Fiat non appoggerà più la serie promozionale anche se continuerà a mettere in palio un montepremi di 200 milioni. A questi duecento milioni, dovrebbero aggiungersi altri 50 della Pirelli che metterà in palio un treno di gomme per ogni gara all'autore della pole position. Non è escluso che a sovvenzionare la formula Fiat Abarth giunga anche un grosso sponsor. Questo montepremi verrà diviso con un criterio in parte già stabilito che porterà nelle tasche del primo classificato in



In alto la Samba del romano Zadotti, vincitore dell'ultima gara della Coppa Peugeot-Talbot (FotoOliver). Qui sopra le F. Abarth di Minutolo, Giombini e Tedeschi, rispettivamente 2., 4. e 3. (Attualfoto). In basso Gimax vincitore nelle Sport (FotoOliver)



ogni gara la bellezza di cinque milioni. Ciò porterebbe ad una specie di autofinanziamento dei piloti stessi che con i premi allettanti potrebbero sostenere le spese di un campionato. Non è ancora risolto invece il problema della distribuzione dei ricambi. (r. t.)

■ **CAFFI** — A fine corsa Caffi ha comunicato al suo preparatore Seresina responsabile dell'Euroteam che nell'85 avrebbe corso con il team Coloni probabilmente sponsorizzato dalla Marlboro. Il contratto già firmato ancora prima che la CSAI decidesse di recuperare il 28 ottobre la gara di Misano di campionato italiano avrebbe offerto a Caffi (concluso il suo contratto con Seresina) la possibilità di disputare con Capelli l'ultima gara domenica

prossima al Jarama di campionato europeo. Non essendosi però ancora concluso il campionato Caffi e Coloni hanno deciso di comune accordo di rimandare la loro collaborazione a dopo la corsa di Misano.

■ **PROVE PIRELLI** — Lunedì, mentre Autosprint è in edicola, a Imola i team Automotor ed Euroteam proveranno per la Pirelli delle nuove gomme del tipo monogomma che la casa italiana intende proporre al bando di assegnazione annuale del campionato tricolore di Formula 3.

■ **ARMANDO CONTI** domenica al Mugello debutterà con Micangeli su una BMW 635 nell'ultima gara dell'Euroturismo.



TROFEO SAMBA/Imola ha designato il campione

## Cerulli brinda in Coppa

L'ex pilota di F. 2 è riuscito a respingere l'ultimo assalto di Bacchelli. La gara, combattutissima, è stata vinta dal romano Zadotti

**IMOLA** — Francesco Cerulli Irelli, non dimenticato protagonista in F. 2, F. 3 e prototipi negli anni Settanta, è il primo campione della Coppa Peugeot Talbot. L'esito del trofeo lo si è avuto solo negli ultimi giri della corsa di Imola, quando è apparso chiaro che Fulvio Bacchelli, l'unico pilota rimasto in lizza per la vittoria finale, non sarebbe riuscito a conquistare il primo o il secondo posto, indispensabili per sopravanzare Cerulli in classifica generale. Già il verdetto delle prove, con entrambi i leader del campionato nelle posizioni di centro dello schieramento di partenza, era stato a favore di Cerulli, a cui bastava controllare il diretto avversario per fare suo il titolo. La gara di Imola è stata sicuramente una delle più spettacolari di tutta la stagione, con vari piloti che si sono inseriti nella lotta per le prime posizioni e con il risultato finale che si è deciso a favore del romano Francesco Zadotti solo nell'ultimo giro.

È PARTITO in testa Luciano Galluzzo, ma al primo passaggio una serie di toccate ha costretto nelle retrovie o al ritiro vari piloti fra cui Poli, Riccitelli, Gianniberti, Santomo, Dugnani e Adartico Vudafieri, al suo debutto assoluto in pista sulla Samba «star» riservata agli ospiti della Peugeot Talbot. Poco dopo anche Serattini, Magri e il leader della corsa, Galluzzo, sono stati coinvolti in una serie di testa-coda, mentre Bacchelli ha tentato la scalata alle prime posizioni, avvicinandosi a Cerulli Irelli, in quel momento terzo. Galluzzo, scivolato al sesto posto, ha iniziato la sua rimonta e a metà gara è riuscito a riagganciare il gruppetto dei quattro di testa, in cui Baldazzi e Zadotti si sono confrontati ad ogni curva per strapparsi la prima posizione, mentre Serattini e Cerulli controllavano gli sviluppi della situazione. Poco prima di metà gara Bacchelli, superato anche da Campani e Cipolli, ha dovuto dare addio alle ultime ambizioni di successo in campionato. All'ottavo giro si è avuto il colpo di scena che ha praticamente deciso la gara: alla staccata della Tosa, Galluzzo è riuscito a superare Serattini, Cerulli e Zadotti e ad affiancarsi a Baldazzi che, dopo un testa a testa durato alcune decine di metri, è terminato nel prato. Con Serattini e Cerulli intenti a controllare un eventuale recupero di Bacchelli, la lotta per la vittoria si è accesa fra Galluzzo e Zadotti. I due piloti romani si sono superati una decina di volte negli ultimi quattro giri e alla fine l'ha spuntata Zadotti che ha portato la Samba del team Racing Promotion alla prima vittoria in campionato.

**Mario Simoni**

### COPPA PEUGEOT TALBOT

Imola, 14 ottobre 1984

**La classifica:** 1. Zadotti in 29'28"38, media 123,122 kmh; 2. Calluzzo a 2"22; 3. Serattini a 2"89; 4. Cerulli Irelli a 3"50; 5. Cipolli a 7"02; 6. Bacchelli a 7"52; 7. Baldazzi a 14"06; 8. Campani a 16"33; 9. Gatti a 17"65; 10. Brunori a 19"92; 11. Poli a 21"81; 12. Cittadini a 25"40; 13. Cambiaghi a 28"66; 14. Corsini a 36"87; 15. Ferretti a 39"87; 16. Bompani a 56"07; 17. Riccitelli a 1'05"95; 18. Addari a 1'50"33; 19. Costanzi a 2 giri; 20. «Toby» a 3 giri; 21. Vudafieri a 3 giri; 22. Moretti a 4 giri.

□ Giro più veloce: Galluzzo in 2'15"31, media 124,864 kmh.

□ Classifica finale della Coppa: Cerulli Irelli 99; Bacchelli 83; Poli 64; Baldazzi 56; Campani 54; Magri 47; Zadotti 41; Vivarelli e «Cipis» 35; Serattini 32.

## Bardi salva il trofeo di Formula 2000

SARÀ la ditta Bardi di Livorno a fornire le gomme (Pirelli) e a pagare i premi, per le ultime due gare del trofeo Formula 2000, in programma al Mugello e a Magione, rispettivamente il 21 ottobre e il 18 novembre. Quest'ultima prova, sostituisce la corsa prevista a Vallelunga per il 28 ottobre. Dire che il Trofeo sia guarito, è forse eccessivo, ma certo l'intervento terapeutico è stato molto efficace e permette di portare a

conclusione la quinta edizione, gettando anche qualche raggio di luce sul futuro. La crisi era scoppiata ai primi di agosto quando un telegramma proveniente dalla «Autotecnica Gomme» aveva annunciato l'immediata sospensione della fornitura di gomme e dei premi previsti («... causa cessato interesse Avon Tyres Ltd...»). Per quanto la partecipazione di piloti al trofeo si fosse via via ridotta, pare che alla base della storia ci sia altro che il sopravvenuto disinteresse, o almeno non solo quello. In realtà si è parlato di un'infelice gestione economica anche se per ora non si sono delineate responsabilità precise. Mentre la preoccupazione era del tutto relativa per la parte finanziaria, ben più grave era la questione delle forniture che, però, si è felicemente risolta con l'intervento della Bardi. In questa maniera, Tesi e Zani, divisi da un solo punto, potranno arrivare in fondo alla loro sfida. (f.m.)

■ **PILOTI INVALIDI** — Nei box di Imola sembrava di essere in una casa di cura per piloti invalidi. Si fa per scherzo, ma a Caffi dolerante al braccio sinistro per una distorsione avvenuta durante un allenamento ginnico si è aggiunto Scapini che nelle prove libere ha riportato il distacco di una cartilagine di una costola già fratturata in kart, distacco dovuto ad un contraccolpo ricevuto salendo con la sua Ralt su un cordolo.

SPORT GR. 6/A Imola vittoria di «Gimax»

## Gozzi (Lucchini) è già campione

**IMOLA** — Adriano Gozzi si è laureato campione italiano vetture sport gr. 6 con una gara di anticipo. Sanesi infatti vincendo la seconda divisione non ha colmato il divario di punteggio che lo separava da Gozzi che, giunto secondo nella prima divisione (quella con il monomotore Alfa Romeo) si è messo al sicuro da eventuali attacchi del toscano nella prossima e ultima prova che si svolgerà sul «corto» di Vallelunga. La gara svoltasi al sabato su diciotto giri ha visto le tre divisioni accomunate in un'unica corsa. Al via «Gimax» con la sua Osella — turbo Carma per non far scivolare le gomme tiene troppo basso di giri il suo motore che gli si spegne. Parpinelli invece scatta bene e Sanesi poco dopo lo supera portandosi al comando e mantenendolo fino al

sedicesimo giro quando viene raggiunto e superato da «Gimax» che, partito in ultima posizione, è stato autore di una rimonta strepitosa, favorito ovviamente dai molti cavalli a disposizione del suo motore. All'ultimo giro sulla salita della Tosa, il motore turbo di «Gimax» accenna a spegnersi ma prima che la vettura si fermi il pilota riesce a riavviarsi e a giungere così primo assoluto al traguardo. Sanesi invece vince la seconda divisione precedendo Parpinelli. Nella prima divisione la spunta Araldi davanti a Gozzi al quale basta un secondo posto per laurearsi campione italiano assoluto. Gimax e Sanesi con una gara di anticipo vincono rispettivamente il Trofeo della terza e della seconda divisione. (r. t.)



JOHNNY DUMFRIES (Foto Sutton)

F. 3 INGLESE

## Dumfries il dominatore

**JOHNNY DUMFRIES** ha concluso da dominatore il campionato Marlboro di F. 3 vincendo le due ultime gare in calendario e conquistando con largo margine il titolo inglese. Nella classifica finale, infatti, il giovane pilota scozzese ha preceduto di 39 punti il secondo, Allen Berg. Nella penultima gara, a Thruxton, la Ralt-Volkswagen di Dumfries ha preceduto al traguardo le altre Ralt di Ross Cheever e dello svizzero Mario Hytten, mentre 7 giorni dopo, a Silverstone, Johnny si è ripetuto davanti a Berg e a Gilbert-Scott.

In questa occasione si sono verificati alcuni incidenti durante il 2. giro (a causa di un violento temporale) che hanno coinvolto fra l'altro Ross Cheever e David Hunt. La gara è stata sospesa ed è stata data una nuova partenza.

Questa la classifica finale del campionato Marlboro di F. 3: 1. Dumfries punti 106; 2. Berg 67; 3. Spence 64; 4. Hytten 45; 5. Cheever 39.

### CAMPIONATO SPORT

Imola, 30 ottobre 1984

**La classifica:** 1. «Gimax» (Osella Carma) 18 giri in 32'36"86 media 166,895 kmh; 2. Sanesi (Osella Bmw) a 5"74; 3. Parpinelli (Osella Bmw) 1'00"08; 4. Veninata (Osella Pa 8) 3'20"41; 5. «Cortes» (Osella Pa 6) 1 giro; 6. Faraci (Osella Carma) 2 giri; 7. Araldi (Lucchini Alfa) 2 giri; 8. Fortina (Fortina Lancia) 2 giri; 9. Gozzi (Lucchini) 2 giri; 10. Faggioli (Osella Alfa) 2 giri; 11. Gennari (Chevron Alfa) 2 giri; 12. Tenani (Lucchini Alfa) 3 giri; 13. Capuzzo (Lucchini Alfa) 3 giri; 14. Benusiglio (March-Alfa) 3 giri; 15. Zuccolli (Bogani Alfa) 9 giri.

□ Giro più veloce: «Gimax» in 1'45"81 media 171,477 kmh.

**Classifica campionato italiano sport: gr. 6:** 1. Gozzi 80; 2. Sanesi 70; 3. «Gimax» 54; 4. Parpinelli 51; 5. Faraci 46; 6. Veninata 37; 7. Araldi 30.



