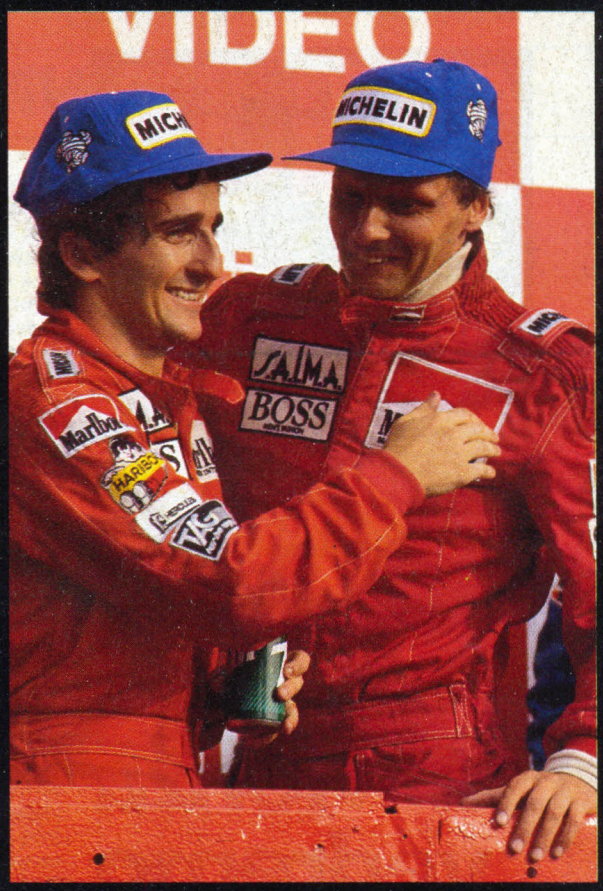
AUTOSPRINT

35

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

L. 1.500



GP D´OLANDA
La Quinta di Alain

Nemici in pista, amici fuori, Prost e Lauda si giocano in allegria il Mondiale già vinto dalla McLaren

LA FESTA DELL´UNITÀ

ESCLUSIVO

LAUDA RACCONTA GLI ANNI TURBO

RALLY

AUDI IRIDE IN FINLANDIA

Alla vigilia di Monza il Drake ha deciso di uscire dal riserbo e di raccontare tutta la verità sulla sfortunata stagione del Cavallino

E ADESSO PARLA FERRARI

IL SETTIMANALE DA CORSA - Anno XXIV - N. 35 - 28 agosto/3 settembre 1984

IN COPERTINA

A Zandvoort Prost su Lauda

E a Monza vedremo la «bella»

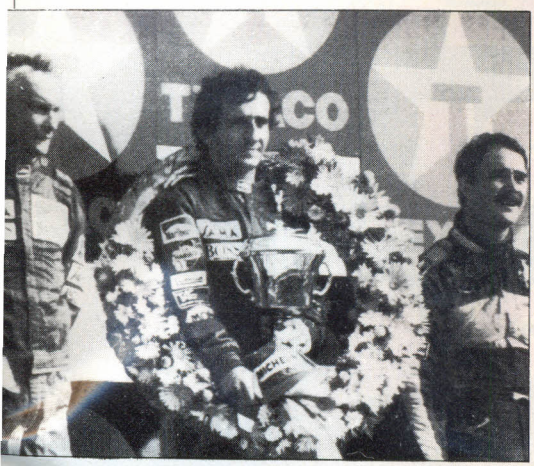
Le McLaren non hanno avuto rivali. Le Ferrari ancora kappaò: e forse il Drake in settimana farà il punto di una stagione sfortunata

di **Daniele Buzzonetti**

ZANDVOORT — Chissà se esiste un totoscommesse legato ai Gran Premi. Di sicuro non deve pagare molto per una McLaren-Porsche data vincente. Per uno scommettitore è sicuramente meglio buttarsi sui piazzamenti, dove tutto può succedere. Per il primo e secondo posto è invece una questione privata dei piloti, Alain Prost e Niki Lauda, che intanto hanno portato alla Casa del Surrey il primo titolo del 1985: il campionato del mondo costruttori stravinto con tre gare di anticipo. E con un piccolo record in più: quello dei successi nella stessa stagione: nove fino al GP d'Olanda contro gli otto della stessa McLaren e della Lotus nel '76 e nel '78. Cosa si può dire ancora di più di questo fantastico connubio tra l'unico telaio che ha segnato davvero una svolta storica dopo la generazione delle vetture a effetto-suolo e quel motore da sogno che è il Porsche-Tag? Si parla tanto di crisi Ferrari e in realtà la Casa di Maranello deve affrontare problemi maggiori rispetto ad altri team ma è un fatto che in crisi sono tutti i team di F.1 ad eccezione del mostro-McLaren. Era stato scritto che forse a Zandvoort, pista di tipo medio-veloce, le furie bianco-rosse non sarebbero state tanto avvantaggiate come sui curvoni di Zeltweg la settimana precedente. Pietose bugie per dare maggior sapore ad un campionato a senso unico, perché in realtà Prost e Lauda sono apparsi i soliti extraterrestri. E dire che non è stato affatto un GP noioso; nelle retrovie se ne sono viste di tutti i colori, dalle battaglie per il terzo posto a quelle per il decimo o il dodicesimo. Ma per il primo posto, niente da fare se non si era Lauda o Prost.

BATTAGLIA SPORTIVA. Non sono mai stati vicinissimi ma i due mattatori della McLaren hanno fatto capire che la loro «battaglia privata» sarà caratterizzata da un episodio determinante probabilmente a Monza. A Zandvoort, i due si sono studiati e, sportivamente, ha vinto il migliore. Lauda è stato come al solito autore di una bellissima rimonta nella quale non poteva perdere tempo e dove ha tirato davvero fuori le unghie come un giovane voglioso di mettersi in luce. Poi ha in parte pagato la scelta di gomme (ma, dovendo recuperare, non poteva montare gomme dure come Prost) e in parte è stato condizionato da un Prost decisissimo a sfatare la voce che lo voleva condizionato psicologicamente sulla pista dove nell'83 ha perso il titolo iridato. Al contrario, subito fuori Piquet per rottura del motore, Prost è partito all'attacco e ha poi aumentato il ritmo quando Lauda ha tentato l'aggancio. Niki si è portato fino a poco più di due secondi dal compagno di squadra, poi deve avere pensato che sei punti e la conservazione della classifica mondiale provvisoria valevano più di un eventuale (e inutile) rischio. E anche con la punzecchiatura del compagno-di-squadra-scomodo alle spalle, Alain ha questa volta mantenuto tutto il suo sangue freddo e non ha sbagliato una virgola. Una vittoria ultrameritata con la quale ha preparato nel migliore dei modi quella che sarà la «disfida di Monza». Al GP d'Italia si parla già della possibile resurrezione del motore BMW per via del circuito velocissimo ma come si può pensare, che le McLaren non saranno ancora favorite? E a quel punto Lauda e Prost potrebbero davvero dare vita a un GP da favola: in palio il titolo iridato 1984.

TERZO POSTO SUDATO. Alla fine, sul terzo gradino del podio è salito (e con grande merito) Nigel Mansell: ma per questa piccola porzione di gloria la battaglia è stata incredibile. La bagarre è stata scatenata prima di tutto da Keke Rosberg con una Williams appena migliorata ma ancora vistosamente in difficoltà negli inserimenti in curva. Una macchina che sembrava voler andare dappertutto tranne che diritta nelle staccate; eppure Keke per tre giri ha tenuto testa anche a Lauda in quella «Scala della F.1» che è la curva Tarzan di Zandvoort. Peccato il ritiro per l'impianto elettrico ma alla fine è stato premiato Mansell che ha avuto (come spesso gli accade) il solo torto di essersi svegliato troppo tardi. Era 12. all'inizio ma la sua è stata una rimonta grintosa: ha passato anche il compagno di squadra De Angelis che comunque non è stato fortunato. È vero che



Niki e Alain, lotta continua

GRAN PREMIO	LAUDA		PROST	
	ARRIVO	TOTALE	ARRIVO	TOTALE
BRASILE	—	0	1	9
SUDAFRICA	1	9	1	15
BELGIO	—	9	—	15
S. MARINO	—	9	2	24
FRANCIA	1	18	—	24
MONACO	—	18	1	28,5
CANADA	2	24	3	32,5
DETROIT	—	24	5	34,5
DALLAS	—	24	—	34,5
G. BRETAGNA	1	33	—	34,5
GERMANIA	2	39	1	43,5
AUSTRIA	1	48	—	43,5
OLANDA	2	54	1	52,5

il romano è sembrato leggermente sotto-tono rispetto ai più recenti GP ma poi è stato letteralmente bloccato dal solito doppiato Winkelhock e dall'olio di Laffite. Protagonista mancato è stato invece Piquet, ormai il «Pierino la peste» dei GP. Appena può, cerca di inserirsi tra le McLaren; ma non sempre la Brabham glielo consente. Questa volta ha ceduto il motore BMW e non è certo la prima volta. Su di giri anche i due della Renault, soprattutto Tambay è apparso parecchio battagliero e ne sa qualche cosa proprio De Angelis. Ma la vettura francese manca sempre di quel quid in più per essere grande.

SOGNI PROIBITI. Visto che è uscito anche il 23 sulla ruota di Milano, si sperava anche nella cabala per la Ferrari «lunga» in Olanda. E invece i successi di Pironi e Arnoux nell'82 e '83 non hanno favorito il miracolo. Nemmeno una nuova e ennesima sospensione posteriore ha rilanciato le 126 C4 alle prese con i soliti problemi di telaio. Ripetiamo che la compagnia dei team delusi, chi più e chi meno, quest'anno è piuttosto lunga ma, a differenza degli altri, una Ferrari perdente fa notizia tanto come in caso di successo. Quasi incommentabile la corsa di Alboreto (subito fuori per rottura di una turbina), Arnoux è risalito bene fino alla zona punti, stringendo i denti pur con una macchina lenta in curva e forse nemmeno brillantissima in accelerazione. Poi avrebbe potuto rimontare bene dopo la sosta per il cambio delle gomme, tanto che ha ottenuto perfino il giro più veloce, ma è stato fermato dall'impianto elettrico. Dunque, in un clima ancora più incerto la Ferrari ha iniziato il cammino verso il GP d'Italia a Monza, dove i tifosi si attenderanno una resurrezione forse impossibile. Ma se questo è un sogno proibito, probabilmente avranno almeno la soddisfazione di un intervento diretto dello stesso ingegnere Ferrari. Un intervento necessario perché tra la moltitudine di dubbi e di accuse più o meno velate, la parola di Ferrari potrà aprire uno spiraglio di luce sulla stagione '84 del Cavallino. Dal giorno della presentazione della C4, il «Grande Vecchio» non ha più detto nulla di ufficiale ma si «rifarà» presto in due occasioni. Interverrà infatti alla Festa dell'Unità-Sport a Modena dopo il GP di Monza ma la sua sarà comunque una presenza da invitato. Soprattutto terrà molto presto — prima di Monza — una conferenza ufficiale, dove «tutta la verità» potrà venire a galla. Una occasione nella quale Ferrari potrà probabilmente annunciare la «seconda parte» di quel suo famoso comunicato con il quale ha ribadito la fiducia ad Alboreto e Arnoux per l'85. Confermati i piloti, si parlerà naturalmente di «decisioni tecniche», spina nel cuore di tutto quest'anno. È un momento delicato ma ogni cosa dovrebbe essere chiarita, a cominciare dalla posizione dell'ing. Forghieri, «generale» di tante battaglie vittoriose ma anche sotto accusa per la mancata ristrutturazione tempestiva della C4. E a proposito di Forghieri, c'è anche una voce curiosa: pare che di recente non possa essere più considerato uno degli azionisti di minoranza della Ferrari, perché avrebbe ceduto la sua quota al d.s. Marco Piccinini. Una curiosità, ovviamente, perché tanto non è da simili manovre che arriveranno le vittorie nei GP.