EURORALLY/Antibes con forfait di Toivonen

## Capone per ko tecnico

Assente il finlandese, operato alla schiena, Carlo ha solo dovuto misurarsi con i francesi. Ormai il titolo può solamente perderlo

**ANTIBES** — È stata emozionante fino alla fine questa 19. edizione del Rally d'Antibes, ritenuto decisivo per l'attribuzione del titolo europeo e di Francia. Un superbo duello tra Capone e Beguin ha tenuto banco fino all'ultima speciale, dopo la quale, dopo 1270 km di gara, tre piloti sono giunti nello stesso minuto: Capone, Beguin e Fréquelin. Il tanto atteso duello europeo non ha avuto luogo. Operato venerdì 12 di ernia al disco, (conseguenza dell'infortunio rimediato al 1000 Laghi dello scorso agosto) Toivonen ha dovuto dichiarare forfait e ha lasciato la sua Porsche Rothmans a Thérrier. L'Antibes è una delle ultime gare a coefficiente 3 (rimangono Catalogna e San Marino), e Carlo Capone ha potuto conquistare il massimo dei punti in seguito alla rinuncia del finlandese. L'unico handicap per Capone è stata la sua scarsa conoscenza del percorso nonostante le lunghe ricognizioni e la presenza dei migliori specialisti francesi come Ragnotti, Fréquelin, Thérrier, Beguin, Chatriot e Vincent, di ritorno dopo un anno di assenza al volante di una Ferrari 308 preparata da Michelotto e presa in affitto dalla ProMotorSport. Dopo le prime sei speciali è stato Auriol, uno dei maggiori esponenti della nuova generazione francese, a prendere il comando del rally davanti a tutti i veterani con 20" di vantaggio su Beguin, 33" su Capone, l'03" su Ragnotti e l'13" su Thérrier. Sfortunatamente, nella 7. speciale Auriol è uscito di strada in seguito allo scoppio di una gomma.

**CAPONE**, partito correndo con prudenza per evitare ogni rischio, ha allora cominciato a forzare l'andatura, entrando in lotta con Beguin e dopo dodici speciali i due si sono trovati in testa ex-aequo. La 13. speciale è stata annullata poiché la vettura di Chatriot aveva preso fuoco e dalla 14. speciale Capone ha preso irresistibilmente il comando allungando su Beguin. Thérrier si era già dovuto ritirare con il semiasse rotto, seguito dal tedesco Weber per cedimento del motore, mentre Fréquelin ha accusato problemi di problemi di tenuta di strada così come Vincent. Al termine delle diciassette speciali della prima tappa, Capone era solidamente in testa davanti a Beguin a 2'26", Ragnotti a 2'53", Fréquelin a 3'20" e Vincent a 4'23". Sessantadue equipaggi hanno preso il via per la seconda tappa, disputata di giorno su dieci speciali. Beguin ha attaccato forte sin dall'ini-

zio. Nella 19. speciale Ragnotti, vittima di noie ai freni, ha piegato l'avantreno e Fréquelin lo ha scavalcato nella classifica assoluta. Vincent, vittima di imbottigliamenti del traffico ha registrato 1 minuto di penalizzazione. Colpo di scena nella 24. speciale: Capone fora una gomma e lascia il comando alla Bmw M1. A tre speciali dalla fine, Beguin è dunque in testa con 7" di vantaggio. Poi il duello è proseguito fino ad Antibes con la determinazione di entrambi di vincerlo. Capone, scatenato sulla Lancia 037 del team Tre Gazzelle, ha spinto più di Beguin e si è imposto con 33" di vantaggio. Fréquelin ha vinto le ultime due speciali e ha terminato a 4" da Beguin. Capone ha quindi inflitto una grave sconfitta ai francesi sul loro terreno, aggiudicandosi anche il titolo europeo: si sa infatti che ben difficilmente Toivonen potrà tornare prima di metà dicembre, ovvero

a campionato finito. Terminando quarto assoluto, Ragnotti si è assicurato il titolo di campione di Francia.

**René Alezra**

### EURORALLY

Antibes, 12-14 ottobre 1984

#### 19. Rally d'Antibes

Valido per l'europeo rally (coeff. 3)

**La classifica:** 1. Capone-Cresto (Lancia Rally) in 5.03'27"; 2. Beguin-Lenne (Bmw M1) 5.04'00"; 3. Fréquelin-Tilbert (Opel Manta 400) 5.04'04"; 4. Ragnotti-Thimonier (Renault 5 turbo) 5.06'14"; 5. Vincent-Huret (Ferrari 308 Gtb) 5.08'25"; 6. Loubet-Vieu (Alfa Romeo GTV6) 5.27'36".

### Capone forse in porto

Questa la classifica dell'Eurorally dopo il Rally di Antibes. 1. **Capone** p. 428; 2. **Toivonen** 369; 3. **Demuth** 200; 4. **Ragnotti** 170; 5. **Snjers** 157; 6. **McRae** 152.



Fermo Toivonen per problemi fisici, Capone può ora «bersi» il campionato europeo (FotoGremignani)

RALLY 1. SERIE/Proserpina senza «Bronson» per rinuncia

## Runfola dodici su dodici

**ENNA** — La sesta zona della Coppa Italia rally ha già da tempo chiuso il discorso per il finalista in quanto il palermitano «Bronson» ha in pratica fatto il vuoto con la Ferrari 308 della Pro Motor Sport. Nell'ultimo atto siciliano 1984, dal momento che il «Mare e Monti», come informano gli organizzatori, non si disputerà, è ritornato in passerella il valido Nini Runfola, in coppia con la moglie Donatella. L'architetto volante di Cefalù senza l'assillo della presenza in gara del rinunciataro «Bronson», in polemica perché gli era stato assegnato il numero quattro ha passeggiato pur disponendo di una affidabile Lancia 037 preparata a puntino da Ferraro. Contro Rivali ammirevoli ma poveri di cavalli e di potenza rispetto alla propria vettura gruppo B, Runfola ha firmato le dodici prove speciale, meritando ampiamente l'alloro. Comunque va pure detto che Runfola, non era nelle ideali condizioni fisiche, in quanto, imbottito di antibiotici, ha affrontato la prima parte del rally, con i nervi a fior di pelle «Era come se vedessi doppio all'inizio» — ha riferito nel dopogara — **poi pian piano mi sono ripreso. Mi dispiace per l'assenza di «Bronson», mi sarei caricato di più.** Nella scia del sicuro battistrada che ha concluso col netto vantaggio di 2'46", altri due equipaggi palermitani, quelli di

Vazzana-Puleo e «Regan»-Fricano, entrambi su Porsche 911 SC, che hanno così regalato un tris nell'assoluta alla scuderia Ateneo-Barraja.

**Vincenzo Bajardi**

### RALLY 1. SERIE

Enna, 13-14 ottobre 1984

#### 6. Rally di Proserpina

Coppa Italia 6. Zona

#### La classifica

**Assoluta:** 1. Runfola-Runfola (Lancia Rally) 1.24'27"; 2. Vazzana-Puleo (Porsche 911 SC) a 2'46"; 3. «Regan»-Fricano (Porsche 911 Sc) 4'2"; 4. Versaci-Faldetta (Fiat Ritmo 130 Abarth) 8'55"; 5. Palmisano-Augello (Fiat Ritmo 130 Abarth) 9'6"; 6. Saluto-Bonsignore (Fiat Ritmo) 10'15"; 7. Zanghi-Borghese (Opel Kadett GTE) a 10'26"; 8. Savioli-«Davis» (Opel Kadett GTE) a 10'28"; 9. Romano-Denaro (Opel Ascona) a 10'28"; 10. «Faraday»-Raineri (Porsche 911 Sc) 11'06".

#### GRUPPO N

**Classe 1300:** 1. Ternana-Calvaruso (A 112) 1.44"; 2. Palmeri-Bianco (A 112) 1.45'08"; 3. Bruno-Sortino (Citroën Visa) 1.45'11"; 4. De Andres-Ruggeri (Visa) 1.47'51"; 5. Bello-Demina (Opel Corsa) 1.48'09"; 6. Solaro-Giammella (A 112) 1.53'45".

**Classe 2000:** 1. Versaci-Faldetta (Fiat Ritmo 1300) 1.33'22"; 2. Palmisano-Augello (Fiat Ritmo 1300 Abarth) 1.33"; 3. Bombaci-Tosciano (Fiat Ritmo Abarth 130) 1.36'23"; 4. Profeta-Palmeri (Fiat Ritmo 130 Abarth) 1.36'57"; 5. Ferrazzano-Greco (Fiat Ritmo 130 Abarth) 1.37'5"; 6. Mireci-Territo (Ford Escort) 1.43'39"; 7. Capizzi-Sapienza (Alfasud Ti) 1.43'39"; 8. «Gatsby»-Foti (AR Gtv) 1.51'45".

#### GRUPPO A

**Classe 1300:** 1. Torregrossa-Schiffigna

(Alfasud Sprint) 1.44'06"; 2. Abbate-Tornatore (Alfasud Ti) 1.45"; 3. Vitrano-Palazzotto (Alfasud) 1.58'47"; 4. Bronzino-Prestigiacomo (A 112) 2.11'21".

**Classe 1600:** 1. Giorlano-Pino (Talbot TS) 1.37'11"; 2. Tumino-Campo (Talbot) 1.37'28"; 3. Battaglia-Cusseza (Talbot) 1.39'01"; 4. Trommino-Trommino (Alfasud) 1.49'06"; 5. Sardo-Cutilla (Talbot) 1.51'00".

**Classe 2000:** 1. Saluto-Bonsignore (Fiat Ritmo) 1.34'42"; 2. Savioli-«Davis» (Opel Kadett Gte) 1.34'55"; 3. Romano-Denaro (Opel Ascona) 1.34'55"; 4. Castrogiovanni-Turco (Fiat 131) 1.45".

#### GRUPPO 2

**Classe 1300:** 1. D'Agostino-Reda (Alfasud Ti) 1.36'50"; 2. Cancilleri-Savaress (Fiat 128) 2.00'48".

**Classe 2000:** 1. Zanghi-Borghese 1.34'53"; 2. Avara-D'Anna 1.36'03"; 3. Minti-Gagliano 1.39'58"; 4. Sanfilippo-Salamone 1.51'15"; 5. Tropa-Micales 2.11'00" (tutti su Opel Kadett).

#### GRUPPO 4

**Classe 3000:** 1. «Faraday»-Raineri (Porsche 911 SC) 1.35'00".

#### GRUPPO B

**Classe 3000:** 1. Runfola-Runfola (Lancia Rally); 2. Azzana-Puleo (Porsche 911 SC) 1.27'13"; 3. «Regan»-Fricano (Porsche 911 Sc) 1.28'59"; 4. «RC»-Noto (Porsche 911 Sc) 1.35'58"; 5. Smedice-La Cava (Lancia Beta Montecarlo) 1.42'4".

■ **ZAMBUTO**. Per aver commesso tre infrazioni al codice della strada al pilota agrigentino Salvatore Zambuto è stata sospesa la patente automobilistica sino al giorno 14; ecco perché non ha gareggiato al «proserpina».



RALLY CIR/Città di Sassari senza grosse emozioni

## Tabaton poker di noia

Quarta vittoria in campionato del pilota ligure, che non supera però in classifica Fabbri e Maneo, primi rispettivamente nei gruppi A ed N

SASSARI - Dopo un inizio di stagione poco fortunato, Tabaton-Tedeschini stanno attraversando un periodo particolarmente felice. In un mese, infatti, hanno vinto a Livorno nella Coppa Liburna, sono finiti quarti la settimana seguente al Rally di Sanremo e primi nuovamente domenica scorsa a Sassari. Gara tutta su terra, dal percorso piuttosto sconnesso e con parecchie prove speciali tanto veloci da risultare poco «rallistiche», il Città di Sassari non ha dato problemi per la classifica assoluta a Tabaton che ha avuto vita facile dall'inizio alla fine. Le altre Lancia 037 in gara erano guidate dai locali Carlino-Silvetti (subito fermati dalla rottura della guarnizione della testa) e dall'americano Woodner, in coppia con l'italiano Biondi, che aveva affittato la 037 di Nocentini e che (a parte qualche problema di frizione e all'impianto elettrico) è sempre stato ben lungi dall'impensierire i vincitori. Poco da dire anche sul Gruppo A, dove Frabri-Cecchini, con la solita Ritmo di Albanese, che ha il record degli arrivi, non hanno avuto avversari al loro livello e hanno ottenuto un egregio secondo posto assoluto davanti alla 037 di Woodner. Unico motivo di entusiasmo è stata la gara dei gruppi N, dove il pubblico sardo ha applaudito un Canobbio davvero grande. Attardato di 1'40" da Maneo sulla prima prova per problemi di alimentazione, il pilota della Grifone ha recuperato lo svantaggio con tempi da brivido (spesso secondo e terzo assoluto nelle prove), quindi ha perso nuovamente per lo stesso problema. È tornato a recuperare, ha ripreso un minuto a un controllo

orario e ha recuperato nuovamente, è stato penalizzato all'attacco, finché si è trovato a una prova dal termine con 18" di svantaggio. Per ordini di scuderia, Canobbio, che è ormai fuori dalla lotta di campionato ma deve battere Maneo per aiutare i compagni di squadra Fabbri e Tabaton, ha tentato il tutto per tutto ed è uscito banalmente di strada sull'ultima prova, dopo che una ruota aveva fatto perno in un solco piuttosto profondo del terreno molto sconnesso. Non bisogna imputargli nulla quindi, perché viaggiando al limite è molto facile prendere dei rischi, ma ricordare solo quello che è stata la più bella gara finora disputata da Canobbio e una delle migliori prestazioni in assoluto offerte dai piloti che disputano il Cir 1984. A inizio gara si era difeso molto bene anche Bigo, in gara con la meno potente Ritmo 125, che si era mantenuto a ridosso di Maneo prima di venire fermato da un guasto meccanico. Da sottolineare anche la bella prestazione di Isabella Bignardi, sesta assoluta con la Manta gruppo A, che ha accorciato ulteriormente le distanze, nella classifica del campionato femminile, da Gremignani-Larcher che hanno concluso la gara di Sassari a stento, con la loro Talbot Samba avvolta in una nuvola di fumo bianco. Outsider fuori campionario era l'equipaggio Signori-Montenesi, con la Visa, che hanno ottenuto tempi di tutto rispetto ma hanno dovuto arrendersi a poche prove dalla fine per avere perso una ruota. Il prossimo appuntamento del Cir (che è a tre gare dalla fine) è per il 27-28 ottobre a Messina.