SOMMARIO

AUTOSPRINT

Il settimanale da corsa

n. **35**
Anno XXIV
28 agosto-3 settembre 1984

Direttore responsabile
ITALO CUCCI

Vice Direttore: Tommaso Valentinetti, **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, Messaggerie Internazionali s.r.l., via Calabria 23, tel. 02/90.72.20.27-8-9, Fizzonasco di Pieve Emanuele (MI) Telex 312597 Mexint-I
Pubblicità: Concessionaria A. Manzoni & C. S.p.A., via Villoresi 13, 20143 Milano, tel. 02/83.872
Abbonamenti: ITALIA Annuale L. 62.400. Semestrale L. 32.000. ESTERO Via terra o mare L. 100.000
Via aerea: Europa e bacino mediterraneo L. 140.000 - Africa L. 200.000 - Americhe L. 220.000 - Asia L. 220.000 - Oceania L. 300.000
Stampa: Poligrafici Il Borgo, 40068 San Lazzaro di Savena (Bologna), via dell'Industria 6, tel. 051/45.55.11

FORMULA 1
Il GP d'Olanda 2-23
Portogallo in alto mare 45
IL PERSONAGGIO
Johnny Cecotto 30
L'ESCLUSIVA
Niki Lauda: correre per vivere 32
SPECIALI
Zoom: il film a colori di Zeltweg 49
Il fumetto di Zeltweg 107
SULLA STRADA
La nuova Opel Kadett 73
ENDURANCE
Porsche: ma quale? 66
RALLY
Mondiale: 1000 laghi 91
Europeo: Halkidiki 97
Presentazione Piancavallo 86
LE GARE DELLA DOMENICA
F. 2 a Donington 99
RUBRICHE
Tuttesprint 28
Self Service (posta) 80
Autocompravendita 82
Dove corriamo 111

AUTOSPRINT IL SETTIMANALE DA CORSA FONDATO NEL 1961 | È registrato presso il Tribunale di Bologna n. 3395 del 25/2/1969 | CONTI EDITORE Direttore Editoriale ITALO CUCCI | Accertamenti Diffusione Stampa Certificato n. 696

MERCATO PILOTI/Accanto al brasiliano resta quasi certamente De Angelis

Ufficiale: Senna è Lotus

La Casa inglese ha rinnovato il contratto con la Renault per i motori. Toleman e Hart col Bmw? Lauda resta alla McLaren, De Cesaris forse alla Brabham. La Ats in forti difficoltà

ZANDVOORT — In Olanda il mercato delle voci ha finalmente lasciato il passo a quello dei fatti: proprio nella giornata di sabato, il brasiliano **Ayrton Senna** ha firmato, per i prossimi due anni, con la **Lotus,** probabilmente portandosi in dote la sponsorizzazione Segafredo. Il trasferimento ha avuto una coda polemica quando la Toleman ha replicato al comunicato Lotus ricordando di avere un contratto con Senna anche per il 1985. Il giovane brasiliano ha tuttavia fatto sapere che pagherà di tasca propria i 130 mila dollari (oltre 200 milioni di lire) della penale.

LOTUS. Concluso l'ingaggio di Senna, la scuderia è all'opera per trattenere **De Angelis.** A tale scopo ha rilanciato su una offerta della **Williams** che, oltre a garantire a Elio un miglior trattamento economico, prometteva anche un trattamento identico a quello di **Rosberg** che, comunque, ha solo sottoscritto un'opzione con Williams. Certamente l'accoppiata Senna-De Angelis soddisferà sia Doucarouge che lo sponsor Player, che rimarrà certamente per altri due anni. Risolti anche i problemi di motore: un comunicato **Renault** ha precisato che la Lotus usufruirà del motore francese per il prossimo triennio. In partenza la Lotus avrebbe preferito un contratto solo annuale, in vista del Turbo Ford per il 1986, ma alla fine, la «paura» di restare l'anno prossimo a piedi, ha forzato la decisione.

RENAULT. Tramontata la possibilità **Lauda** (in questi giorni la firma di rinnovo con la McLaren), la casa francese bracca da vicino **Piquet** (che non ha ancora rinnovato con la Brabham) ma soprattutto **Arnoux,** sempre per inseguire il sogno di un mondiale tutto francese, dal pilota alle gomme. Arnoux è sì stato riconfermato dalla Ferrari, ma il suo contratto è con la Marlboro. Già confermato Warwick, quello che potrebbe liberarsi è il posto di **Tambay.** Qualche speranza anche per il francese **Streif,** attualmente in F. 2.

Ayrton Senna dalla Toleman alla Lotus: il trasferimento è ufficiale da sabato anche se il brasiliano dovrà pagare una penale di 130 mila dollari (FotoAmaduzzi) **Nella pagina accanto due immagini del tifo McLaren: sopra, la folla di Zandvoort esulta per Prost e Lauda; sotto Miss McLaren** (fotoVillani)

BRABHAM. Alla corte di **Ecclestone** potrebbe per l'appunto arrivare Tambay. Ci sarebbe l'ostacolo della Parmalat che vuole il pilota italiano ma va detto che Patrick, dopo il periodo Ferrari, potrebbe consentire l'eccezione.

FERRARI. In teoria non ci dovrebbero essere problemi dopo la riconferma ufficializzata a Dallas ma se proprio Arnoux dovesse partire (per via del contratto Marlboro), a Maranello potrebbe anche calare **Rosberg,** da sempre nel mirino Ferrari per la sua grinta alla «Villeneuve».

LIGIER. De Cesaris potrebbe partire con destinazione Brabham: sarebbe infatti l'italiano ideale per accontentare lo sponsor. Nel caso potrebbe arrivare **Laffite,** che sembra aver receduto dai propositi di ritiro a fine stagione.

TOLEMAN. Partito Senna, il suo probabilissimo sostituto è **Johansson.** Per la seconda macchina (essendo ancora incerto il futuro di **Cecotto**) mantengono qualche sia pur lieve possibilità sia **Capelli** che **Martini.**

OSELLA. Fermo restando l'impiego del nuovo 8 cilindri Alfa, si andrà avanti con le guide attuali.

ATS. Chi non ha problemi di mercato piloti è purtroppo la casa tedesca: perso l'appoggio ufficiale della Bmw, questo per la scuderia tedesca dovrebbe essere l'anno di chiusura.

Nel campionato Cart

Corrado Fabi da domenica corre negli USA

CORRADO FABI ha finalmente trovato uno sbocco agonistico valido. L'ex campione europeo di F.2 ha infatti raggiunto un accordo col team dei fratelli Forsyth per disputare le restanti corse del campionato Cart statunitense al volante di una monoposto March mossa dal propulsore Ford Cosworth Dfx turbocompresso. Il giovane pilota di Milano, dopo le interlocutorie esperienze con la Brabham Bmw Bt 53 di F. 1, con la quale ha partecipato ai GP di Monaco, Canada e Dallas, non aveva trovato alcuna possibilità concreta di continuare la sua esperienza nella massima formula. Nella squadra di Bernie Ecclestone, infatti, a concludere la stagione sarà il fratello maggiore di Corrado, Teo, mentre altri team contattati dal giovane milanese, come la Toleman, hanno richiesto una cifra che in casa Fabi non sono disposti a spendere. **«Era segnato nel libro del destino** — hanno detto dopo la firma dell'accordo i fratelli Forsyth — **Nel 1984 abbiamo perso la collaborazione di Teo ma abbiamo trovato Corrado. Ora le corse dovrebbero andare meglio per concludere degnamente una stagione sfortunata».**

IN EFFETTI il 1984 non ha portato grandi allori alla squadra statunitense.Ad inizio stagione Teo Fabi, per colpa di continue rotture, non è stato in grado di ripetere gli exploit dell'anno scorso, quando al volante di una March dei fratelli Forsyth concluse al secondo posto nel campionato Cart. Successivamente il sostituto di Teo, il canadese Kevin Cogan è incappato in un grave incidente sulla pista di Pocono due settimane fa, fratturandosi la gamba destra.Cogan, come As ha già pubblicato, dovrà star fermo tre mesi. La scelta del sostituto è caduta su Corrado, che già in precedenza aveva parlato con i Forsyth circa un eventuale impiego nella stagione 1985, a fianco del fratello Teo. Ma il divorzio tra quest'ultimo e il team americano aveva fatto cadere la possibilità, riapertasi alla luce dell'incidente di Cogan. Corrado Fabi ha battuto la concorrenza di parecchi piloti, tra i quali spiccano i nomi di Emerson Fittipaldi, Pancho Carter, John Paul jr e Fulvio Maria Ballabio. L'esordio di Corrado è previsto domenica per la corsa del Mid Ohio, un circuito che potrebbe adattarsi facilmente alle caratteristiche del minore dei Fabi brothers. Chissà che il fratello di Teo non riesca a fare il bis, imitando le imprese di Teo.

Lino Manocchia

A Zandvoort incetta di record!

La McLaren è Miss Mondo

LA McLAREN con il successo di Prost e il secondo posto di Lauda in Olanda ha vinto per la seconda volta (a dieci anni di distanza) il titolo mondiale costruttori. Mancano ancora tre GP alla fine del campionato '84 ma l'iride per la McLaren è matematicamente certo. Alla realizzazione dell'impresa ovviamente ha collaborato in maniera determinante anche il motore Tag-Porsche che aveva fatto il proprio debutto sulla McLaren un anno fa proprio in Olanda.

ZANDVOORT HA segnato una data storica per la McLaren anche per altri motivi. Qui la marca inglese ha colto il suo 9. successo stagionale: una cifra che le consegna il record assoluto in questa particolare classifica e che relega in posizione secondaria le 8 vittorie della Lotus nel 1978.

SEMPRE A ZANDVOORT, Alain Prost ha battuto il proprio record stagionale di vittorie in un GP: l'anno scorso con la Renault ne aveva collezionate quattro; quest'anno, con ancora tre GP da disputare, il francese è già a quota cinque. Il totale di Prost ora è 14: come Brabham, Fittipaldi e G. Hill.

Ultima annotazione relativa a Zandvoort e alla McLaren: matematicamente il mondiale 1984 (se mai v'erano stati dubbi) è ormai una questione privata fra Prost e Lauda: tutti gli altri non sono più in grado di raggiungere Alain e Niki con una eccezione. Solo De Angelis, infatti, in teoria — tenuto conto degli scarti — potrebbe arrivare a quota 54,5 superando l'attuale punteggio del campione austriaco.

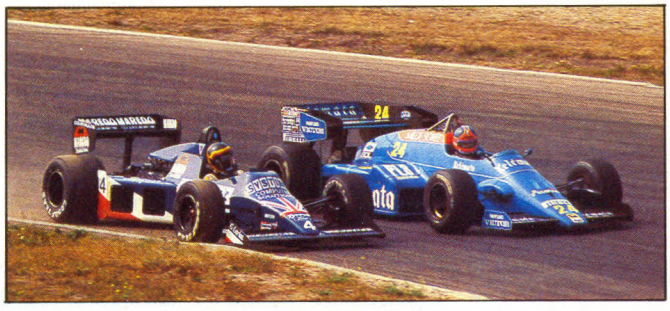
Mauro Mori

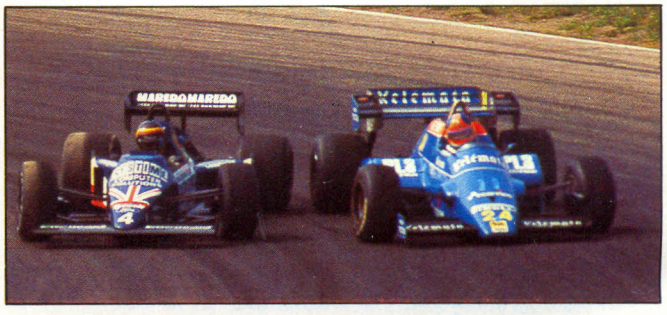
Albo d'oro costruttori

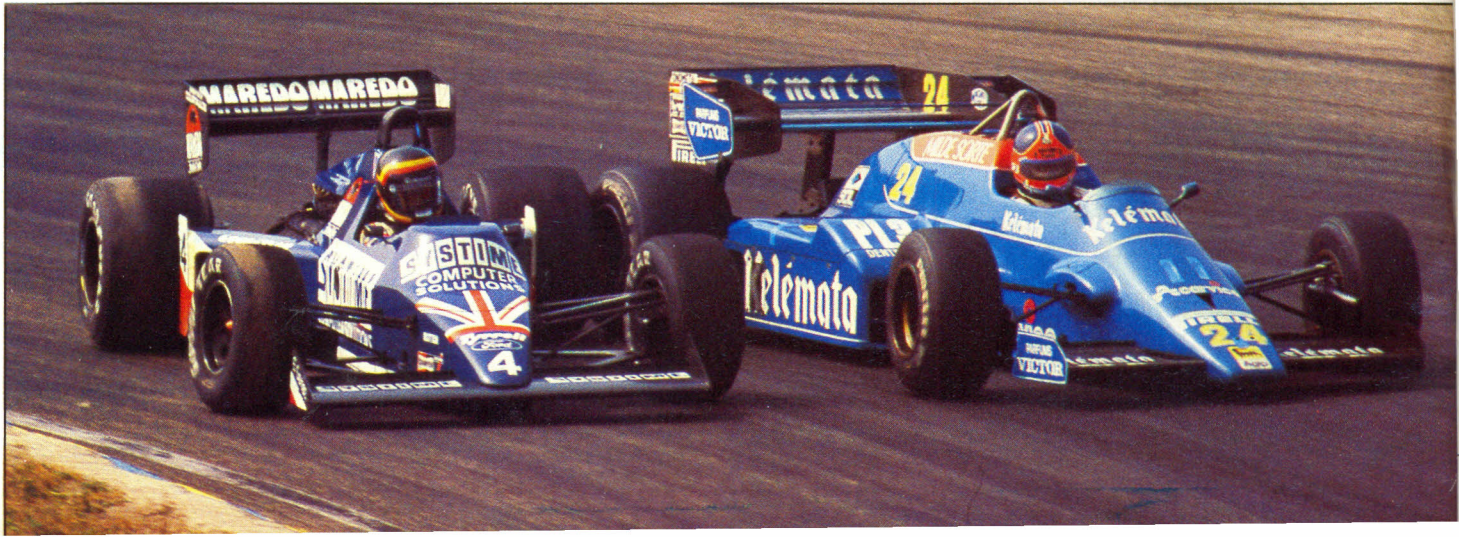
1958 Vanwall	1967 Brabham	1976 Ferrari
1959 Cooper	1968 Lotus	1977 Ferrari
1960 Cooper	1969 Matra	1978 Lotus
1961 Ferrari	1970 Lotus	1979 Ferrari
1962 BRM	1971 Tyrrell	1980 Williams
1963 Lotus	1972 Lotus	1981 Williams
1964 Ferrari	1973 Lotus	1982 Ferrari
1965 Lotus	1974 McLaren	1983 Ferrari
1966 Brabham	1975 Ferrari	1984 McLaren

N.B.: Il Campionato del Mondo Costruttori è stato istituito solamente nel 1981. Precedentemente, dal 1958 al 1980, esisteva una Coppa F.I.A. Costruttori.

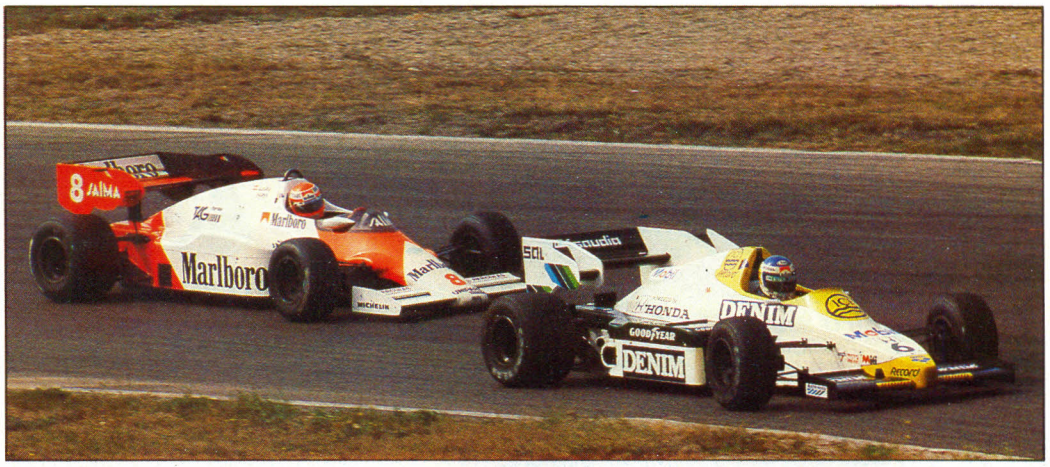
Marlboro
parmalat
parmalat
Marlboro
7
11
16


MAREDOMAREDO
24


MAREDOMAREDO
télémata
24


MAREDOMAREDO
télémata
24
4
VICTOR

GP OLANDA



Gli unici brividi

Finalmente si parte (sopra) senza ripetizione. La pole position è di Prost ma Piquet balza subito in testa. Nelson cercherà come in altre occasioni di tener testa ad Alain, ma sarà presto costretto al ritiro. Dopo, Festival McLaren. Il GP d'Olanda ha offerto poche emozioni. Un momento drammatico, (a sinistra) un duello fra Ghinzani e Bellof; nelle foto piccole l'inizio e la fine del confronto non correttissimo che ha raggiunto il top quando (foto grande) le due vetture si sono toccate. Ma il vero animatore della gara è stato Keke Rosberg, che si è opposto con veemenza allo strapotere delle McLaren. Qui (a destra) la sequenza del duello con Lauda che, dopo due tentativi, riesce infine a superare il finlandese al dodicesimo giro, nel rettilineo del traguardo, quando all'abilità di guida s'è imposta la superiore potenza della McLaren di Niki. In questa fase l'austriaco s'è avvicinato all'amico-rivale Prost, prima di cedere e di lasciarlo assoluto dominatore della corsa. (FotoColombo e Amaduzzi)

Come sempre, McLaren davanti a Ferrari. L'immagine qui sopra (fotoVillani) **è emblematica di una vicenda che si è rinnovata anche a Zandvoort: Prost supera Alboreto. Qui a destra, un altro protagonista sfortunato: Piquet** (fotoVillani) **partito in testa e presto fuori per guai al motore. Qui sotto, un momento di relax ai box Ferrari: Arnoux con una bella ammiratrice** (fotoColombo)

BOX FERRARI/Le macchine c'erano, la jella anche...

Boutsen ha aggredito Arnoux

Il belga, finito fuori pista, ha accusato René di essere un folle. E anche di più. Alboreto ko per l'esplosione di una turbina. Il francese tradito dalle gomme e dall'impianto elettrico

ZANDVOORT — Alboreto ritirato dopo sette giri per la rottura della turbina, Arnoux fermatosi a cinque giri dal termine per un guasto all'impianto elettrico che lo aveva perseguitato per tutta la gara: per la Ferrari l'ennesima corsa deludente. Tuttavia, se rispetto a Zeltweg la classifica non ha indicato nessun miglioramento, in realtà a Zandvoort la Ferrari è apparsa leggermente più competitiva, soprattutto in assetto da gara, quando nel warm up della mattina aveva girato su gli stessi tempi della Lotus. Essere passati dagli ottocento metri di altitudine di Zeltweg al livello del mare è stato per il motore un fatto decisamente positivo, permettendo buone velocità di punta, pur mantenendo un carico aerodinamico sufficientemente deportante. La corsa di Arnoux, problemi di natura elettrica a parte, poteva essere portatrice di soddisfazioni maggiori se ai box la direzione sportiva avesse autorizzato il cambio delle gomme quando i tecnici, dall'analisi dei tempi e del comportamento della vettura, avevano capito che Arnoux era cronicamente in crisi con le gomme posteriori. Arnoux era passato a girare dall'1'22" iniziale, all'1'26" del quarantesimo giro, quando ormai le gomme posteriori erano completamente usurate e René rischiava di farsi riassorbire oltre che da Mansell anche da Patrese. Appena sostituite le gomme, Arnoux riprendeva immediatamente un ritmo più ottimale, segnando addirittura, al 64. passaggio, il giro più veloce in 1'19"465, quando il miglior tempo del vincitore Prost era stato di 1'20"063, come dire che con un funzionamento ottimale delle gomme, le Ferrari avrebbero potuto essere quasi a livello delle McLaren e lottare certamente alla pari con Williams e Lotus. Ad avvalorare questa tesi, anche i tempi di Alboreto, che al terzo giro, con la macchina in condizioni di pieno carico, realizzava 1'21" 442, tempo che Mansell e De Angelis hanno realizzato a metà gara, con la macchina molto più leggera.