**Roberta Gremignani**

### RALLY CIR

Sassari, 12-14 ottobre 1984

#### Rally Città di Sassari

Valido quale 7. prova del campionato Cir

#### Le classifiche

**Assoluta:** 1. Tabaton-Tedeschini (Lancia Rally) in 2h07'05"; 2. Fabbri-Cecchini (Fiat Ritmo) a 9'34"; 3. Woodner-Biondi (Lancia Rally) a 9'52"; 4. Maneo-Zangrandi (Fiat Ritmo) a 13'12"; 5. Dettori-Meloni (Opel Ascona) a 21'42"; 6. Bignardi-Galleni (Opel Manta) a 26'51"; 7. Ferranti-Sabadini (Ford Escort) a 27'57"; 8. Marghentù-Spano (Opel Ascona) a 27'59"; 9. Derosas-Cirotto (Visa) a 29'57"; 10. Montalbano-Marcellino (A112) a 34'50".

#### GRUPPO N

**Classe 1600:** 1. Ferranti-Sabadini (Ford Escort) in 2h35'02"; 2. Satta-Vincentelli (Citroën Visa) a 8'40"; 3. Cossu-Cabras (Fiat Panda) 42'24".

**Classe 2000:** 1. Maneo-Zangrandi (Ritmo 130) in 2h20'17".

#### GRUPPO A

**Classe 1150:** 1. Montalbano-Marcellino in 2h41'55"; 2. Soletta-Soletta a 1'42"; 3. Mura-Giordo a 6'06"; 4. Paoni-Spanu a 8'19"; 5. Pitalis-Canu (Fiat 127) a 13'05. Gli altri su A112.

**Classe 2000:** 1. Fabbri-Cecchini (Ritmo 130) in 2h16'39"; 2. Dettori-Meloni (Opel Ascona) a 12'08"; 3. Bignardi-Galleni (Opel Manta) 17'17"; 4. Marghentù-Spano (Opel Ascona) 18'25"; 5. Mulargia-Faemma (Samba Rallye) 42'51"; 6. Cellino-Cellino (Opel Ascona) 45'40"; 7. Gremignani-Larcher (Samba Gls) 46'24".

#### GRUPPO B

**Classe 2000:** 1. Derosas-Cirotto (Citroën Visa) in 2h37'02"; 2. Pintus-Spano (Citroën Visa) a 9'24".

**Classe oltre 2000:** 1. Tabaton-Tedeschini (Lancia Rally) in 2h07'05"; 2. Woodner-Biondi (Lancia Rally) a 9'52".

#### IL CIR DOPO SASSARI

1. Fabbri-Cecchini (Fiat Ritmo 130 gr. A) p. 130; 2. Maneo-Zangrandi (Fiat Ritmo 130 gr. N) 122; 3. Boretti-Boretti (Lancia Rally gr. B) e Tabaton-Tedeschini (Lancia Rally gr. B) 80; 5. Dalla Pozza (Fiat Ritmo 130 gr. A) 47.

## Una 205 per Del Zoppo

LA PEUGEOT ITALIA ha comunicato ufficialmente la scorsa settimana i suoi programmi italiani rally per l'85. La tanto attesa 205 turbo 16 sarà davvero impegnata nelle gare internazionali valide per il titolo Open. Pilota sarà, come previsto, Gianni Del Zoppo, che assieme alla co-pilota Betty Tognana raccoglierà l'anno prossimo i frutti (non ancora nel senso di risultati, ma certamente a livello di grande soddisfazione) della bella stagione disputata quest'anno al volante della scarsamente competitiva Samba Rallye gr.B.

## Faraoni a meno 2

LUXOR — La sera di domenica, quando mancavano due giorni al termine, il 3. Rally dei Faraoni (che si conclude infatti martedì 16 ottobre, giorno in cui questo numero di AS esce nelle edicole) vedeva al comando la Aro V8 prototipo 4x4 dell'equipaggio francese Sarrazin-Avril. Alle spalle dei due francesi seguiva la Mitsubishi Pajero di Andretto-Tricerri. Fra i ritiri più importanti, il «Faraoni» aveva già registrato quello della Mercedes 450 V8 4x4 dei francesi Rouget-Leuvey, fermi senza freni dopo solo 23 km di prologo. Problemi anche per gli italiani, Ceré-Mariano, ritardati di oltre un'ora per avere allungato il percorso e in piena rimonta fino a occupare, domenica sera, la terza posizione con la loro Mercedes 280 GTE. (s.s.)

**La classifica:** aggiornata a domenica 14. 1. Sarrazin-Avril (Aro Proto) in 10h25'12"; 2. Andretto-Tricerri (Mitsubishi Pajero) 11h17'50"; 3. Ceré-Mariano (Mercedes 280 GE) 11h32'06"; 4. Marreau-Marreau (Renault 18) 13h50'17"; 5. Cauzzi-Vandijk (Range Rover) 14h53".

■ **RINVIO DONINGTON.** Il Rallyspint di Donington Park, originariamente in calendario il 14 ottobre, è stato spostato al 27-28 ottobre. Rallisti, piloti di circuito e anche i piloti di F.1 non mancano solitamente di partecipare a questa gara, che si disputa su una prova speciale rally e qualche giro del circuito di Donington Park.

■ **ANTONELLA 205!** A Sanremo Jean Todt ha fatto un sacco di feste ad Antonella Mandelli, invitandola a cena e parlando a lungo fitto-fitto con lei. Che il boss della Peugeot abbia in mente di farle disputare alcune gare con le sue auto?





RALLY 1. SERIE/due Valli contro i favoriti

## Quartesan a eliminazione

VERONA — È Quartesan a scrivere il suo nome nell'albo d'oro della 13. edizione del rally Due Valli. La sua è stata senza dubbio una vittoria meritata, anche se la fortuna ha avuto il suo peso mettendo fuori combattimento i favoriti d'obbligo, iniziando con l'esclusione della gara di Manfrinato e della sua Ferrari, per proseguire poi con il ritiro di Alessandrini, di Fasan e con Tacchinardi che forse non ha voluto rischiare più del necessario. Così Quartesan ha portato la sua Porsche 911 SC sulla pedana di arrivo con poco meno di 1 minuto di distacco sul secondo, Maioli, anche lui su Porsche Carrera SC. Ottimo terzo si è presentato Regazzoni, che ha portato fino alla linea d'arrivo di una gara che si è dimostrata più dura e selettiva del previsto, la sua Alfetta GTV 6. Tra le note, da segnalare il rientro di Fiorenzo Soave e di Patrizia Boschini, di una Talbot Lotus 1600 TI della scuderia Vierre Rally e Punto Motori, che finché sono rimaste in gara hanno dimostrato di non aver perso l'affiatamento di un tempo non molto lontano. Ma veniamo alla cronaca della gara, dicendo che l'acuto iniziale è di Mario Frezzato che con la sua Fiat R.T. 130 gr.N ferma i cronometri sul miglior tempo assoluto nella prima prova speciale. Forse svegliati da questo assolo i «mostri sacri» si ridestano e già nella seconda è Tac-

chinardi (R5 turbo) a sopravanzare Maioli e Ronca, ambedue su Porsche. Non trovano ancora il giusto ritmo Fasan ed Alessandrini che pur rimanendo nei dieci occupano posizioni di rincalzo. Ma decisamente il Due Valli di quest'anno, con le sue 4 prove da ripetere tre volte, non risparmia le sorprese ed alla terza speciale presenta un altro pretendente: Regazzoni che con la sua Alfetta GTV 6 regala Quartesan, Ronca e Maioli nell'ordine. Finalmente è la volta di Fasan, nella prima p.s. del secondo giro, che è poi la più lunga (km. 20), tutta da guidare con una discesa che non a caso termina in località Ca' del Diavolo. Così uno alla volta i big si fanno avanti, alternandosi nelle prove speciali, mentre nella sesta si ritira Alessandrini e nella seguente Fasan vince davanti a Quartesan che continua ad amministrare il suo tempo, mentre Moscato finisce fuoristrada in malo modo. D'ora in poi sarà il bravo pilota della Scuderia Città di Monselice a guidare le danze mentre Fasan si ritira per noie alla pompa della benzina e Tacchinardi non vuole rischiare di più. Arrivano così al traguardo con l'inserimento di Negrente (Ritmo 130 gr.A) che prova dopo prova, ha saputo avvicinarsi ai primissimi terminando al 5. posto assoluto.

Giovanni Bevilacqua

### RALLY 1. SERIE

Verona, 13-14 ottobre 1984

#### Rally Due Valli

##### Le classifiche

**Absoluta:** 1. Quartesan-Ragazzi (Porsche 911 SC) in 2h18'15"; 2. Maioli-Lorinzi (Porsche Carrera SC) a 51"; 3. Regazzoni-«Steve» (Alfetta GTV 6) 6'16"; 4. Tacchinardi-Borgo (Renault 5 turbo) 7'20"; 5. Negrente-Dal Dosso (Ritmo 130) 8'15"; 6. Farina-Cecchellero (Ritmo 105); 7. Bozzo-Cazzaro (Ritmo 130) 10'45"; 8. Russolo-Grassi (Ritmo 130) 11'03"; 9. Faustini-Martini (Porsche 911) 11'38"; 10. Manfrinato-Cavaliere (Opel Manta GTE)

##### GRUPPO N

**Classe 1150:** 1. Isetta-Tessari (A 112 Abarth) in 2h45'13"; 2. Magrossi-Cederle (A 112 Abarth) a 4'12"; 3. Chierato-Ricchiari (Fiat 127 Sport) 8'59"; 4. Pomari-Grazioli (A 112 Abarth); 5. Soliani-Righetti (A 112 Abarth); 6. Albertini-Pasetto (A 112 Abarth); 7. Castioni-Di Renzo (A 112 Abarth); 8. Bovi-Gironda (A 112 Abarth) 9. Rangheri-Rangheri (Fiat 127).

**Classe 1400:** 1. De Bona-Pavei (Samba Rally) in 2h36'58"; 2. Conti-Bassì (Opel Corsa SR) a 5'14"; 3. Fornasier-Granzotto (Opel Corsa) 9'59"; 4. Lugli-Miselli (Opel Corsa); 5. Bendicente-Lorenzetti

**Classe 1600:** 1. D'Ambrosio-Zanatta (Alfasud TI) in 2h42'52"; 2. Cimentì-Rosilla (Alfasud TI) a 2'46"; 3. Zanovello-Mantovani (Ritmo 105) 10'01"; 4. Salvagno-Tornieri (Ford Escort XR3).

**Classe 2000:** 1. Bozzo-Cazzaro (Ritmo 130) in 2h29'00"; 2. «Susy»-Amele (Ritmo 130) a 1'52"; 3. Bruttomesso-Sulsente (Ritmo 130) 3'12"; 4. Spezzotti-Biliani (Ritmo 130); 5. Lorenzon-Scapol (Ritmo 130); 6. Arbetti-Cavallo (Ritmo 130); 7. Scalabrini-Menon (Ritmo 130); 8. Frescato-Gallo (Ritmo 130); 9. Fusaro-Buana (Ritmo 130);

10. Industriosi-Grassi (Ritmo 130); 11. Antoni-Morelli (Ritmo 130); 12. Menegon-Cenedese (Ritmo 130).

##### GRUPPO 2

**Classe 1000:** 1. Gerosa-Baini (Fiat 127) in 2h54'52"; 2. Fortuna-Soranzo (Fiat 127) a 1'52"; 3. Fasolin-Bonfà (Fiat 127) 2'33".

**Classe 1150:** 1. Arletti-Venturello (A 112 Abarth) in 2h39'09"; 2. Posenato-Filippi (Fiat 128); 3. Vallenari-Duchi (A 112 Abarth) 15'05"; 4. De Rossi-Rasini

**Classe 1600:** 1. Minini-Revelant (Ritmo 105) in 2h32'00"; 2. Bevilacqua-De Biasi (Alfasud) 2'41'36"; 3. Ciresola-Granato (Alfasud) 3'05'36".

**Classe 2000:** 1. Rigo-Manzelli (Ascona) in 2h30'20"; 2. Villa-Centon (Opel Kadett) a 2'15'55"; 3. Zuliani-Nervo (Kadett GTE)

##### GRUPPO A

**Classe 1150:** 1. Cenedese-Peri (Fiat 127 Sport) in 2h45'35"; 2. Aurengi-Dal Corso (A 112 Abarth) a 1'13"; 3. Viola-Maganino (A 112 Abarth) 2'25"; 4. Piacenza-Davi (A 112 Abarth); 5. Faccini-Zanoncini (A 112 Abarth).