PER ARNOUX è stata una gara sofferta, dovendo lottare, oltre che con le gomme deteriorate, anche con un contatto di natura elettrica che ne avrebbe poi causato il ritiro. **«La macchina andava abbastanza bene** — ci ha detto — **se avessi potuto cambiare prima le gomme, forse avrei potuto arrivare terzo o quarto. Per tutta la corsa avevo problemi con il limitatore di giri che mi faceva dei contatti su tutto l'impianto elettrico».** Per quanto riguarda l'incidente con Boutsen, Arnoux ha dato la sua versione: **«Non ho nessuna colpa, mi apprestavo a rientrare ai box per il cambio delle gomme e avevo Boutsen dietro. Forse non ha tenuto conto che stavo rallentando, non lo so, fatto sta che mi ha tamponato con la sua gomma anteriore sinistra».** Di diverso parere Boutsen che furibondo, ha cercato Arnoux; trovatolo, il belga ha avuto per lui parole di fuoco: **«Sei un pazzo! Volevi farmi fare la fine di Villeneuve e Pironi? Hai frenato in pieno rettilineo per rientrare ai box senza dare nessun avvertimento per il cambio di traiettoria. Hai avuto un comportamento a dir poco allucinante, è un vero miracolo che non sia successa una tragedia».** Il belga ha percorso tutto il rettilineo con la sospensione aperta e lo spavento deve essere stato certamente di quelli grossi. Al proposito, va detto che Arnoux non è nuovo a dispute di questo genere con i colleghi. Ricordiamo — in particolare — il bisticcio piuttosto violento che ebbe a Brands Hatch con De Cesaris. Allora, René arrivò ad ammettere di avere di proposito «toccato» il pilota romano. Questa volta, se dovesse essere provata la versione di Boutsen, il ferrarista potrebbe incorrere in una sanzione Fisa. A Mansell è capitato...

c.m.m.

Montezemolo: «Non sono il mediatore di Lauda!»

NEGLI ULTIMI giorni si è tornato a parlare moltissimo di Luca Mentezemolo accostando — a volte con grossolana superficialità — il suo nome a quello di Niki Lauda. **«C'è chi ha persino scritto**— dice l'attuale amministratore delegato della Cinzano — **che sto facendo di tutto per riportare Niki alla Ferrari. In realtà, visti i miei rapporti così "scoperti" con Lauda e con l'ingegnere, credo proprio di essere la persona meno indicata per una "mediazione" del genere. Effettivamente un po' di tempo fa Lauda mi chiese se esisteva la possibilità di ripristinare un rapporto con la casa di Maranello ma io gli risposi che l'unica strada da battere era quella di un contatto diretto. Che, tutt'al più, gli avrei potuto dare una mano "dopo", non certo "prima". In quanto al mio possibile ritorno alla Ferrari come Direttore Sportivo, bè, pur con tutto l'affetto, l'amore, la riconoscenza e la devozione che porto a quell'ambiente mi sembra che questa sia una ipotesi ben al di là della fantascienza».**

Le PAGELLE di AUTOSPRINT

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

BRABHAM-BMW

voto 6

1 NELSON PIQUET

voto 8

Pilota: molta grinta finché il motore non ha ceduto. **Vettura:** potente molto equilibrata e veloce.

2 TEO FABI

voto 7

Pilota: prima parte della gara opaca, poi finale molto buono. **Vettura:** anche per lui finalmente una macchina a punto.

voto 7

TYRRELL-FORD

voto 5

3 STEFAN JOHANSSON

voto 6

Pilota: gara non eccezionale con una macchina mediocre. **Vettura:** con i limiti conosciuti dopo che è stata verificata.

4 STEFAN BELLOF

voto 5

Pilota: una gara complessivamente mediocre, poco combattiva. **Vettura:** i soliti limiti dopo la «condanna».

voto 5

WILLIAMS-HONDA

voto 6

5 JACQUES LAFFITE

voto 7

Pilota: gara onesta; tradito dal cedimento del motore. **Vettura:** bene finché è stata in gara.

6 KEKE ROSBERG

voto 9

Pilota: bella gara con la solita grinta e classe che gli conosciamo. **Vettura:** bene il motore, meno il telaio.

voto 7

McLAREN TAG-PORSCHE

voto 10

7 ALAIN PROST

voto 10

Pilota: gara magnifica per grinta, determinazione e classe. **Vettura:** nettamente superiore a tutte le altre.

8 NIKI LAUDA

voto 9

Pilota: bella gara ma ha sbagliato la scelta delle gomme. **Vettura:** come sempre la più competitiva in gara.

voto 9

RAM-HART

voto 3

9 PHILIPPE ALLIOT

voto 3

Pilota: gara mediocre senza nessuno sprazzo: da dimenticare. **Vettura:** con i limiti che ha da inizio stagione.

10 JONATHAN PALMER

voto 4

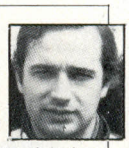
Pilota: sempre fra gli ultimi con poca combattività. **Vettura:** non competitiva nonostante il motore Bmw.

voto 3

LOTUS-RENAULT

voto 8

11 ELIO DE ANGELIS



voto 8

Pilota: gara non eccezionale, poca grinta. **Vettura:** buona anche se questa volta non all'altezza della situazione.

12 NIGEL MANSELL

voto 8

Pilota: bella gara complessiva, peccato abbia attaccato in ritardo. **Vettura:** buona anche se non eccezionale.

voto 8

ATS-BMW

voto 4

14 MANFRED WINKELHOCK

voto 3

Pilota: una gara da dimenticare, molto scorretto. **Vettura:** poco valida come sempre.

voto

RENAULT

voto 5

15 PATRICK TAMBAY

voto 7

Pilota: una bella gara con grinta nei limiti della vettura. **Vettura:** non figura ancora fra le migliori.

16 DEREK WARWICK

voto 6

Pilota: una gara senza infamia e senza lode. **Vettura:** neanche un Warwick può fare miracoli con questa Renault.

voto 5

ARROWS-BMW

voto 5

17 MARC SURER

voto 5

Pilota: una gara opaca senza eccellere in alcun modo. **Vettura:** con i soliti limiti conosciuti.

18 THIERRY BOUTSEN

voto 7

Pilota: una buona gara, combattivo e una guida pulita. **Vettura:** buona l'Arrows in mano al belga.

voto 7

TOLEMAN-HART

voto 5

19 AYRTON SENNA

voto 6

Pilota: gara mediocre mai a combattere fra i primi. **Vettura:** non competitiva come le ultime gare.

voto

SPIRIT-HART

voto 2

21 HUUB ROTHENGATTER

voto 4

Pilota: sempre ultimo fa rimpiangere Baldi. **Vettura:** poco potente e stabile, non competitiva.

voto

EUROALFA

voto 6

22 RICCARDO PATRESE

voto 7

Pilota: buona gara del padovano nonostante il mezzo. **Vettura:** i soliti limiti conosciuti, telaio e motore.

23 EDDIE CHEEVER

voto 7

Pilota: una gara in rimonta che lo ha portato avanti. **Vettura:** come per quella di Patrese i soliti limiti.

voto 5

OSELLA-ALFA ROMEO

voto 4

24 PIERCARLO GHINZANI

voto 5

Pilota: non ha potuto dare il meglio di se stesso. **Vettura:** poco potente e con problemi di stabilità.

30 JO GARTNER

voto 6

Pilota: gara buona ma senza infamia e senza lode. **Vettura:** gli stessi problemi di quella di Ghinzani.

voto 5

LIGIER-RENAULT

voto 4

25 FRANÇOIS HESNAULT

voto 5

Pilota: mai veramente competitivo e poco veloce. **Vettura:** motore poco potente e problemi di telaio.

26 ANDREA DE CESARIS

voto 6

Pilota: buona gara nonostante il mezzo non sia eccezionale. **Vettura:** soliti problemi, telaio e motore.

voto 4

FERRARI

voto 5

27 MICHELE ALBORETO

voto 6

Pilota: bene finché in gara, tradito da una turbina. **Vettura:** i soliti problemi, un po' meno accentuati del solito.

28 RENÉ ARNOUX

voto 7

Pilota: gara onesta premiata con il record sul giro. **Vettura:** meno problemi di quella di Alboreto.

voto 6

GP OLANDA

LA 3 GIORNI DI ZANDVOORT/Dalla pole al traguardo volata McLaren

Prost cinquina

Alain in Olanda replica a Lauda vincitore a Zeltweg. Ora Niki ha un solo punto e mezzo sul compagno. Rosberg protagonista frenato dalla mancanza di benzina. Le piraterie di Winkelhock

di **Cesare Maria Mannucci**

ZANDVOORT - La McLaren conquista il titolo mondiale costruttori con tre gran premi di anticipo e aspetta solo di vedere quale dei suoi due piloti porterà in casa l'iride dei conduttori. Questo il responso di Zandvoort che appena un anno fa aveva visto debuttare timidamente il turbo Tag-Porsche. Adesso, nella stessa terra d'Olanda, la McLaren una volta di più ha «firmato» il proprio dominio sugli avversari, un dominio che sta diventando esagerato: 9 gran premi vinti su 13; cinque con Prost e quattro con Lauda. Fin dalle prove la vettura anglo tedesca aveva espresso la propria superiorità conquistando la pole con Alain Prost (la terza della stagione).

VENERDÌ. Come ormai da copione, anche la prima sessione non valida per lo schieramento viveva sul dualismo Lauda-Prost, con l'inserimento di Nelson Piquet. Il brasiliano provava sia con la macchina da gara che con il muletto rimanendo fermo per noie all'accensione lungo il circuito. Erano in crisi le macchine spinte dal turbo Renault, soprattutto De Angelis che nonostante il quarto tempo si lamentava di un motore scarsamente potente con continui cali di pressione nella sovralimentazione. Alla Ferrari anche Arnoux disponeva della soluzione con il passo allungato. Alboreto girava con sospensione posteriore pull road, mentre Arnoux provava la soluzione con il tirante invertito. In crisi totale era la Ligier: appena De Cesaris si metteva al volante, subito cedeva il motore. Salito sul muletto, sia il romano che Hesnault si dovevano fermare per noie agli scambiatori che causavano forti perdite di pressione. In difficoltà le Alfa Romeo: i piloti lamentavano mancanza di velocità massima, pagando oltre dodici chilometri alle vetture di Mansell e Fabi. Protagonista di una paurosa uscita di strada era Rothengatter, che entrava in testacoda nella curva che immette sul rettilineo, danneggiando sensibilmente la scocca, e terminando le prove con il muletto. Bellof provava con un vecchio Cosworth DFV al posto dei soliti DFY, mentre Boutsen a causa di un testacoda non riusciva a riavviare il motore. Ultimo tempo per Ghinzani, tormentato da una frizione che slittava in continuazione. La sessione valida per lo schieramento confermava l'ormai tradizionale superiorità dello speciale motore da qualifica della BMW. Con una potenza superiore ai 900 CV sia Fabi che Piquet risultavano anche i più veloci al rilevamento fotoelettrico. Nonostante si lamentasse di un leggero sottosterzo, il brasiliano otteneva la prestazione poco prima che la pista diventasse impraticabile per l'olio lasciato dalle Alfa Romeo. Eccezionale la prestazione di Elio De Angelis, che con una pista estremamente sporca era l'unico a migliorare negli ultimi minuti. Una volta tanto stupivano in negativo le Mc Laren: Prost non poteva utilizzare al meglio il secondo set da qualifica a causa di uno scambiatore di calore che perdeva pressione, mentre Lauda a causa di un limitatore di giri che entrava in azione troppo presto, non andava oltre la sesta posizione. In assetto da qualifica andavano peggio le Ferrari, con Arnoux che terminava le prove con il muletto a passo corto a causa della rottura di una turbina sulla macchina da gara. Si registravano, anche a causa della elevata temperatura, moltissime rotture di motore: tra queste Cheever, che rompeva il propulsore sia sulla vettura da gara che con il muletto, Rosberg che non poteva così utilizzare il secondo set, e la Renault di Tambay., mentre Warwick sembrava aver risolto i problemi allo stomaco che lo avevano tormentato durante la prima sessione.

SABATO. Le nuove Goodyear anteriori dal diametro più grande, compivano il miracolo e Nigel Mansell conquistava il miglior tempo nella sessione non cronometrata. Tutti giravano in assetto da gara, con le Mc Laren che si limitavano ad effettuare test di gomme girando con basse pressioni di sovralimentazione. Con il pieno andavano bene le Ferrari: Alboreto otteneva il terzo tempo, mentre Arnoux si lamentava di un leggero sottosterzo. Anche Alboreto utilizzava la sospensione posteriore pusch road, già montata sulla macchina di Arnoux. Senna terminava le prove con il muletto avendo rotto il motore sulla vettura da gara, così come Rosberg che era tormentato da un difficoltoso funzionamento dell'iniezione, che a causa delle vibrazioni tendeva a starsi nel programma di funzionamento. Spavento per Elio De Angelis che in piena velocità si accorgeva della rottura dell'attacco del volante al piantone dello sterzo. Il romano evitava per miracolo l'uscita di strada. All'Osella dopo le difficoltà di venerdì, decidevano di far girare Ghinzani con la vettura vecchio tipo: i tempi parlavano a favore di questa soluzione. La particolare configurazione del circuito di Zandvoort, con un lungo rettilineo seguito da una continua serie di curve, creava molti problemi con i piloti indecisi se scaricare il profilo aerodinamico per ottenere una maggior velocità in rettilineo, necessaria per tentare i sorpassi in staccata alla curva Tarzan, oppure dare maggior deportanza per avere un comportamento migliore nella parte mista del circuito.

PER LA SESSIONE decisiva per lo schieramento Alain Prost piazzava una delle sue solite bombe, migliorando il proprio tempo di oltre un secondo e mezzo. Per il francese era la terza pole dell'anno, e la tredicesima della sua carriera. Se gioiva Prost, aveva da ridire Lauda. L'austriaco accusava Rosberg e Winkelhock di averlo ostacolato nei giri più veloci. Niki migliorava il proprio tempo di venerdì, ma nella classifica finale, sullo schieramento risultava solamente in terza fila. A parte Arnoux, Cheever e Patrese, tutti i

segue

Le classifiche di Autosprint dopo Zandvoort

PILOTA	PUNTI
1. Prost (13)	117
2. De Angelis (13)	112
Lauda (13)	112
4. Piquet (13)	110
5. Alboreto (13)	95
6. Warwick (13)	94
7. Arnoux (13)	93
Rosberg (13)	93
9. Mansell (13)	88
10. Senna (12)	86
11. De Cesaris (13)	82
12. Tambay (13)	77
13. Boutsen (12)	74
14. Cheever (12)	70
15. Laffite (13)	69
16. Patrese (13)	66
17. Teo Fabi (11)	68
18. Ghinzani (12)	65
Bellof (11)	65
20. Winkelhock (12)	60
21. Surer (13)	57
22. Palmer (11)	55
23. Brundle (8)	51
24. Hesnault 12)	43
25. Cecotto (9)	42
26. Alliot (11)	33
27. Baldi (5)	30
28. Rothengatter (5)	24
29. Gartner (5)	22
30. C. Fabi (3)	18
31. Johansson (3)	11

TEAM	PUNTI
1. McLaren (13)	108
2. Lotus (13)	98,5
3. Brabham (13)	93
4. Ferrarri (13)	92,5
5. Renault (13)	85,5
6. Williams (13)	76
7. Toleman (13)	74,5
8. Euro-Alfa (13)	69,5
9. Ligier (13)	68,5
10. Tyrrell (12)	67
11. ATS (13)	63
12. Arrows (13)	62
13. Osella (12)	56,5
14. Ram (12)	44
15. Spirit (10)	40

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

Prost cinquina

segue

piloti miglioravano i tempi di venerdì. Tuttavia questo non era sufficiente a De Angelis per mantenere la prima fila, che doveva cedere a Piquet per la bazzecola di 11 centesimi, mentre Mansell non riusciva ad utilizzare al meglio le gomme da qualifica a causa di problemi all'alimentazione. Rispetto al venerdì le Ferrari perdevano delle posizioni. Alboreto veniva ostacolato nei suoi giri più veloci da Cheever e Tambay, mentre Arnoux perdeva molto tempo ai box a causa della rottura dello scambiatore. Ripartito negli ultimi minuti, il francese era frustrato da un motore che non riusciva a raggiungere tutto il numero dei giri. In piena crisi le Alfa: Patrese lamentava la rottura del motore, (il quarto in due giorni) terminando le prove con il muletto, mentre Cheever in difficoltà anche di assetto, accusava nel finale la rottura della quarta velocità. Per le Alfa era terribile il confronto al rilevamento della velocità massima. Tra Fabi e Cheever vi erano oltre venticinque chilometri di differenza e persino l'Osella di Gartner risultava più veloce di due chilometri rispetto a Cheever e Patrese.

ANCHE DURANTE il warm up si evidenziava una superiorità disarmante della Mc Laren con Lauda e Prost ai primi posti, sebbene fossero le uniche due vetture a non girare con il pieno. Al momento del via vi era molta incertezza per la scelta delle gomme. Per quanto riguarda la Goodyear, la Williams e la Lotus partivano con le tipo D, le più tenere, mentre alla Ferrari optavano per tre D e una B, soluzione adottata anche da Boutsen e l'Alfa Romeo. Anche alla Michelin c'era diversità di scelte: Lauda partiva con due 05 e due 010, mentre Prost preferiva adottare quatto 010 soluzione meno veloce ma più affidabile. Al momento del via scattava dalla prima fila Piquet davanti a Prost, Tambay, De Angelis, Warwick e Rosberg in lotta tra di loro. Sempre durante il primo giro, a causa di un contatto con una Ligier, Cheever sconfinava nel prato transitando ultimo e dando il via ad una generosa rimonta. Davanti Piquet sembrava controllare agevolmente un Prost più proteso a vedere quello che faceva il rimontante Lauda, piuttosto che a sorpassare subito il brasiliano, magari memore del gran premio dello scorso anno. Dopo dieci giri Piquet disponeva di un vantaggio di quattro secondi mentre dietro Lauda dava inizio alla sua solita rimonta. Dopo (come sua consuetudine) essere partito in ritardo, l'austriaco passava Alboreto al secondo giro, Laffite al quinto, Warwick al sesto, De Angelis all'ottavo e Tambay al nono, dando inizio ad un duello con Rosberg che si sarebbe concluso a favore dell'austriaco al dodicesimo giro, quando anche la Williams, particolarmente a suo agio su questo circuito, doveva cedere alla Mc Laren. All'11. giro Nelson Piquet doveva abbandonare ogni velleità di vittoria quando si arrestava alla curva «Panorama» per la rottura del motore.

LA CORSA riviveva sugli ormai soliti e monotoni motivi che avevano caratterizzato tutte le prove del campionato: Lauda contro Prost, velocità contro strategia. Tuttavia per Niki si capiva subito che oggi sarebbe stato molto difficile. Sebbene disponesse di gomme molto più tenere, l'austriaco riusciva a ridurre il suo distacco a due secondi ma non oltre, con Prost che appena si accorgeva di avere l'austriaco in scia aumentava subito la pressione di sovralimentazione, e con essa il suo vantaggio. Dietro aveva abbandonato Alboreto per la rottura del motore, Ghinzani per problemi di alimentazione, Surer per la rottura del cuscinetto della ruota e Senna a cui il propulsore aveva ceduto di schianto.

ALLE SPALLE di Lauda e Prost infuriava la bagarre. Rosberg, Tambay e De Angelis tentavano continuamente di passarsi con ripetute staccate alla curva Tarzan: Keke sembrava conquistare un leggero vantaggio, mentre De Angelis doveva fare i conti con un ottuso Winkelhock che in fase di doppiaggio rischiava di buttarlo fuori, uscendo poi a sua volta insieme a Warwick a causa dell'olio lasciato in pista da Senna e che i commissari non avevano segnalato in maniera adeguata. Dietro rimontava posizioni Mansell che dopo aver passato un Arnoux in difficoltà con le gomme, avviava con il suo compagno di squadra un duello durato tutta la gara e che si sarebbe risolto a favore dell'inglese con un sorpasso all'esterno della Tarzan, agevolato anche dal fatto che De Angelis era ormai in difficoltà cronica con le gomme posteriori e con un alettone che avendo perso la sua incidenza non offriva più alcun valore di deportanza. Dietro rinveniva bene anche Fabi che dopo aver cambiato le gomme, passava anche lui la Ferrari di Arnoux installandosi in zona punti. Il recupero di Mansell e il duello Tambay-De Angelis erano i pochi elementi interessanti di una corsa che ormai si trascinava stancamente. Al cinquantesimo giro Prost aveva ormai partita vinta con Lauda che dopo essersi portato sino a un secondo e mezzo di distacco, era ora diviso da oltre quindici secondi, con l'austriaco che accortosi della sua inferiorità, più che pensare all'errore di Prost, aveva già la mente rivolta a Monza e al suo punto e mezzo di vantaggio. Gli ultimi giri se erano monotoni per i vertici della classifica, non lo erano per le retrovie. Rosberg pressato dalle due Lotus si ritirava senza benzina, andando ad allungare una lista che comprendeva ormai anche Laffite, De Cesaris e Patrese, ritirati per la rottura del motore. Prost rispondeva nel migliore dei modi alla vittoria di Lauda a Zeltweg, mentre Mansell con una corsa di combattività rispondeva alla sua probabile partenza dalla Lotus. De Angelis rinforzava la sua posizione al terzo posto della classifica del campionato, mentre anche Fabi andando a punti per la seconda volta consecutiva, avvalorava la teoria che focalizzando subito i suoi sforzi sulla F. 1, Fabi avrebbe certamente raccolto di più. L'incidente tra Arnoux e Boutsen era l'ulteriore dimostrazione del difficile momento di René come Cheever rimasto senza benzina era la dimostrazione che i problemi da risolvere per l'Alfa sono ancora tanti. Tutti adesso aspettano Monza (9 settembre) per vedere chi la spunterà per il terz'ultimo atto tra Lauda e Prost. Gli altri sono sempre più comparse.

Cesare Maria Mannucci

Il tempo di Zandvoort

VENERDÌ sole - temperatura esterna 29° pista 32°

SABATO sole - temperatura esterna 25° pista 32°

DOMENICA sole - temperatura esterna 26° pista 31°

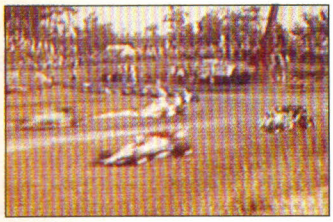
Crolla una impalcatura. 35 feriti

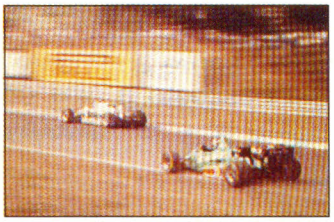
ZANDWOORT — Sei feriti e 29 contusi sono il bilancio del raccapricciante incidente che ha causato un ritardo di 40 minuti nello svolgimento del Warm up di domenica mattina. Un ponticello metallico che raccordava il primo piano dei box con la scaletta accessibile al pubblico è crollato quando era stracolmo di persone. Nonostante l'altezza relativamente bassa, circa due metri e mezzo, il bilancio è risultato grave soprattutto per coloro che sono stati investiti dall'impalcatura crollata. (FotoVillani).