**Classe 1300:** 1. Isalberti-Gimberi (Opel Kadett Sr) in 3h56'03". **Classe 1600:** 1. Farina-Cecchellero (Ritmo 105) in 2h28'07"; 2. Canton-Ballini (Alfasud Sprint) a 10'56"; 3. Lucchese-Cavaliere (Samba TI) 23'44".

**Classe 2000:** 1. Negrente-Dal Dosso (Ritmo 130 Abarth) in 2h26'30"; 2. Russolo-Grassi (Ritmo 130) a 2'48"; 3. Manfrinato-Cavaliere (Opel Manta GTE) 3'35"; 4. Marchioro-Candee (Kadett GTE); 5. Cavallin-Bordignon (Ascona SR); 6. Pellizzari-Barbieri (Ascona SR); 7. Sopra-Pintarelli (Kadett GTE); 8. Tessari-«Digreen» (Kadett GTE).

##### GRUPPO B

**Classe 2000:** 1. Tacchinardi-Borgo (Renault 5 Turbo) in 2h25'35"; 2. Chimentin-Maggiolaro (Escort RS) a 9'51"; 3. Baso-Sorior (Renault 5 Turbo); 4. Lieto-Martini (Escort RS); 5. Zanghi-De Gal (Beta Montecarlo).

**Classe oltre 2000:** 1. Maioli-Lorenzi (Porsche Carrera) in 2'19'06"; 2. Faustini-Martini (Porsche 911 SC) a 10'47".

1. SERIE/Trofeo Maremma con finale tutto Opel

## Bertolozzi vince in famiglia

FOLLONICA — Nelle ultime battute delle 8. Trofeo Maremma ci si chiedeva non solo chi avrebbe tagliato per primo il traguardo, ma anche quale pilota avrebbe conquistato il titolo della Coppa Italia 4. zona. Dopo un entusiasmante duello finale sul filo dei secondi, la vittoria del Rally ha arreso a Sauro Bertolozzi, che ha dovuto subire nelle battute iniziali gli assalti portati prima da Borchi e poi da Cuccirelli, Azzolari e Lucchesi. Il pilota di Bagni di Lucca non poteva certamente chiedere miracoli alla sua Opel Ascona e il suo maggior merito è stato proprio quello di essere rimasto in «guardia» e ben attento agli sviluppi che via via stavano maturando. Infatti, il primo a salutare la compagnia è stato Borchi, che ha accusato un guasto all'impianto elettrico della sua Lancia Rally, dopo essersi aggiudicato le prime due ps. Il testimone preso da Cuccirelli, impegnato con la Porsche Temauto, riusciva a rimanere nella mani del pilota lombardo solo

per altre tre prove: problemi ai freni lo hanno costretto a rallentare la corsa fino all'inevitabile abbandono. La temporanea conquista della prima posizione non ha portato fortuna nemmeno all'altro pilota lombardo, Azzolari, costretto poco dopo all'abbandono per la rottura della frizione della Lancia Rally, seguito poco dopo dai fratelli Lucchesi per un analogo guasto alla loro Porsche. Il rally si è deciso quindi proprio nelle ultime battute, quando Bertolozzi è riuscito a coronare il proprio attacco agli altri due piloti Opel: Rossi, alle prese però con il ponte rotto della Ascona e Bini, già soddisfatto per la 3. piazza conquistata. Il 4. posto assoluto è stato raggiunto da Stefano Milanesi con la Opel Manta Gte della Chieri Corse, ma non gli ha permesso di sopravanzare in classifica generale di Coppa Italia il leader Lucchesi, che sebbene ritirato ha potuto conservare un vantaggio di tre punti sul diretto rivale.

Fernando Morandi

### RALLY 1. SERIE

Follonica, 14 ottobre 1984

#### 8. Rally di Follonica

##### Le classifiche

**Absoluta:** 1. Bertolotti-Bindi (Opel Ascona) in 1h30'40"; 2. Rossi-Ravera (Opel Ascona) 1h30'46"; 3. Bini-Nelli (Opel Ascona) 1h30'18"; 4. Milanesi-Bianchi (Opel Manta GTE) 1h34'20"; 5. Maranghi-Nieri 1h35'11"; 6. Benzi-Delle Piane (Ritmo 130) 1h35'19"; 7. Berti-Tognarini (Alfasud) 1h36'18"; 8. Grilli-Api (Ritmo 130) 1h36'46"; 9. Lenzi-Felici (Ford Escort RS) 1h37'16"; 10. Monti-Bonfanti (Ford Escort XR3) 1h37'59".

##### GRUPPO N

**Classe 1000:** 1. De Ricco-Vanni (A 112) in 1h44'20"; 2. Vescovi-Carrara (A 112) 1h46'15"; 3. Nencioni-Olivieri (A 112) 1h49'05"; 4. Venturi-Coturri (Fiat 127) 1h39'49"; 5. Bini-Pucci (A 112) 1h52'37"; 6. Mecarelli-Palomba (Fiat 127) 1h53'24".

**Classe 1150:** 1. Vannuzzi-Giannelli (Talbot Samba) in 1h41'40"; 2. Ceccanti-Giovanelli (Citroën visa) 1h42'02"; 3. Drago-Bianchi (Citroën Visa) 1h43'00"; 4. Vial-Costa (Citroën Visa) 1h43'06"; 5. Melano-Miglietti (Citroën Visa) 1h43'24"; 6. Colombi-Amadori (Citroën Visa) 1h44'03"; 7. Argenti-Mongiorgi (Opel Corsa) 1h44'45"; 8. Moiso-Molena (Citroën



Visa) 1h44'51"; 9. Lucianatelli-Gola (Citroën Visa) 1h45'00"; 10. Di Lella-Orlandini (Fiat Uno) 1h46'29"; 11. Harich-Starle (Citroën Visa) 1h46'57"; 12. Legovich-Dermo (Visa) 1h47'53"; 13. Lusuardi-Gradellini (Visa) 1h48'40"; 14. Fortunati-Mattoli (Visa) 1h53'10"; 15. Leospo-Grossi (Opel Corsa) 1h56'31".

**Classe 1400:** 1. Monti-Bonfanti in 1h37'59"; 2. Canale-Carlevaro 1h38'09"; 3. Campani-Lippi 1h38'57"; 4. Tucceri-Tavernese 1h43'17". Tutti su Fiat Ritmo 130.



RALLY 1. SERIE/Vallecamonica con premiazione Alpe Adria

## Bossini re della notte

BRESCIA — Giacomo Bossini, venticinque anni, della scuderia Mille Miglia, vincendo alla grande l'undicesima e ultima prova speciale al volante della sua Alfetta GTV6 si è aggiudicato il 2. Rally Vallecamonica, organizzato dall'Acì Brescia sport e valido per la Coppa Italia 2. zona e per l'Alpe Adria Rally Cup. Come si diceva, il rally si è deciso praticamente all'ultima speciale, prima della quale Bossini era solamente quarto, staccato di 31" dalla Porsche 3000 di Montini.

«Era dalla quinta speciale — ha affermato Bossini dopo l'arrivo — che pensavo di potere vincere. L'idea mi si è confermata anche nella terzultima speciale: era buio, e ho visto che gli altri peggioravano i propri tempi mentre io miglioravo i miei. Per questo ho deciso di attaccare al massimo nell'ultimo tratto cronometra-».

Bossini, che è uno specialista dei rally corsi di notte, ha vinto l'ultima ps in 8'21", precedendo Marini (8'54") e Montini (8'56"). La gara è stata ricca di colpi di scena. Assente Roberto Nember, vincitore della prima edizione, il favorito era Triboldi, su Lancia Rally, che ha però sbattuto nella prima speciale uscendo subito di scena. Al comando si è quindi insediato Montini, il quale alla settima ps ha forato perdendo anche la pinza dei freni di una ruota: durante il successivo trasferimento il preparatore Orlando gli ha quindi riparato il guasto, facendogli però

perdere tre minuti al successivo controllo orario. Al termine del rally si sono anche tenute le premiazioni dell'Alpe Adria Rally Cup, vinta da Fabrizio Colombi anche lui assente alla gara bresciana.

**Giovanni Spinoni**

### RALLY 1. SERIE

Brescia, 14 ottobre 1984

#### 2. Rally Vallecamonica

##### Le classifiche

**Assoluta:** 1. Bossini-Pasotti (Alfa Romeo GTV 6) in 1h18'05"; 2. Marini-Vinzioli (R5 Turbo) a 21"; 3. Kusmic-Sali (R5 Turbo) 43"; 4. Rosa-Rosa (Porsche 930 T) 2'32"; 5. Montini-Rovelli (Porsche) 3'24"; 6. Sipsz-Rebassi (Opel Manta) 3'57"; 7. Lancini-Tonoli (Porsche) 3'58"; 8. Gregorini-Senesi (Talbot Lotus) 4'49"; 9. Cividani-Visani (Ford Escort) 5'24"; 10. Ferrario-Riva (Ritmo 130) 5'32".

##### GRUPPO N

**Classe 1150:** 1. Questi-Gualeni in 1h33'03"; 2. Moscardi-Zucoli 1'25"; 3. Formolli-Peromaglio 1'27"; 4. Moretti-Pennacchio 1'59"; 5. Bazzoni-Stareri 2'23"; 6. Cardia-Gabriel (Fiat 127) 2'27"; 7. Moscani-Di Benedetto (Fiat 127) 3'41"; 8. Scolari-Scolari 4'45"; 9. Pennacchio-Toloni 7'49"; 10. Raise-Ceccato 14'32". Tutti gli altri su A 112.

##### Classe 1400:

1. Mazzoli-Morandi in 1h28'39"; 2. Persico-Vialli a 25"; 3. Bellicini-Martinelli 1'32"; 4. Cappellini-Torselli 1'34"; 5. Serotti-Suindani 2'16"; 6. Sedani-Fezzone 2'34"; 7. Musconi-Nistri 2'41"; 8. Persico-Scazzoli 2'42"; 9. Brunori-Olivari 11'06". Tutti su Opel Corsa.

**Classe 2000:** 1. Ferrario-Riva in 1h23'37"; 2. Dal Gal-Duter a 1"; 3. Montini-Borghese 11"; 4. Manzoli-Ghilda 1'03"; 5. Corniè-

Andrioletti 1'38"; 6. Antolelli-Turina 3'27"; 7. Rocchi-Rocchi (Renault) 6'46"; 8. Rasi-Serena 10'30". Tutti su Ritmo 130.

**Classe oltre 2000:** 1. Venturini-Zanaglio (Alfa Romeo GTV) in 1h28'25".

##### GRUPPO A

**Classe 1000:** 1. Bagossi-Bagossi (Fiat 127) in 1h43'24".

**Classe 1150:** 1. Franchi-Vitale (Fiat 127) in 1h27'40"; 2. Marini-Morina a 31"; 3. Nodari-Benedetti 1'02"; 4. Massardi-Panni 2'27"; 5. Stanga-Gnali (Fiat 127) 2'58"; 6. Scaccabarozzi-Lombardi (Fiat 127) 6'48"; 7. Colombi-Orlandi 7'52"; 8. Salvidelli-Ferrari 7'59"; 9. Bignotti-Ferraresi 11'48"; 10. Sabbio-Rovati 12'19"; 11. Fracassio-Bonvi 17'48". Tutti gli altri su A 112.

**Classe 1400:** 1. Grigis-Bigoni (Alfasud) in 1h30'39"; 2. Zanini Chiarini (Alfasud TI) a 1'39".

**Classe 1600:** 1. Di Giacomo-Porcoli (Golf GTI) in 1h25'48"; 2. Mainetti-Barattieri (Talbot 1600) a 1'14"; 3. Erculiani-Erculiani (Golf GTI) 1'34"; 4. Sebon-Perackovic (Renault 5 Alpine) 18'08"; 5. Gati-Guerrini (Golf GTI) 19'02"; 6. Franzosi-Maglioccola (Alfasud) 19'55".

**Classe 2000:** 1. Sipsz-Rebassi (Opel Manta) in 1h22'82"; 2. Vezzoli-Boioni a 4'46"; 3. Tomasini-Casati 5'19"; 4. Riegler-Gerstl 6'58"; 5. Bertoloni-Bartolini 6'59"; 6. Sferch-Smaila 7'39"; 7. Shuller-Pock 11'40"; 8. Bulgari-Muchetti 18'21". Tutti gli altri su Opel Ascona.

**Classe oltre 2000:** 1. Bossini-Pasotti (Alfa Romeo GTV 6) in 1h18'05".

##### GRUPPO B

**Classe 2000:** 1. Marini-Binzioli in 1h18'26"; 2. Kusmic-Sali a 22"; 3. Cividini-Vigani (Ford Escort) 5'03"; 4. Flocchini-Flocchini 6'29". Tutti gli altri su Renault 5 Turbo.

**Classe oltre 2000:** 1. Rosa-Rosa (Porsche 930 Turbo) in 1h20'37"; 2. Montini-Rivelli

(Porsche 3000) a 32"; 3. Capponi-Giori (Porsche 911) 3'23"; 4. Buei-Montanari (Porsche Carrera) 5'9"; 5. Cattane-Andreoli (Talbot Lotus) 13'25".