Prove a Monza per 5 team

NEI giorni 30 e 31 vi sarà sull'autodromo di Monza una sessione di prove straordinarie relative al Gran Premio. A questa sessione parteciperanno: Ferrari (con Arnoux ed Alboreto), Alfa Romeo (Cheever e Patrese) Toleman (Senna), Brabham (Piquet) e Osella.

■ **BRUNDLE A MONZA?** — C'era anche Martin Brundle ai box di Zandvoort. L'inglese vorrebbe tornare in pista a Monza, ammesso la Fisa conceda alla Tyrrell di correre. Martin tuttavia, non è ancora sicuro di essere in grado di scendere in pista: il suo ritorno sicuro è quindi fissato per il gran premio d'Europa al Nürburgring (Fisa permettendo, naturalmente).

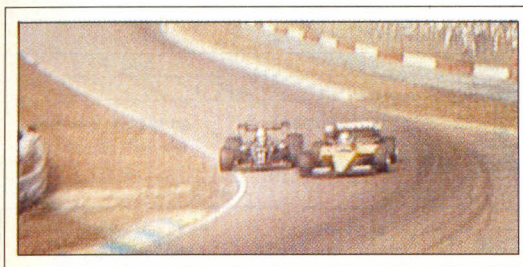
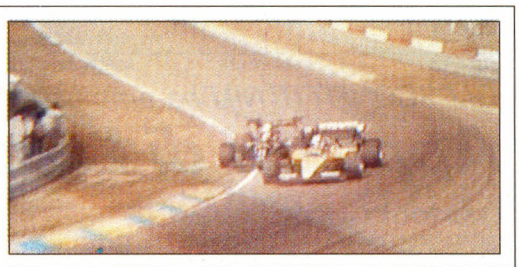


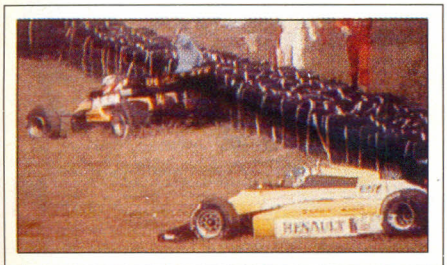
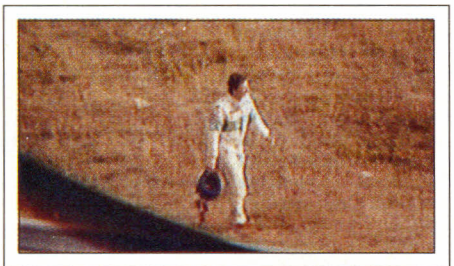


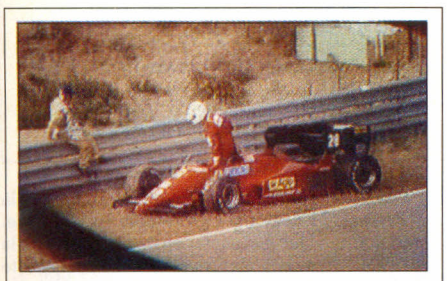
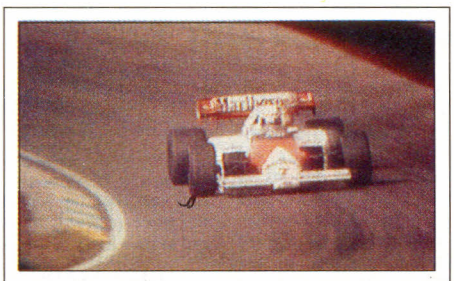
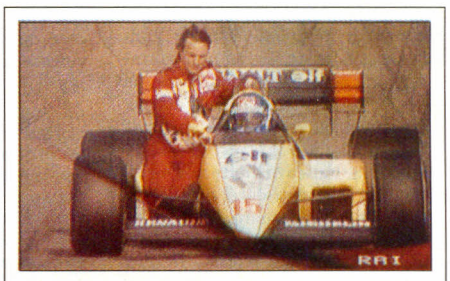
Zandvoort: le fasi principali viste alla moviola

Rivediamo insieme le piccole storie di un GP che storia non ha avuto per l'assoluto dominio delle McLaren. Dall'alto in basso, da sinistra a destra, le immagini che abbiamo scelto. Nella prima sequenza, subito dopo la partenza Cheever entra in contatto con De Cesaris ed è costretto ad uscire sul prato. Rientrerà. Ed ecco Alboreto che si ferma ai box per la rottura di una turbina. In due fasi, la scorretta «chiusura» di Winkelhock su De Angelis in curva: il romano deve uscire di pista, poi recupera e (immagine successiva) al giro seguente vediamo Winkelhock nel prato insieme a Warwick: sono finiti fuori a causa dell'olio perduto da Laffite. Poi, la serie dei ritiri: quello dello sconsolato Patrese, quello polemico di Boutsen che ha accusato Arnoux di scorrettezze; e ancora Arnoux, che lascia dopo avere realizzato il giro più veloce; subito dopo l'affermazione di Prost, vincitore solitario, ecco Arnoux arrivare ai box sulla Renault di Tambay: se fossero vere le voci che circolano sul possibile passaggio di René al team francese, questa immagine sarebbe particolarmente curiosa. Ed ecco (a piede di pagina) le immagini del dopo-gara. Lauda e Prost, i nemici-amici, si complimentano per l'ennesimo successo, commentando la corsa che li ha visti protagonisti. Poi guadagnano il podio insieme a Mansell, l'unico dei concorrenti che ha finito la gara senza essere doppiato.

(Attualfoto)

IL VINCITORE/Dai box non gli hanno segnalato la rimonta di Lauda

Chi boicotta Alain?

Prost segnala questo particolare senza apparente malizia ma fa capire che forse qualcuno tifa Lauda. Dal canto suo però ha nascosto a Niki un segreto sulle gomme: e la collaborazione?

di **Andrea Ficarelli**

ZANDVOORT - Fino alle ore 16,45 del 26 agosto 1984, Alain Prost custodiva un amaro ricordo del circuito olandese di Zandvoort. L'anno scorso, infatti, proprio tra le «dune» di sabbia di questa località balneare a 30 chilometri da Amsterdam il francese aveva iniziato il suo «crollo» iridato. Domenica 26 agosto, invece, proprio su questa pista Alain ha battuto il suo rivale nella corsa al titolo, Niki Lauda. Prost aveva vinto senza discussioni a Hockenheim, così come aveva perso altrettanto chiaramente a Zeltweg. In Olanda il vincitore è stato ancora una volta Prost, anche qui senza discussioni. Alla base del suo successo c'è ancora una volta una azzeccata scelta di gomme, quella stessa scelta che aveva fruttato al suo compagno di squadra il successo in Austria. **«Durante le prove mi ero accorto che le Michelin del tipo 05 dopo qualche giro iniziavano a creare problemi di assetto** — ha spiegato Alain —. **La macchina diventava un po' sottosterzante. Ho tenuto per me questa impressione, pensando che in gara sarebbe stato difficile condurre una bella gara con le 05. Sono partito quindi con quattro 010, e questa scelta mi ha dato ragione».** Le stesse considerazioni non le ha fatte Niki Lauda, ed è per questo motivo che ora il suo vantaggio nella classifica mondiale è sceso da 4,5 a 1,5 punti. Poco prima della gara, Brown, un esponente del team McLaren, aveva detto: **«L'aspetto più positivo del nostro team è che i piloti si dicono tutto sulla messa a punto delle macchine, senza alcuna riserva».** Evidentemente però qualche segreto esiste, se, su una sensazione non confidata, Alain Prost ha basato la sua scelta di gomme. **«Piquet ha fatto una bella partenza** — ha raccontato il francese — **ed è andato via. Faticavo molto a tenere il ritmo con le gomme dure, ma non per questo ero preoccupato. Sapevo infatti che nella seconda parte della gara sia Nelson che Niki** — in quel momento in fase di rimonta, n.d.r. — **avrebbero pagato le conseguenze della loro scelta di gomme. Con Piquet il problema non si è posto, visto che all'undicesimo giro era già fermo. Con Niki ho invece potuto constatare che non avevo sbagliato le mie previsioni. La macchina è andata alla perfezione, non ho avuto problemi. Per mia fortuna in prova ero stato l'unico a coprire almeno una decina di giri con le 05 senza fermarmi».**

ALLA MCLAREN dicono di non aver preferenze tra Niki e Alain per quanto concerne la corsa al titolo. Questa volta però si è verificato un episodio che potrebbe far pensare a qualcosa di diverso. **«Ci sono stati problemi con le segnalazioni dai box** — dice Prost senza alcun accento polemico rispondendo a una precisa domanda —. **Ero d'accordo di aver sempre il mio vantaggio su Lauda segnalato dai box. Evidentemente ci siamo capiti male perché nella prima fase della gara dai box hanno iniziato a fornirmi il distacco di Rosberg. Ho pensato che Keke avesse superato Lauda e mi sono messo ad andare tranquillo poiché Rosberg era lontanissimo. A un certo punto ho visto Niki negli specchietti retrovisori. Ho ripreso a "tirare" e, grazie anche alle gomme, ho guadagnato un buon margine di vantaggio».** Si è trattato di un errore, senza dubbio, ma non possiamo fare a meno di pensare che alla McLaren, ormai sicuri del titolo, potrebbero anche concedersi qualche «errore voluto» che avrebbe il vantaggio di polarizzare l'interesse sul campionato fino all'ultima corsa. Le prove di qualificazione stanno diventando un terreno di battaglia importante per Prost. **«Ho il vantaggio di essere più veloce di Lauda nelle prove di qualificazione. È un grosso vantaggio, non lo nego, ma non è affatto decisivo, come si è visto a Zeltweg. Siamo tornati praticamente pari nella classifica del campionato. Adesso andremo a Monza, una pista sulla quale ho vinto nell'81. È chiaro che vorrei vincere anche questa volta».** Per Alain Prost, più ancora che la vittoria in questo gran premio, è importante aver sfatato la fama di pilota «sfortunato», che perde i titoli iridati nelle ultime gare. **«Sono sempre stato accusato di aver commesso degli errori nella parte finale della stagione** — ha detto Alain dopo la premiazione —. **Spero di aver dimostrato che non è vero. Sono convinto di poter lottare ad armi pari con Lauda».** □