##### GRUPPO 2

**Classe 1150:** 1. Curiazzi-Rigamonti (A 112 Ab.) in 1h33'26"; 2. Di Cintio-Moroni (Fiat 127) a 1'32".

**Classe 1600:** 1. Zrnek-Spela (Renault 5 Alpine) in 1h27'44"; 2. Chiminelli-Rechini (Ritmo 75) a 2'39"; 3. Franzoni-Roemo (Alfasud) 3'09"; 4. Erklavec-Mihelcic (Zastava) 3'47"; 5. Satler-Ztrle-Zastava) 7'26".

**Classe 2000:** 1. Piccola-Testori (Opel Kadett) in 1h35'30".

**Classe oltre 2000:** 1. Gregorini-Senesi (Talbot Lotus) in 1h22'54"; 2. Andreoli-Spreafico (Talbot Lotus) a 15'29";

##### GRUPPO 4

**Classe oltre 2000:** 1. Lancini-Tonoli (Porsche 3000) in 1h22'03"; 2. Tosini-Zamboni (Porsche 911) a 6'05"; 3. Vanoglio-Baccanelli (Porsche) 11'39".

## Rallycross per nordici

TOMELILLA — Svezia e Finlandia hanno dominato la prima Coppa Internazionale di rallycross disputata a Tomelilla (Svezia) lo scorso fine settimana. Dopo avere pareggiato nelle batterie di qualificazione, la Svezia si è imposta sulla Finlandia con tre vittorie di batteria nell'ultima prova grazie a Olle Arnesson, Mikael Nordström e Orjan Wahlund, assicurandosi così la vittoria assoluta nonostante i finnici Matti Alamaeki e Seppo Niittymaeki fossero stati i più veloci della giornata al volante delle loro potenti Porsche 4 x 4. (t. i.)

## Allievi Opel-As all'assalto

FOLLONICA — All'8. Trofeo Maremma di Follonica hanno partecipato anche gli equipaggi vincitori delle ultime due edizioni della Scuola rally Opel-Autosprint: Barbero-Antonelli e Migliorini-Bargilli, entrambi in gara con le Manta 2000 gr. A messe a loro disposizione dalla GM Italia e assistite dalla Chieri Corse. Purtroppo Migliorini (vincitore della scuola nel 1983) causa la rottura di una valvola nel corso della 3. p.s. è stato ben presto estromesso dalla gara. Più fortunato è stato invece Barbero, che è riuscito a portare la vettura all'arrivo impegnandosi comunque a mantenere una buona posizione di gara. Una condotta accorta, senza rischiare più di tanto, gli ha permesso di conquistare il 21. posto assoluto e il 7. di gruppo. Per i responsabili del programma sportivo della Opel, presenti naturalmente a Follonica per visionare i loro «allievi», l'esperimento si è rivelato ancora una volta incoraggiante per proseguire in futuro sui programmi già collaudati. (f.m.)



BERTOLOZZI (Attualfoto)

##### GRUPPO A

**Classe 1000:** 1. Ghelli-Nassi (A112) in 1h44'10"; 2. Romei-Pulitini (A112) 1h45'39"; 3. Marchetti-Michelotti (Fiat 127) 1h47'04"; 4. Benini-Romagnoli (Fiat 127) 1h47'; 12; 5. Conti-Mugnaini (A112) 1h52'11"; 6. Murzi-Montagnani (A112) 1h52'47".

**Classe 1300:** 1. Berti-Tognarini (Alfasud) in 1h36'18"; 2. Benini-Bisso (Golf GTI) 1h36'37"; 3. Valaberti-Giusti (Talbot Sunbeam) 1h38'43"; 4. Cecchetti-Bacci (Talbot Sunbeam) 1h38'43"; 5. Berzano-Perissolotto (Citroën Visa) 1h47'22"; 6. Morelli-Misul (Ford Escort) 1h49'56".

**Classe 1600:** 1. Milanese-Bianchi (Opel Manta GTE) in 1h34'20"; 2. Breschi-Gargilli (Opel Manta) 1h38'34"; 3. Cardelli-Galletti (Kadett GTE) 1h39'20"; 4. Barbero-

Antonelli (Opel Manta GTE) 1h39'42".

##### GRUPPO B

**Classe oltre 2000:** 1. Bertolozzi-Bimbi (Opel Ascona) in 1h30'40"; 2. Rossi-Ravera (Opel Ascona) 1h30'46"; 3. Bini-Nelli (Opel Ascona) 1h31'18"; 4. Ceccanti-Pierotti (Lancia Beta Montecarlo) 1h53'36".

##### GRUPPO 2

**Classe 1150:** 1. Albelli-Albelli (Alfasud) in 1'39'12"; 2. Baccani-Baragli (Alfasud) 1h41'12"; 3. Agostini-Ghisolfi (Fiat 127) 1h45'46"; 4. Puccetti-Pieronni (A112 Abarth) 1h50'51"; 5. Bertocci-Pedinelli (Fiat 127) 1h53'41".

**Classe 1300:** 1. Lucchesi-Bartolazzi (Golf GTI) in 1h38'54"; 2. Calarco-Pontali (Talbot Sunbeam) 1h47'43"; 3. Dell'Utri-Alessi (Golf GTI) 1h51'09".

**Classe 1600:** 1. Lenzi-Felici (Ford Escort) in

1h37'16"; 2. Folegnani-Crudeli (Ford Escort) 1h38'32"; 3. Bellosi-Iacuzzi (Opel Ascona) 1'39'43"; 4. Brinati-Fanfani (Opel Ascona) 1h41'20"; 5. Orioli-Noti (Kadett GTE) 1h44'37".

■ **SQUALIFICA.** I concorrenti Grassi-Repetti (Citroën Visa), secondi nella classe 1150 gr. N, sono stati squalificati in seguito a verifiche tecniche effettuate dai commissari.

■ **MAREMMA CITROËN.** Il Rally di Follonica è stato valevole anche quale 1. prova finale del Trofeo Citroën Visa, alla quale hanno preso parte ben 16 piloti.

La lotta è stata particolarmente accesa, tanto che Grassi e Ceccanti hanno terminato in perfetta parità. La prova speciale discriminante ha però dato la vittoria a Grassi-Rapetti. La seconda ed ultima finale

■ **JOLLY.** L'allestimento terra-asfalto delle vetture del Jolly Club prima della quarta tappa del rally di Sanremo non è stato fatto presso la concessionaria Fiat di Savona, bensì nell'officina «University Motors» di Genova-Nervi, che prepara le Ritmo-Totip di Rayneri e Chiti, dove la O37 di Biasion è stata davvero rimessa a nuovo.



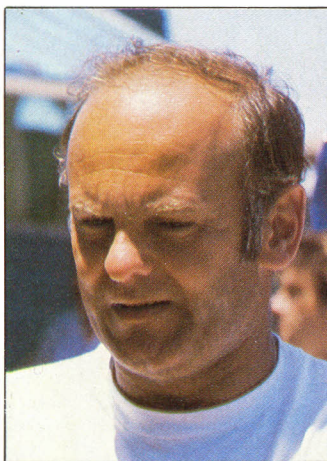
MONDIALE RALLY/In Bandama non ci sarà duello per l'iride

# Africa addio

La Lancia ha deciso: non parteciperà al Costa d'Avorio. Blomqvist è quindi campione matematico: il vantaggio di 23 punti lo mette al sicuro da ogni attacco di Alen, cui resterà solo il Rac di fine novembre per incrementare il suo punteggio

LA LANCIA ha deciso: non prenderà parte al Rally Bandama, undicesima e penultima prova del campionato mondiale piloti rally, in programma in Costa d'Avorio dal 31 ottobre al 4 novembre prossimi. Conseguenza immediata e più importante della decisione della Casa torinese è che Stig Blomqvist si trova così a essere matematicamente campione mondiale. Sfumato infatti per lui e per Blomqvist il Sanremo con un ritiro, Markku si trova ora in classifica con ventitré punti di svantaggio dal solito pilota svedese. Un recupero sarebbe stato possibile solo partecipando sia al Bandama sia al Rac del prossimo novembre, ma ora, con solo i venti punti possibili in caso di vittoria in Inghilterra, Alen è tagliato fuori matematicamente dalla corsa per il titolo piloti. Si sa che la trasferta africana sarebbe stata affrontata dal team Lancia solo per consentire ad Alen di fare la sua gara su Blomqvist. Ma la considerazione che ben difficilmente lo sterzato del Bandama avrebbe favorito le due ruote motrici della 037 contro lo strapotere delle Quattro, aggiunta al fatto che la trasferta africana non rientrava nel piano annuale e quindi nel budget stabilito per la stagione rallistica, ha fatto decidere per il «no» alla Costa d'Avorio.

STIG BLOMQVIST. è così il secondo campione mondiale rally di nazionalità svedese. Nel pareggiare il conto con il connazionale Waldegaard, iridato nel 1979, Blomqvist ha beneficiato quest'anno della riconoscenza dovutagli del team Audi per avere assistito Hannu Mikkola nella conquista dell'iride '83. Dei dieci rally mondiali disputati finora, Blomqvist ne ha vinti quattro: in Svezia, gara valida solo per il titolo piloti, in Grecia, Nuova Zelanda e Argentina. Il Rally di Sanremo, il 5 ottobre scorso, è stato il primo impegno iridato di Blomqvist con l'Audi Sport Quattro, che porterà in gara anche in Costa d'Avorio (Mikkola guiderà in-



STIG BLOMQVIST (FotoCockpit)

vece una Quattro «lunga») e della quale continuerà lo sviluppo durante l'inverno in vista del prossimo campionato.

«CERTO CHE mi dispiace: — ha risposto Markku Alen, inter-

rogato sulla decisione della Lancia di non andare in Costa d'Avorio — ma non è mancando in Bandama che ho perduto il titolo. Sono convinto che i passi più importanti siano stati fatti non andando in Svezia e Argentina, lasciando ai miei avversari campo libero per fare punti preziosissimi. Del resto dopo il Sanremo ero convinto che ben difficilmente anche disputando Bandama e Rac, ce l'avrei fatta a recuperare su Blomqvist. Il ritiro nel rally italiano è stato importante: anche con un buon piazzamento, considerato il ritiro che ha poi colpito Stig, mi sarei avvicinato in classifica e le mie speranze sarebbero state certamente maggiori. Doppiare il titolo iridato che fu mio nel '78 mi sarebbe piaciuto molto, è inutile negarlo, ma ora è perfettamente inutile pensarci. Il mio lavoro con la Lancia continua: saremo insie-

me anche il prossimo anno e bisogna puntare l'attenzione sul futuro. Circa a metà della stagione '85 avremo la quattro ruote motrici, che mi dicono stia già dando buoni risultati nei test in corso. La prossima settimana — quella in cui esce nelle edicole questo numero di AS — andrò a Torino anche per definire l'inizio del mio impegno nello sviluppo della vettura». (r. b.)

## È Stig l'ottavo re

Questo l'albo d'oro del campionato mondiale piloti rally

|      |                  |
|------|------------------|
| 1977 | * Sandro Munari  |
| 1978 | * Markku Alen    |
| 1979 | Björn Waldegaard |
| 1980 | Walter Röhrl     |
| 1981 | Ari Vatanen      |
| 1982 | Walter Röhrl     |
| 1983 | Hannu Mikkola    |
| 1984 | Stig Blomqvist   |

\* Coppa Fia Piloti

Mentre per Bettega, Biasion e Pregliasco è già '85

## La 038 «prova» i suoi piloti

TORINO - La 038 ha rotto il ghiaccio anche con i piloti. Dopo oltre quattro mesi di test nelle mani di Giorgio Pianta e della équipe tecnica riservata al suo lavoro di sviluppo, la nuova Lancia Rally a quattro ruote motrici è scesa in pista mercoledì e giovedì della scorsa settimana guidata da Attilio Bettega e Miki Biasion. Teatro della prova è stato ancora una volta l'asfalto della Mandria: circuito perfettamente conosciuto da Giorgio Pianta che vi ottiene tempi incredibili e irraggiungibili — per loro esplicita ammissione — dai piloti del team Lancia. Anche in considerazione delle condizioni «da pista» e della scarsa conoscenza del tracciato, né Bettega né Biasion hanno spinto più di tanto, assicurandosi come prima cosa di prendere conoscenza con la trazione integrale e il turbo per loro nuovi. «L'impressione maggiore — hanno poi commentato i due piloti — è quella relativa al motore. Oltre alla già conosciuta potenza ai bassi regimi assicurata dal compressore volumetrico, ciò che più colpisce sono i tanti cavalli assicurati dal turbo oltre la soglia dei seimila giri. Non è stato possibile avere alcun rilievo cronometrico, ma è chiaro che la

vettura è di base ottima, e che il tanto lavoro programmato per i prossimi mesi non potrà che portare a traguardi di valore assoluto». I due piloti hanno provato la stessa vettura con la quale ha lavorato Pianta finora. Della 038 è ora in allestimento un

secondo esemplare da prova, mentre si sta lavorando anche su una versione da strada.