GLI SCONFITTI/Niki ha ammesso i propri errori

Applausi di Lauda a Prost

ZANDVOORT — A Zeltweg gli era andata bene, qui in Olanda è andata meglio a Prost, anzi il francese si è dimostrato miglior collaudatore di lui. **«Ho sbagliato la scelta delle gomme** —dice Lauda —. **Riconosco che si è trattato di un errore grave, non ho scuse, la macchina è andata molto bene ma ho capito presto che non ce l'avrei fatta. Verso metà gara ho iniziato ad avere problemi di assetto, a quel punto ho rinunciato ad inseguire Prost. Devo riconoscere che Alain ha vinto con pieno merito».** Circa il vantaggio in classifica sceso da 4,5 a 1,5 punti, l'austriaco ha riconfermato che **«è ancora presto per fare delle previsioni, io e Alain abbiamo le stesse probabilità di vincere, naturalmente farò di tutto per vincere io»**

NIGEL MANSELL è stato autore di una gara regolare che lo ha portato a un insperato e difficilmente pronosticabile terzo posto. **«Il confronto con De Angelis non mi ha creato problemi** — ha risposto alle domande — **Elio aveva perduto terreno in una uscita di strada e dopo non era più veloce come prima».** De Angelis da parte sua ha avuto parole dure nei confronti di Winkelhock: **«Mentre lo stavo doppiando mi ha chiuso. Sono dell'avviso che non si può correre così, è troppo pericoloso. A parte questo, ero in quarta posizione quando ho sbandato sull'olio di Laffite. Ho toccato, danneggiando il supporto dell'alettone e ho finito come ho potuto».** Gerard Ducarouge, Direttore Tecnico della Lotus, è relativamente soddisfatto delle prestazioni di squadra delle sue vetture: **«Non possiamo dire di essere contenti** — ha affermato l'ingegnere francese — **anche se un terzo e un quarto posto non sono cattive prestazioni. Abbiamo ancora problemi con le gomme: qui siamo arrivati in fondo a fatica».**

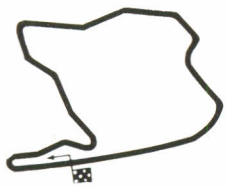
PATRICK TAMBAY è giunto sesto dietro un regolare Fabi.: **«Sono partito con quanttro 010 proprio come Prost** — ha detto Patrick — **ma mi sono accorto che questa era la scelta di gomme giusta solo nelle prove libere di domenica mattina. Ho montato quattro 010 ma ho dovuto conservare l'assetto che avevo sperimentato con la soluzione mista 05-010. Dopo 10 giri ho iniziato ad avvertire dei problemi di assetto e mi hanno consigliato di fermarmi per cambiare le gomme. Quando sono ripartito Fabi era davanti a me e in rettilineo andava più veloce, sono riuscito a sorpassarlo solo perché andava più veloce e si è girato alla curva Tarzan. Due giri dopo, purtroppo, ho rotto la quinta marcia e Teo mi ha sorpassato di nuovo. Comunque il mio unico obiettivo sarebbe stato quello di battere le Lotus perché qui per noi le McLaren erano imprendibili».**

ANCHE L'ALTRO pilota della Renault, Derek Warwick, non ha avuto molta fortuna. **«Sono arrivato sull'olio di Laffite** — ha raccontato l'inglese — **in quel punto non c'era una bandiera di segnalazione e sono uscito di strada insieme a Winkelhock. Ho cercato di correggere la sbandata per riprendere la vettura ma non c'è stato niente da fare».**

(a. f.)

GP OLANDA

Zandvoort
m. 4252



Circuito: Zandvoort (m. 4252)

Distanza: 71 giri pari a km 301,892 km

Organizzazione: Knac, P.O. box 446-2260 Ak Laedschaendam - Olanda

Direttore di gara: Jelle Hingst

Partenza: ore 15,05

Condizioni atmosferiche: sole e ventilato sia in prova che in gara.

Organizzazione: 2

Sicurezza: 6

Così (in 27) al via

1. FILA	
7 **Alain Prost** McLaren 1'13"567	1 **Nelson Piquet** Brabham Bmw 1'13"872
2. FILA	
11 **Elio De Angelis** Lotus Renault 1'13"883	16 **Derek Warwick** Renault 1'14"405
3. FILA	
15 **Patrick Tambay** Renault 1'14"566	7 **Niki Lauda** McLaren Tag 1'14"866
4. FILA	
6 **Keke Rosberg** Williams Honda 1'15"117	5 **Jacques Laffite** Williams Honda 1'15"231
5. FILA	
27 **Michele Alboreto** Ferrari 1'15"264	2 **Teo Fabi** Brabham Bmw 1'15"338
6. FILA	
18 **Thierry Boutsen** Arrows Bmw 1'15"735	12 **Nigel Mansell** Lotus Renault 1'15"811
7. FILA	
19 **Ayrton Senna** Toleman Hart 1'15"960	26 **Andrea De Cesaris** Ligier Renault 1'16"070
8. FILA	
28 **René Arnoux** Ferrari 1'16"121	14 **M. Winkelhock** Ats Bmw 1'16"450
9. FILA	
23 **Eddie Cheever** Euro Alfa Romeo 1'16"991	22 **Riccardo Patrese** Euro Alfa Romeo 1'17"124
10. FILA	
17 **Marc Surer** Arrows Bmw 1'17"368	25 **François Hesnault** Ligier Renault 1'17"905
11. FILA	
24 **Pier Carlo Ghinzani** Osella Alfa Romeo 1'19"454	10 **Jonhathan Palmer** Ram Hart 1'19"598
12. FILA	
30 **Jo Gartner** Osella Alfa Romeo 1'20"017	4 **Stefan Bellof** Tyrrell Ford 1'20"092
13. FILA	
3 **Stefan Johansson** Tyrrell Ford 1'20"236	9 **Philippe Alliot** Ram Hart 1'20"270
14. FILA	
21 **Huub Rothengatter** Spirit Hart 1'21"063	

Così (in 15) al traguardo

PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO	MEDIA	DISTACCO
1. **Alain Prost**	McLaren Tag	71	1.37'21"468	186,051 kmh	—
2. **Niki Lauda**	McLaren Tag	71	1.37'31"751	185,724 kmh	10"283
3. **Nigel Mansell**	Lotus Renault	71	1.38'41"012	183,600 kmh	1'19"544
4. **Elio De Angelis**	Lotus Renault	70	1.37'30"846	183,100 kmh	1 giro
5. **Teo Fabi**	Brabham Bmw	70	1.37'42"007	182,800 kmh	1 giro
6. **Patrick Tambay**	Renault	70	1.37'58"493	182,300 kmh	1 giro
7. **François Hesnault**	Ligier Renault	69	1.38'14"585	179,200 kmh	2 giri
8. **Stefan Johansson**	Tyrrell Ford	69	1.38'18"374	179,100 kmh	2 giri
9. **Stefan Bellof**	Tyrrell Ford	69	1.38'41"799	178,400 kmh	2 giri
10. **Keke Rosberg**	Williams Honda	68	1.34'39"290	183,300 kmh	3 giri
11. **Jonathan Palmer**	Ram Hart	67	1.37'26"441	175,400 kmh	4 giri
12. **Philippe Alliot**	Ram Hart	67	1.37'51"003	174,700 kmh	4 giri
13. **René Arnoux**	Ferrari	66	1.32'32"463	181,900 kmh	5 giri
14. **Jo Gartner**	Osella Alfa Romeo	66	1'37"27"241	172,800 kmh	5 giri
15. **Eddie Cheever**	Euro Alfa Romeo	65	1'31"47"774	180,600 kmh	6 giri

Questi (12) i ritirati

PILOTA	VETTURA	GIRI	CAUSA
Thierry Boutsen	Arrows Bmw	59	incidente
Huub Rothengatter	Spirit Hart	53	cavo acceleratore
Riccardo Patrese	Euro Alfa Romeo	51	pressione olio
Andrea De Cesaris	Ligier Renault	31	motore
Jacques Laffite	Williams Honda	23	motore
Derek Warwick	Renault	23	incidente
Manfred Winkelhock	Ats Bmw	23	incidente
Ayrton Senna	Toleman Hart	19	motore
Marc Surer	Arrows Bmw	17	cuscinetto
Nelson Piquet	Brabham Bmw	10	motore
Pier Carlo Ghinzani	Osella Alfa Romeo	8	pompa benzina
Michele Alboreto	Ferrari	7	motore

I giri più veloci

PILOTA E VETTURA	GIRO	TEMPO
Arnoux (Ferrari)	64	1'19"465
Prost (McLaren)	45	1'20"063
Lauda (McLaren)	37	1'20"470
Tambay (Renault)	41	1'20"585
Fabi (Brabham)	36	1'20"861
Piquet (Brabham)	8	1'20"942
Cheever (Euro A. Romeo)	55	1'21"203
Alboreto (Ferrari)	3	1'21"423
De Angelis (Lotus)	22	1'21"455
Mansell (Lotus)	28	1'21"463
Boutsen (Arrows)	43	1'21"516
Rosberg (Williams)	4	1'21"593

Senna (Toleman) (7) 1'21"683; **Laffite** (Williams) (22) 1'21"898; **Warwick** (Renault) (3) 1'22"203; **Patrese** (Euro A. Romeo) (34) 1'22"486; **De Cesaris** (Ligier) (10) 1'22"668; **Palmer** (Ram) (35) 1'22"835; **Gartner** (Osella) (29) 1'23"065; **Surer** (Arrows) (14) 1'23"141; **Hesnault** (Ligier) (10) 1'23"153; **Bellof** (Tyrrell) (53) 1'23"740; **Winkelhock** (Ats) (9) 1'23"934; **Johansson** (Tyrrell) (46) 1'24"071; **Alliot** (Ram) (55) 1'24"517; **Rothengatter** (Spirit) (34) 1'24"562; **Ghinzani** (Osella) (6) 1'25"656.

I primati

PRIMATO SULLA DISTANZA

Didier Pironi (Ferrari 126 C2) 77 giri in 1.38'03"25 media 187,300 km/h (1982) - Quest'anno Prost ha compiuto 71 giri in 1.37'21"468 alla media di 186,050 km/h.

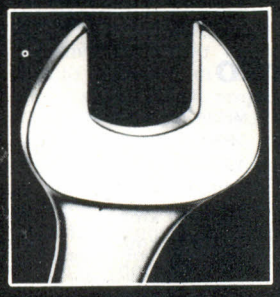
PRIMATO SUL GIRO

René Arnoux (Renault Re 30 b) in 1'19"350 media 192,907 km/h. (1982) - Quest'anno Arnoux (Ferrari 126 C4) ha ottenuto il giro più veloce in 1'19"465 alla media di 192,628 km/h.

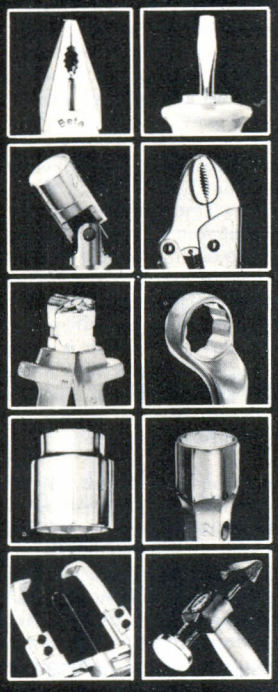
NOTA

Alla partenza sono state ammesse 27 vetture, compresa la Spirit Hart di Huub Rothengatter che non si era qualificata, poiché le due Tyrrell di Johansson e Bellof non potendo acquisire punti per la classifica iridata sono considerate in pratica concorrenti al di fuori della competizione.