DICEVAMO che l'aver affidato a Bettega e Biasion il primo test avrebbe costituito l'indiretta conferma dei propositi della Casa Torinese di confermarli. Sono anche arrivate alcune conferme che si attendevano circa il rapporto della Lancia con i piloti. Attilio Bettega gareggerà anche l'anno prossimo con i colori Martini: dovrebbe disputare almeno due-tre rally iridati, anche in ragione del limitato impegno Lancia nel mondiale. Il pilota trentino partirebbe con una 037 del team Tre Gazzelle sponsorizzata dalla West, affiancando così il programma di Mauro Pregliasco che disputerà la stagione '85 con il team di Leonetti, molto probabilmente al posto di Carlo Capone auto-siluratosi in seguito alle dichiarazioni rilasciate tre settimane fa sul suo diritto a gareggiare nell'85 con un team ufficiale. A Biasion è stato offerto un programma di sette rally con una Lancia 037 e i colori Jolly Club-Totip ma non ha ancora accettato e sta valutando alcune offerte misteriose: qualcosa di più si saprà entro fine settimana. □

## Rally Bandama partenza il 31

Ci saranno le Audi (Blomqvist e Mikkola) e le Nissan, ma non Lancia e Peugeot. Tuttavia il Rally Costa d'Avorio, ex-Bandama, conserva ugualmente il suo fascino «africano». Undicesima e penultima prova del mondiale piloti, la gara partirà alle 17 di mercoledì 31 ottobre da Abidjan, capitale della Costa d'Avorio, per concludersi alle 10,30 di domenica 4 novembre. Tre le tappe: Abidjan-Yamoussoukro, (1101 km); Yamoussoukro-Yamoussoukro (1242 km); Yamoussoukro-Abidjan (1763 km).



# MONDIALE RALLY

Nicolas, sotto (fotoCockpit) e Vatanen, nella pagina a fronte (Attualfoto), hanno costituito il duo vincente della ascesa della Peugeot 205 turbo 16, al centro (FotoCockpit)



Dalla Corsica al Sanremo il team

## La stran

Jean-Pierre Nicolas ha lavorato a fondo sulla 205 turbo 16. La lascerà per assumere una carica direttiva all'interno della Casa

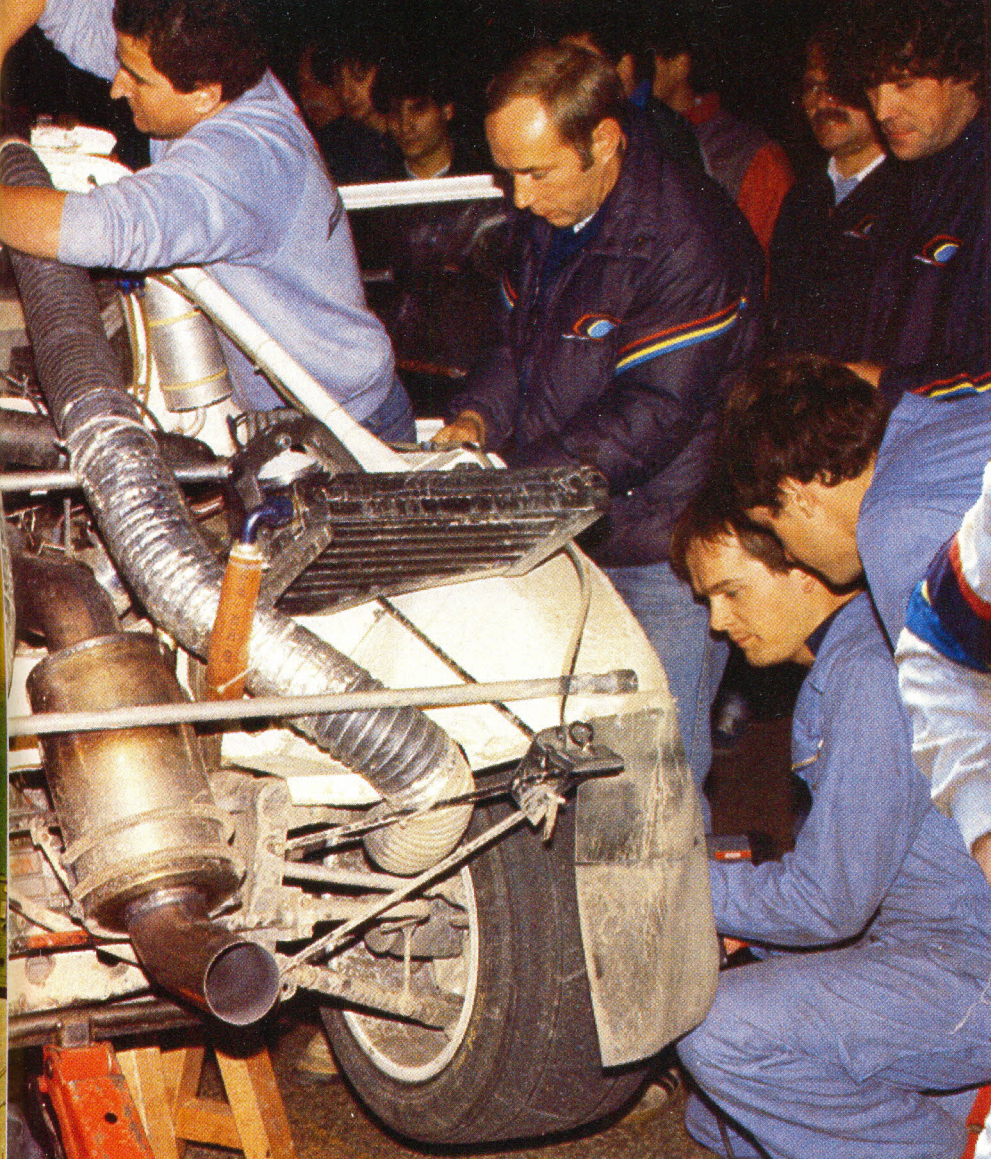
di **Maurizia Baresi**

**SANREMO** - Lo chiamano Dumbo. Lo conoscete, no, l'elefantino volante di Walt Disney? Non occorre spiegare il perché: basta guardarlo. La disposizione naso-occhi-orecchie, nonché l'espressione timido-innocente sono curiosamente le stesse, sicché il nostro Jean-Pierre Nicolas può contare su una simpatia immediata che la sua fisionomia non manca mai di suscitare.

Considerando che il suo compagno di squadra, Vatanen, è un «finlandese volante», non c'è da meravigliarsi se il team Peugeot ha potuto «decollare» verso le vette più alte senza il minimo problema. Abbiamo incontrato Nicolas subito dopo il Rally di Sanremo, sereno, sorridente sempre, anche se per niente contento del suo risultato.

*segue*





## Peugeot ha avuto un'arma in più **a coppia**

Ari Vatanen, già campione del mondo '81, due volte primo su quattro uscite della piccola 4x4. È lui il candidato numero uno al titolo '85

di **Roberto Boccafogli**

**SANREMO** — Stig Blomqvist è appena diventato campione del mondo, e già si fa il nome del suo più probabile successore. Parliamo di Ari Vatanen: trentadue anni, finlandese di Joensuu (città natale anche di Hannu Mikkola), campione iridato nell'81, famoso «piede pesante» e soprattutto pilota di quella Peugeot 205 turbo 16 che ha incantato in questa ultima parte

di campionato. L'essere stato confermato al volante della piccola 4X4 francese, ancora più della decisione con cui schiaccia il pedale del gas, gli attribuisce infatti i favori di un pronostico in cui avventurarsi è ora, per forza di cose, perlomeno azzardato. Poche ore dopo l'arrivo del Sanremo, ancora prima di prendersi in po' di riposo, Vata-

*segue*



# MONDIALE RALLY

## Jean-Pierre Nicolas

segue

— Come è iniziato il tuo rapporto con la Peugeot?

«È successo due anni fa. Avevo smesso con le corse e avevo aperto una concessionaria Renault a Marsiglia, ma dopo tre anni ne avevo le tasche piene. Le corse mi mancavano, niente da fare. Jean Todt sapeva che avevo questa voglia addosso, ma fino ad allora non mi aveva proposto niente... e io non volevo chiedergli niente. Finché non mi è arrivata una sua telefonata, più o meno di questo stile: stiamo lavorando a un progetto, se ti interessa, lascia perdere tutte le tue faccende e diventi subito il nostro pilota collaudatore. Se sei d'accordo, prendi un aereo stasera (erano le cinque del pomeriggio) vieni a Parigi e ne parliamo. Ho preso una valigia, ho fatto come ha detto lui e ci siamo messi subito d'accordo. Il progetto mi pareva buono (non mi sono sbagliato, eh...), la vettura era bella, e voilà».

— Immaginavi che il progetto in questione fosse valido fino a questo punto?

«No. Contavo piuttosto su Jean. Conosco Todt dal 1968, sapevo che è un uomo di molte ambizioni, e che quando fa le cose, in genere le fa a fondo e bene. Se si era lanciato su quel progetto, voleva dire che era ok».

— Perché avevi smesso di correre?

«Vedi, avevo corso una stagione fantastica, nel '78. Avevo vinto Montecarlo, con la Porsche, Kenya e Bandama con la Peugeot, ottenendo poi buoni risultati qua e là. L'anno dopo ero andato alla Talbot, lavorando in continuazione alla messa a punto della vettura, la Lotus, e per tutta la stagione non ho avuto che guai. Allora mi sono stufato: correvo da quindici anni, non potevo continuare in eterno a fare la stessa cosa. Così mi sono fermato. Nel giro di sei mesi mi sono reso conto di avere fatto un errore monumentale».

— Tu hai vissuto tutta, o quasi, l'evoluzione dei rally...

«In effetti ho assistito a non pochi cambiamenti. Se pensi che quando ho cominciato, i piloti dividevano il volante con i coequipier... Non c'erano, in realtà, pilota e navigatore: guidavano tutti e due, a turno. In più, un

pilota non faceva solo rally, ma anche pista: guidava le monoposto e partecipava magari alla 24 Ore di Le Mans. A quei tempi, poi, le vetture, anche le ufficiali, arrivavano sui campi di gara per strada, non sui camion, come oggi, e un treno di gomme bastava per una tappa di mille chilometri, mentre oggi si cambiano i pneumatici ogni dieci. Le cose sono cambiate un po', eh?».

— E dal punto di vista umano? «Oggi è tutto molto più professionale. Tutti lavorano di più di quanto facessimo noi: i piloti provano moltissimo, e si consacrano totalmente alla carriera. Allora, la maggior parte dei piloti che correvano aveva anche un'altra attività».

— E tu come ti trovi in questo «nuovo mondo»?

«Benone! Io mi adatto facilmente a tutto: oggi per ottenere dei risultati bisogna comportarsi così, e io mi comporto come gli altri. Non ho nessun rimpianto. Certo, l'epoca dell'Équipe Alpine è stata meravigliosa, ma oggi vivo qualcosa di altrettanto meraviglioso».

— Sei tornato alla competizione con la «C» maiuscola, al volante della vettura vincente. Che effetto ti ha fatto?

«È difficile da spiegare... Sai, era proprio la competizione ad alto livello ciò di cui sentivo più la mancanza: il piacere di guidare una vettura potente, la possibilità di vincere (la voglia di vincere è importante), la notorietà anche, tornata di colpo dopo essere svanita a poco a poco durante i miei tre anni di arresto. Anche se si è modesti, fa sempre piacere leggere il proprio nome sui giornali... Insomma, ho dentro la gioia di essere tornato a quella che è la mia vita, perché le corse sono la mia vita».

— Com'è allora che abbandoni di nuovo la competizione?

«Già, ma resto nell'ambito della competizione. Con l'équipe Peugeot avrei potuto correre, penso, per qualche anno ancora. Ma un giorno bisogna pur fermarsi. Ora mi si è presentata la possibilità di farlo nel migliore dei modi, e cioè restando in "zona". Mi occuperò infatti dei team sportivi in Europa e nel resto del mondo, e in più continuerò a guidare la 205 turbo 16 come collaudatore. Mi mancherà la competizione diretta, ma mi resterà il piacere di guidare, che in fondo è la mia vera passione».

— Non farai più alcun rally, nemmeno in supporto al team con una terza vettura?



«Vorrei, ma Jean non vuole. Devo scegliere: o divento direttore del dipartimento promozione, o corro. Punto e basta».

— Cosa si prova ad avere come compagno di squadra un pilota che fa parte della categoria dei «superdotati», secondo la definizione di Todt?

(Sorridente imbarazzato, poi aggira la domanda) «Mi fa piacere che la vettura di cui mi sono occupato per un anno e mezzo abbia vinto, anche se non sono

stato io a portarla alla vittoria. Quando Ari ha vinto in Finlandia, è stato esattamente come se avessi vinto io. Ero felicissimo».

— Una legittima soddisfazione di collaudatore, ma il pilota?

«Niente gelosie, no. Bisogna essere obiettivi e consapevoli... c'è della gente che va più forte, eh! Nel '78 ho rischiato di vincere il campionato del mondo: questo per dirti che nell'insieme di una

segue







## Ari Vatanen

segue

nen è stato preso d'assalto da una folla di giornalisti e fotografi: com'è andata?, raccontaci l'ultima notte, hai avuto paura?, la 205 è davvero superiore alle altre?, pensi di vincere il mondiale '85?, chi temi di più? E lui cortese, gli occhi arrossati,

i capelli biondissimi ancora scompigliati: «Tutto bene, non ho avuto alcun problema; è stata forse la notte di gara più difficile della mia carriera: ho avuto anche paura; la 205 è una vettura nata bene che sta crescendo in fretta; pensare al prossimo mondiale è inutile: siamo forti, ma gli altri non staranno a guardare...». Nel pomeriggio, ancora in debito di qualche ora di sonno ma comunque un po' riposato, Ari si è presentato nella hall del-

l'albergo. La marea del mattino era quasi del tutto finita e davanti a un toast e un bicchiere di latte (di alcoolici nemmeno parlarne, e crepi la voce che i finlandesi sono tutti ubriaconi...) il pilota ha accettato di avventurarsi in bilanci e progetti, ma con la precisa richiesta di non fare una intervista, bensì una semplice chiacchierata.

«È stata una gara tutta regolarità — ha detto — abbiamo fatto di tutto per limitare il distacco sull'asfalto della prima tappa, poi abbiamo spinto sullo sterrato, ma senza forzare più di tanto: era indispensabile evitare qualsiasi errore».

— Eri conosciuto come uno dei piloti più facili ad avere incidenti. Cosa è cambiato?

«Penso si tratti di una maturazione naturale, per un pilota di rally. A poco a poco l'irruenza lascia il posto alla tecnica, che nel frattempo si è perfezionata fino a consentirti di andare al limite senza rischiare di sbagliare. Non serve condurre un rally con cinque minuti di vantaggio, se poi rimane il rischio di rovinare tutto da una curva all'altra solo per il desiderio di incrementare ulteriormente il vantaggio. Man mano che ci si avvicina alla fine di una gara è sempre più facile decidere la tattica da tenere: se sei indietro devi spingere,

se sei tranquillo puoi anche permetterti di fare il ragioniere».

— Qualche anno fa non lo pensavi...

«Forse lo pensavo, ma mi riusciva più difficile valutare le situazioni. Se rallento troppo — pensavo — rischio di farmi prendere; oppure mi sembrava che attaccare come facevo il alcune occasioni non portasse alcun rischio. Mi sbagliavo, ma solo gareggiando si correggono certi errori. Quest'anno, poi, faccio parte di un programma importante: sviluppare la 205 e portarla a vincere il campionato mondiale. Ho alle spalle il lavoro e le attese di molte persone, e con un misero e stupido errore posso vanificare ogni loro sforzo, ogni investimento che è magari costato decine di milioni. È impossibile non auto-responsabilizzarsi».

— In Corsica, all'esordio della 205, hai perso solo per colpa dell'incidente dell'ultima tappa.

«Non me ne parlare: è stato uno dei momenti più difficili della mia vita. Eravamo partiti con l'intenzione di fare una gara di esperienza, poi ci siamo trovati in testa e ci sembrava di vivere un sogno. A ogni assistenza tutti gli uomini del team mi dicevano "Coraggio, ormai è fatta", e io acquistavo sempre più convinzio-



Le Peugeot 205 turbo 16 di Nicolas (sopra, FotoCockpit) e di Vatanen (sotto, FotoPress) sono state le regine dello sterrato toscano del recente Rally iridato di Sanremo

## 205 in gran media

TUTTI LA attendono quale grande protagonista della prossima stagione iridata. Si tratta però di un pronostico basato unicamente su considerazioni epidermiche, dato che solo in quattro dei dieci rally mondiali finora disputati è stato possibile fare un paragone diretto fra la 205 turbo 16 e le dirette concorrenti. L'unica considerazione statistica di una certa validità consiste nella valutazione della media punteggio tenuta dalla 205 nelle quattro gare cui ha partecipato, come riportato nello specchio che segue.

| RALLY                   | VATANEN  | NICOLAS  | PUNTI IRIDE | MARCHE |
|-------------------------|----------|----------|-------------|--------|
| Tour de Corse           | ritirato | 4.       | 12          |        |
| Acropoli                | ritirato | ritirato | —           |        |
| Mille Laghi             | 1.       | —        | 18          |        |
| Sanremo                 | 1.       | 5.       | 18          |        |
| <b>TOTALE</b>           |          |          | <b>48</b>   |        |
| <b>MEDIA PUNTI/GARA</b> |          |          | <b>12</b>   |        |

LA 205 TURBO 16 ha portato quindi alla Peugeot 48 punti iridati, per una media di 12 punti a gara. A questa media, considerato che l'attuale regolamento internazionale prevede il computo del punteggio finale sulla valutazione dei sette migliori risultati, la 205 avrebbe concluso la stagione con 84 punti: il che equivale al terzo posto alle spalle di Audi e Lancia. Se si considera poi che in Corsica l'incidente di Vatanen fermò la 4x4 francese quando era in prima posizione, ormai irraggiungibile, e che in Grecia senza i problemi meccanici almeno uno dei due piloti avrebbe comodamente potuto finire terzo, si vede come il passo della 205 possa, con l'aumentata esperienza, solo migliorare. Gli avversari sono avvisati... □



## Jean-Pierre Nicolas

segue

stagione posso raggiungere risultati maggiori di altri più veloci di me. Sono forte sul fronte dell'endurance e della regolarità: sono sempre stato cosciente di queste mie possibilità, e non mi traumatizza sapere che ci sono piloti con il piede più pesante di me. Quando gareggiavamo con le "famose" Alpine, era Thérier il più veloce, ma nell'arco di una stagione ero io a ottenere più punti. Tornando a Vatanen, ripeto che siamo fortunati ad averlo in squadra. È sicuramente fra i più forti del mondo, con Alen e Röhrl, anche se Röhrl è più forte sull'asfalto».

— E Ari come amico?

«Non ci frequentiamo molto: lui vive in Inghilterra, e poi non parliamo la stessa lingua... In definitiva, non lo conosco molto, ma sono contentissimo delle sue performances».

— Qual è la forza del team Peugeot?

«Di base, è Jean Todt. Lui è uno che sa quello che vuole e come fare per ottenerlo: perciò è molto duro con tutta l'équipe... Oddio, mica ci picchia, eh, ma è estremamente esigente: chiede molto a tutti quelli che lavorano con lui. C'è molto equilibrio nell'équipe, non ci si può lasciare andare, a fare delle fantasie: tutto deve funzionare a dovere. Jean ha composto la squadra con elementi provenienti un po' da tutte le parti, e ciascuno di questi uomini ha bisogno di dimostrare qualcosa».

— Parlati della 205 turbo 16 e dei tuoi rapporti con lei.

«Fra le vetture attuali, non vedo chi possa competere con la nostra 205. Io trovo particolarmente fantastiche la motricità e la tenuta di strada. Alla potenza mi sono subito abituato: abbiamo iniziato con 300 cavalli, ora ne abbiamo 350 e potremmo arrivare ad averne anche cento di più».

— Com'è stato il tuo Sanremo? «Deludente. Non sono mai stato in forma: non ho mai trovato il giusto ritmo, per un buon numero di ragioni. Peccato, se fossi stato in forma avrei potuto finire secondo o terzo. Ne sono sicuro. Mi dispiace, perché era una gara dalla quale mi aspettavo molto, viste le prove intense effettuate nel mese di agosto».

— Hai avuto problemi con il pubblico italiano?

«Agli italiani, come ai portoghesi, piace stare in mezzo alla strada e "giocare al torero" con le vetture che arrivano. Posso giurare che è impressionante, soprattutto quando si deve tenere a fondo il pedale del gas: io non ci riesco, ho paura per loro. Del resto, non vedo come si possa risolvere il problema: l'Italia non è l'Inghilterra, e anche se ci mettessero un milione di poliziotti, starebbero tutti davanti ai poliziotti».

— A Sanremo, hai avuto un'ultima notte piuttosto movimentata...

«Pericolosa, piuttosto, come del resto tutti gli altri concorrenti. Gli organizzatori avrebbero dovuto annullare almeno le due prime speciali, prova ne siano i due incidenti che si sono verificati e che avrebbero anche potuto essere molto gravi. Io credo che gli organizzatori non siano coscienti della velocità alla quale viaggiano oggi le vetture da rally. Sono contro il fatto di fare nei rally quanto accade nei Gran Premi, che vengono interrotti in caso di maltempo: il rally è fatto per essere corso con qualsiasi condizione atmosferica, ma quello che è successo nell'ultima notte del Sanremo assomiglia alla tragedia, mai vista una cosa simile in venti anni di corse. Se questo mi capita in Kenya mi sta bene, ho la vettura equipaggiata alla bisogna, ma qui avevamo tutti vetture assettate per l'asfalto, con pneumatici larghi, anche da pioggia, nel caso, ma non per il diluvio».

— Dunque, Peugeot campione del mondo 1985?

«A priori, non vedo chi possa batterla l'anno prossimo».

Maurizia Baresi



## Ari Vatanen

segue

ne constatando che la vettura non dava il minimo problema, a eccezione dei freni che scaldavano troppo. Poi siamo volati giù per quella scarpata. Mi ci è voluto molto tempo per riacquistare piena lucidità, ma non per l'incidente: non riuscivo a perdonarmi un errore con il quale avevo buttato via un trionfo per tutta la Peugeot. Se non avessi avuto il pieno sostegno di Todt e dei suoi colleghi non so in quanto tempo avrei smaltito la delusione. È stato un errore enorme: e non perché stessi "tirando" troppo, o perché mancassi di concentrazione. È stato proprio il classico errore idiota, e per questo è stato ancora più grave».

— Ma non ha influito minimamente sul comportamento del team...

«Anzi, già dalla gara seguente, in Grecia, tutti erano ancora più motivati. È questa la forza incredibile del team Peugeot: una grande coesione nella volontà di vincere. All'Acropoli non tutto andò per il meglio, ma tutti eravamo fermamente decisi a vincere il rally. È stato così anche in Finlandia e a Sanremo, e niente ha rallentato il nostro cammino. Nessuno intende sottovalutare la concorrenza: Audi, Lancia e gli altri sono forti almeno quanto noi, ma sappiamo di avere a disposizione una vettura ottima, che permette ancora ampi spazi di miglioramento. Partiamo da Montecarlo, in gennaio, per dare l'assalto al titolo '85».

— Quanto è interessato Vatanen a un nuovo titolo iridato? «Il titolo marche mi interessa moltissimo. So che Jean Todt ne fa una questione di estrema importanza: "dobbiamo vincere un sacco di rally" dice sempre. A me si chiede di partecipare al progetto guidando al meglio di me stesso, e io sono felice che mi sia stata offerta questa possibilità. Non devo sbagliare».

— Sei anche tu uno di quelli che affermano di non essere interes-

sati al titolo piloti?

«Al contrario. Ora faccio parte di un progetto che mi consente molto spazio: vincere di nuovo il titolo per piloti è una delle mete che mi interessano di più».

— Il tuo programma per l'85 prevede spostamenti in tutti i continenti. Non sarai mai a casa...

«A molti piloti dispiace il fatto di essere poco a casa. Certo che anch'io sono felice quando posso essere a casa mia, in Inghilterra con mia moglie e i bambini (un maschietto e due femmine), ma viaggiare è parte integrante del mio lavoro, e non intendo farne un problema. Se non viaggiassi non potrei disputare il campionato del mondo, non potrei essere un pilota "top", e quindi non potrei nemmeno mantenere la mia famiglia come accade adesso. Mia moglie lo sa, e lo accetta. Sa anche che amo fare il pilota da rally, e non mi chiede nemmeno una volta di smettere perché lei ha paura o per altre ragioni».

— Quali sono gli avversari che temi maggiormente per il prossimo anno?

«I soliti, penso. L'Audi, certamente, ma anche la Lancia: so che la nuova 4x4 non sarà in gara prima di metà stagione, ma anche la 037 sarà dura da battere nelle gare su asfalto e senza neve o fango. Sono ancora tutte e due fortissime, e hanno i piloti più forti del mondo, in assoluto. In ogni rally c'è un momento in cui l'uomo può contare molto, anche se gli equilibri tecnici sono decisamente a favore di una vettura e a sfavore di un'altra. In questi momenti conta la classe, serve l'esperienza di un pilota, la sua voglia di vincere. Markku Alen, Walter Röhrl, Blomqvist, Bettega ma anche tanti altri non hanno certo nulla da imparare da me in questo senso».

— Vatanen prenota il bis iridato quindi?

«Sì, questo è certo. Non mi scopro troppo dicendo che lo prenoto: lo prenoteranno anche tanti altri, penso, anche il mio compagno di team».

— A proposito, Todt ha promesso di sputare il nome solo il 14 dicembre, al meeting della Peugeot a Parigi. Tu non puoi fare qualche anticipazione?

«Assolutamente no. Chiedete a Todt».

— Temi qualcuno in particolare come pilota Peugeot?

«No. Non ci penso nemmeno. Io farò la mia parte, lui deve pensare alla sua».

Roberto Boccafogli



In alto, Vatanen sorridente a Sanremo (FotoCockpit). Sopra, Nicolas a un'assistenza (FotoPress)



# DOVE CORRIAMO

Calendario sportivo dal 19 al 22 ottobre 1984

kits aerodinamici  
**bubble-car**  
personalizzazioni sportive

19-20 ottobre

### Golden Reef Rally

R ●●● N-A-B  
Rand Motoring Club - Po Box  
4976 - JOHANNESBURG 2000  
(Sudafrica)

19-21 ottobre

### Chiusura di stagione a Zolder VC

●●● A-F3-FF-FS-F5-VW  
OTO Club Zolder - Begonianlaan  
21 - 3540 HEUSDEN ZOLDER  
(Belgio)

### Rally Court Franche Comté

R ●●● N-A-B  
Rancing Club Court - Case  
Postale 53 - 2738 COURTE  
(Svizzera)

### 3 Städte Rally

R ●●● N-A-B  
ADAC Südbayern e V - Ridlerstr.  
35 - 8000 MUNCHEN 2  
(Germania)

20 ottobre

### 3 ore di Puerto Rico

VC ●●● A-B  
Federacion de Automovilismo de  
Puerto Rico - Po Box 40774 SAB  
JUAN (Portorico)

### Boucles de Liège

R ●●● N-A-B  
Royal Motor Union - 254 bld.  
d'Avroy - 4000 LIEGE (Belgio)

20-21 ottobre

### GP del Portogallo F.1 all'Estoril

VC ●●● F.1+N-A-B-T2-GT4  
Campionato mondiale F.1  
ACDME - Estrada Nacional 9 km  
6 - Apartado 139 - 2766  
ESTORIL CEDEX (Portogallo)

### Rally Jeanne d'Arc

R ●●● N-A-B-T2-GT4  
ASA Rally Jeanne d'Arc - 47  
Place di Gal de Gaulle - 76000  
ROUEN (Francia)

### Teboil Rally a Turku

R ●●● A-B  
Turun Urheilutoimilijat - Petkeltie  
4 D 125 - 20540 TURKU 54  
(Finlandia)

21 ottobre

### Euro F.3 al Jarama

VC ●●● F.3  
Campionato europeo piloti F.3  
RACE - Jose Abascal 10 -  
MADRID (Spagna)

### Euro-Turismo al Mugello

VC ●●● A+Tr. Metro+F. 2000  
Campionato europeo turismo  
AIM Mugello - c/o AC Firenze -  
Via Amendola 36 - 50121  
FIRENZE

### Cart a Laguna Seca

VC ●●● F. Cart-FSV-VW  
CART - 3221 - W. Big Beaver  
Road - TROY Mich. 48084 (USA)

### Coppa Monti IBLEI

VS ●●● N-A-B-S6  
AC RAGUSA - via Ercolano 22  
97100 RAGUSA

### Gara Club a Magione

VC ● tg - F. Panda  
A.S. Henry Morrogh - Casella  
Postale 8 - 06063 MAGIONE  
(Perugia)

### Euro-autocross a Lombardore

AC ●●● A-B-S5  
Campionato europeo autocross  
S.O.GE.SPO. - Via Mazzini 19 -  
10123 TORINO

### Cross a Latina

AC ●A-B-S5  
Auto Club Latino - Via A. Diaz 18  
- 04100 LATINA

### Cross a Vaccarino

AC ●A-B-S5  
Team Padova Cross - Via Papa  
Giovanni XXIII, 57 - 35010  
CURTAROLO (Padova)

### Slalom del Gabbro

SI ●N-A-B-VS  
Scud. Livorno Corse - Viale Italia  
403 - 57100 LIVORNO

### Slalom parallelo a Cosenza

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

22 ottobre

### Rally Neustadt

R ●●● N-A-B  
MC Baltic Neustadt e V -  
Hochstr. 15 - 2430 NEUSTADT  
(Germania)

## Le gare rinviate e annullate

|               |                                 |                            |
|---------------|---------------------------------|----------------------------|
| 20-21 ottobre | <b>FINALI RENAULT AL RICARD</b> | rinv. al 26-28 ottobre     |
| 21-27 ottobre | <b>HIMALAYAN RALLY</b>          | rinv. al 28 ott.-4 nov.    |
| 21 ottobre    | <b>SLALOM CALICE L.-GARBITA</b> | annullato                  |
| 21 ottobre    | <b>SLALOM A BENEVENTO</b>       | rinv. a data da destinarsi |

## I saloni europei dell'auto

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

**TELE SPRT NT**  
**(051) 455448**  
è il vostro numero  
di riserva quando  
trovate occupato  
il **453333**

### LEGENDA

|       |                             |       |                    |      |                          |     |                      |
|-------|-----------------------------|-------|--------------------|------|--------------------------|-----|----------------------|
| ●●●   | Internazionale              | F1    | Formula 1          | FSV  | Formula Super Volkswagen | S6  | Vetture sport        |
| ●●●   | Nazionale a part. straniera | F2    | Formula 2          | FR   | Formula Renault          | SA  | Vetture elaborate    |
| ●●●   | Nazionale                   | F3    | Formula 3          | FRE  | Formula Renault Europa   | SL  | Slalom               |
| A     | Gruppo A                    | F4    | Formula 4 FIK      | FV   | Formula Volkswagen       | STK | Stock car            |
| A 112 | Autobianchi A 112           | F2000 | Formula 2000       | GT3  | Gran Turismo di serie    | T1  | Turismo di serie     |
| AC    | Autocross                   | FAt   | Formula Atlantic   | GT4  | Gran Turismo speciale    | T2  | Turismo speciale     |
| B     | Gruppo B                    | FF    | Formula Ford 1600  | IMSA | Vetture GT USA           | tg  | Tutti i gruppi       |
| C     | Gruppo C                    | FFiat | Formula Fiat       | R    | Rally                    | VC  | Velocità in circuito |
| D     | Gruppo D                    | FL8   | Formula libera     | R5   | Renault 5                | VE  | Vetture d'epoca      |
| DGT   | Dragster                    | FP    | Formula Panda      | R5t  | Renault 5 turbo          | VS  | Velocità in salita   |
|       |                             | FS    | Fuoristrada        | RC   | Rallycross               | VG  | Velocità su ghiaccio |
|       |                             | FSF   | Formula Super Ford | S5   | Vetture silhouette       |     |                      |

**AUTOSPRINT** - Il settimanale da corsa - Anno XXIV N. 42 del 16-22 ottobre 1984  
CONTI EDITORE S.p.A. - Direttore responsabile: **ITALO CUCCI**

**PREZZI ALL'ESTERO:** Australia Doll. 4,50 - Austria Sc. 60,00 - Belgio Bfr. 77,00 - Canada C. Doll. 3,50 - Danimarca Dkr. 28,00 - Francia Fr. 16,00 - Germania Dm. 7,50 - Grecia Dr. 270,00 - Inghilterra Lgs. 1,80 - Lussemburgo Lfr. 72,00 - Malta Cm. 45 - Olanda Hfl. 7,70 - P.to Monaco Fr. 16,00 - Spagna Pts. 285,00 - Svizzera Sfr. 5,00 - Svizzera Canton Ticino Sfr. 4,20 - Sud Africa Rand 3,95 - USA Doll. 2,75. MODALITÀ DI PAGAMENTO: a) vaglia postale - b) assegno bancario - c) versamento sul c.c. postale n. 244400, da intestare a Conti Editore S.p.A., via dell'Industria 6 - 40068 San Lazzaro di Savena (Bologna). Numeri arretrati: il doppio del prezzo di copertina.

**AUTOSPRINT ALL'ESTERO:** Argentina: Viscontia Distribuidora S.C.A. Calle la Rioja 1134/56, Buenos Aires; Arabia Saudita: Al-Khazindar Establ. P.O. Box 157, Jeddah; Australia: Speedimpex Australia PTY. Ltd., 160-166 - Sussex - Street - Sidney; Austria: Morawa & CO., Wollzeile, 11, 1010 Wien 1; Belgio: Agence & Messageries de La Presse S.A., Dept. Publications 1, Rue de La Petite-Ile 1070 Bruxelles; Brasile: Livraria Leonardo da Vinci Ltda., Rua Sete de Abril, 127, 2° Andar, S/22, San Paolo; Canada: Speedimpex Distribution Inc., 155 Deerhide Crescent, Unit 5, M9M-2Z2, Toronto, Ont.; D.P.E. distribution de Presse European Inc., 9875 L'Esplanade, H3L-2X2, Montreal, Que.; Danimarca: Dansk Bladistribution, V/Mogens Schroeder 5, Rosenborggade 1130 Copenhagen; Ecuador: Oviedo Ermanos, Agencia De Publicaciones S.A. Chimborazo Sil Y Luque, Guayaquil; Francia: C.C.E.I., 107, rue Réaumur, 75002 Paris; Germania del Sud: Presse Diffusion S.A., Rue de Millo, Monaco Principato; Germania: W.E. Saarbach G.m.b.H., Postfach 10 16 10, Follerstrasse, 2, 5000 Koeln, 1; Grecia: The American, Book & News Agency 387, Vouliagmenis Avenue, Ilioupolis-Athens; Inghilterra: Spotlight Magazine, 1 Benwell Road, London N7 7AX; Iran: Zand Bookshop, 6/7 Karimkhan Zand Avenue, Teheran; Iranian Amalgamated Distribution Agency Ltd., 151 Klaban Soraya, Teheran; Jugoslavia:

Prospecta, Terazije 16, Beograd; Lussemburgo: Messageries Paul Kraus 11, rue Christophe Plantin, B6ite Postale 2022, 1022 Luxembourg; Malta: Miller Distributors Ltd., M.A. Vassalli Street, Valletta; Olanda: Van Ditar B.V., Oostelijke, Handelskade 11, 1019 Amsterdam; Pakistan: Indus River Contractors, Tarbela Dam Colony, District Abbottabad, Pakistan; Portogallo: Armando Loureiro Pereira LDA., Rua Rodrigo De Fonseca 135-5 E, Lisboa 1; Principato di Monaco: Presse Diffusion S.A., 7, Rue de Millo, Monaco; Spagna: Sociedad General Espanola de Libreria, Avenida Valdeleparra s/n, Alcobendas-Madrid; Sociedad General Espanola de Libreria, Calle Avila 129, Barcelona-5; Sud Africa: L'Edicola Mico (PTY) Ltd., Fanora House 41 Kerk Street, Johannesburg; Svezia: Bror Lundberg, Box 19513, 104-32 Stockholm; Svizzera: Kiosk A.G., Maulbeerstrasse, 11, Bern; Naville S.A. - Service Presse Case Postale, 38-42, Avenue Vibert, 1227 Carouge; Schmidt-Agence AG., Sevelstrasse, 34, 4002 Basel/Svizzera; Svizzera Canton Ticino: Melisa S.A., Via Vegezzi 4, 6901 Lugano; Turchia: Yabancı Basın Tevizi, Barbados Bulvari 51, Besigtas-Instanbul; Uruguay: D.I.S.A., Julio Herrera Y Obes 1626-28-30, Montevideo; Julio Nunez, Avenida Gonzalo Ramirez 1393, Montevideo; U.S.A.: Speedimpex U.S.A. Inc., 23-16 40th Avenue, Long Island City N.Y. 11101; Venezuela: Editorial Ca. Calle Negrin, Ed. Davales, Planta Baja, Caracas.

**PUBBLICITÀ:** Concessionaria: A. Manzoni & C. S.p.A. Via Villorosi, 13 - 20143 Milano - Tel. (02) 83.872 FILIALI: 40121 Bologna, Via dei Mille, 16 - Tel. (051) 261218 - 225609; 16129 Genova, Tel. (010) 369347; 80121 Napoli, Via Medicina, 17 - Tel. (081) 312297 (5 linee); 35100 Padova, Via Pallizzo, 15 - Tel. (049) 35515 - 35559; 90141 Palermo, Via Messina, 3 - Tel. (091) 589111; 00186 Roma, Via del Corso, 207 (P.zza Colonna) - Tel. (06) 6794091 - 6783051; 10128 Torino, Via Montecuocoli, 6 - Tel. (011) 51.75.86-7-8. E altre filiali in Italia. Articoli, foto e disegni non richiesti, anche se non pubblicati, non verranno restituiti - Copyright «Autosprint» 1984.



# POLO



## Grande come una Polo, fedele come una Volkswagen.

È bella, come tutto ciò che è funzionale. Lunga soltanto 366cm, è agile nel traffico e facile da parcheggiare. Ma è anche confortevole nei lunghi viaggi. Con un abitacolo accogliente, cinque comodi posti

e un vano bagagli di 294 litri che può essere ampliato fino a 1170 litri, ribaltando il divano posteriore.

E con il suo robusto elastico motore di 1050cmc a bassi consumi e una velocità di crociera di 135 chilometri l'ora.

**VOLKSWAGEN**  **c'è da fidarsi.**

850 punti di Vendita e Assistenza in Italia.

Vedere negli elenchi telefonici alla seconda di copertina e nelle pagine gialle alla voce Automobili.