Beta
UTENSILI



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



Beta
UTENSILI
20050 Sovico (Mi)

GP OLANDA

Tutti i tempi delle prove

PILOTA	VETTURA	PNEUMATICI	VENERDÌ		SABATO		DOMENICA
			I	II	III	IV	
Piquet	(Brabham Bmw Bt 53)	Michelin	1'16"947	**1'13"872**	1'18"019	1'13"953	1'20"735
Fabi	(Brabham Bmw Bt 53)	Michelin	1'19"656	1'16"607	1'16"937	**1'15"338**	1'20"579
Johansson	(Tyrrell Ford 012)	Goodyear	1'21"900	1'20"959	1'22"663	**1'20"236**	1'23"708
Bellof	(Tyrrell Ford 012)	Goodyear	1'22"796	1'20"861	1'21"348	**1'20"092**	1'23"355
Laffite	(Williams Honda Fw09)	Goodyear	1'20"591	1'16"659	1'21"246	**1'15"231**	1'23"519
Rosberg	(Williams Honda Fw 09)	Goodyear	1'19"535	1'15"137	1'17"325	**1'15"117**	**1'22"359**
Prost	(McLaren Tag Mp 4/2)	Michelin	1'15"865	1'14"946	1'19"216	**1'13"567**	1'17"987
Lauda	(McLaren Tag Mp 4/2)	Michelin	1'17"299	1'15"556	1'18"086	**1'14"866**	1'19"375
Alliot	(Ram Hart 02)	Pirelli	1'25"798	1'21"387	1'20"938	**1'20 270**	1'25"995
Palmer	(Ram Hart 02)	Pirelli	1'20"949	1'19"849	1'19"380	**1'19"598**	1'24"449
De Angelis	(Lotus Renault 95)	Goodyear	1'17"547	1'14"027	1'20"497	**1'13"883**	1'20"200
Mansell	(Lotus Renault 95)	Goodyear	1'18"721	1'16"533	1'16"079	**1'15"811**	1'20"607
Winkelhock	(Ats Bmw D7)	Pirelli	1'23"706	1'17"760	1'17"693	**1'16"450**	1'22"170
Tambay	(Renault Re 50)	Michelin	1'18"130	1'17"013	1'17"223	**1'14"566**	1'21"089
Warwick	(Renault Re 50)	Michelin	1'18"197	1'15"184	1'18"001	**1'14"405**	1'21"024
Surer	(Arrows Bmw A7)	Goodyear	1'19"778	1'17"534	1'22"183	**1'17"368**	1'24"048
Boutsen	(Arrows Bmw A7)	Goodyear	1'19"740	1'16"595	1'20"905	**1'15"735**	1'21"858
Senna	(Toleman Hart Tg184)	Michelin	1'19"493	1'16"951	1'17"821	**1'15"960**	1'20"607
Rothengatter	(Spirit Hart 201)	Pirelli	1'24"820	1'24"771	1'20"911	**1'21"063**	1'244"958
Patrese	(Euro Alfa Romeo 184)	Goodyear	1'20"305	**1'17"124**	1'20"527	1'17"402	1'23"002
Cheever	(Euro Alfa Romeo 184)	Goodyear	1'19"802	**1'16"991**	1'19"890	1'17"855	1'23"620
Ghinzani	(Osella Alfa Romeo Fa1F)	Pirelli	1'25"898	1'22"472	1'19"542	**1'19"454**	1'22"489
Hesnault	(Ligier Renault Js 23)	Michelin	1'19"810	1'18"469	1'20"371	**1'17"905**	1'22"489
De Cesaris	(Ligier Renault Js 23)	Michelin	1'20"728	1'17"897	1'19"272	**1'16"070**	1'22"181
Alboreto	(Ferrari 126 C4)	Goodyear	1'17"710	1'16"248	1'17"191	**1'15"264**	1'20"779
Arnoux	(Ferrari 126 C4)	Goodyear	1'18"623	**1'16"121**	1'20"652	1'16"200	1'20"296
Gartner	(Osella Alfa Romeo Fa1F)	Pirelli	1'22"914	1'21"655	1'20"888	**1'20"017**	1'24"256

N.B. - I tempi in neretto sono quelli di qualificazione.

L'altalena della corsa

giro	1. class.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
10.	PIQ	PRO	ROS	LAU	TAM	DEA	WAR	LAF	FAB	SEN
20.	PRO	LAU	ROS	TAM	DEA	WAR	LAF	FAB	ARN	BOU
30.	PRO	LAU	ROS	TAM	DEA	MAN	ARN	BOU	PAT	DEC
40.	PRO	LAU	ROS	DEA	MAN	ARN	PAT	FAB	TAM	CHE
50.	PRO	LAU	ROS	DEA	MAN	FAB	TAM	ARN	PAT	BOU
60.	PRO	LAU	MAN	ROS	DEA	FAB	TAM	BOU	ARN	CHE
70.	PRO	LAU	MAN	DEA	FAB	TAM	ROS	HES	JOH	BEL

Così al peso

Ecco di seguito i pesi registrati dai commissari durante le sessioni di prove. Ricordiamo che i pesi variano spesso a seconda del pieno di benzina e olio delle monoposto verificate.

VENERDÌ

Tyrrell (Johansson) 546 kg; **Ligier** (Hesnault) 579 kg; **Brabham** (Fabi) 569 kg; **Ats** (Winkelhock) 592 kg; **Osella** (Gartner) 592 kg; **Lotus** (De Angelis), **Williams** (Laffite) 572 kg; **Ram** (Palmer) 578 kg; **Ligier** (Hesnault) 560 kg; **Arrows** (Boutsen) 581 kg; **Ligier** (De Cesaris) 579 kg; **Brabham** (Fabi) 588 kg; **Ram** (Alliot) 589 kg; **Ferrari** (Arnoux) 583 kg; **Williams** (Laffite) 573 kg; **Toleman** (Senna) 577 kg; **Spirit** (Rothengatter) 588 kg; **Tyrrell** (Bellof) 551; **Williams** (Rosberg) 569 kg; **Brabham** (Piquet) 564 kg; **Brabham** (Fabi) 571 kg; **Ram** (Palmer) 579 kg; **Lotus** (Mansell) 559 kg; **Toleman** (Senna) 572 kg; **Arrows** (Boutsen) 584 kg; **Ferrari** (Alboreto) 576 kg; **Renault** (Warwick) 553 kg; **Tyrrell** (Bellof) 546 kg; **Ram** (Alliot) 590 kg; **Williams** (Laffite) 628 kg.

SABATO

Spirit (Rothengatter) 588 kg; **Arrows** (Surer) 586 kg; **Renault** (Tambay) 569 kg; **Ats** (Winkelhock) 568 kg; **Ligier** (De Cesaris) 581 kg; **Arrows** (Surer) 593 kg; **Lotus** (Mansell) 557 kg; **Renault** (Warwick) 569 kg; **Tyrrell** (Johansson) 549 kg; **Arrows** (Boutsen) 579 kg; **Tyrrell** (Bellof) 552 kg; **Ferrari** (Arnoux) 583 kg; **McLaren)** (Lauda) 564 kg; **Euro Alfa Romeo** (Patrese) 566 kg; **Osella** (Ghinzani) 597 kg; **Ligier** (De Cesaris) 586 kg; **McLaren** (Prost) 568 kg; **Arrows** (Surer) 595 kg; **Renault** (Tambay) 568 kg; **Arrows** (Surer) 595 kg; **Euro Alfa Romeo** (Patrese) 573 kg; **Tyrrell** (Johansson) 553 kg; **Lotus** (De Angelis) 565 kg; **Arrows** (Surer) 593 kg; **Toleman** (Senna) 702.

A fine gara sono stati verificati i pesi nelle seguenti vetture, trovate regolari. **Brabham** (Fabi) 568 kg; **Tyrrell** (Johansson) 550 kg; **Bellof** (Tyrrell) 553 kg; **Williams** (Rosberg) 560 kg; **McLaren** (Prost) 559 kg; **McLaren** (Lauda) 553 kg; **Ram** (Alliot) 581 kg; **Ram** (Palmer) 583 kg; **Lotus** (De Angelis) 563 kg; **Lotus** (Mansell) 565 kg; **Renault** (Tambay) 578 kg; **Ligier** (Hesnault) 584 kg; **Osella** (Gartner) 593 kg.

Sono state controllate anche le capacità dei serbatoi della McLaren di Alain Prost e della Lotus di Nigel Mansell. Le verifiche hanno dato questi valori.

McLaren (Prost) 215 litri (11 litri rimasti); **Lotus** (Mansell) 212 litri (15 litri rimasti).

PROST

LAUDA

MANSELL

Classifiche iridate dopo 13 gare

MONDIALE PILOTI

		BRASILE 25-3	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
1.	Lauda	—	9	—	—	9	—	6	—	—	9	6	9	6				54	54
2.	Prost	9	6	—	9	—	4,5	4	2	—	—	9	—	9				52,5	52,5
3.	De Angelis	4	—	2	4	2	0,5	3	4	4	3	—	—	3				29,5	29,5
4.	Arnoux	—	—	4	6	3	1,5	2	—	6	1	1	—	—				24,5	24,5
5.	Piquet	—	—	—	—	—	—	9	9	—	—	—	6	—				24	24
6.	Warwick	—	4	6	3	—	—	—	—	—	6	4	—	—				23	23
7.	Rosberg	6	—	3	—	1	1	—	—	9	—	—	—	—				20	20
8.	Alboreto	—	—	9	—	—	—	—	—	—	2	—	4	—				15	15
9.	Mansell	—	—	—	—	4	—	1	—	1	—	3	—	4				13	13
10.	Tambay	1	—	—	—	6	—	—	—	—	—	2	—	1				10	10
11.	Senna	—	1	—	—	—	3	—	—	—	4	—	—	—				8	8
	Fabi	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	3	2				8	8
13.	Laffite	—	—	—	—	—	—	—	1	3	—	—	—	—				4	4
14.	Cheever	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—				3	3
	Patrese	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—				3	3
	Boutsen	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	2	—				3	3
17.	De Cesaris	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—				2	2
	Ghinzani	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—				2	2
19.	Surer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—				1	1

MONDIALE COSTRUTTORI

		BRASILE 25-3	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
1.	McLaren	9	15	—	9	9	4,5	10	2	—	9	15	9	15				106,5	106,5
2.	Lotus	4	—	2	4	6	0,5	4	4	5	3	3	—	7				42,5	42,5
3.	Ferrari	—	—	13	6	3	1,5	2	—	6	3	1	4	—				39,5	39,5
4.	Renault	1	4	6	3	6	—	—	—	—	6	6	—	1				33	33
5.	Brabham	—	—	—	—	—	—	9	12	—	—	—	9	2				32	32
6.	Williams	6	—	3	—	1	1	—	1	12	—	—	—	—				24	24
7.	Toleman	—	1	—	—	—	3	—	—	—	4	—	—	—				8	8
8.	Euro Alfa	3	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—				6	6
9.	Arrows	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	3	—				4	4
10.	Ligier	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—				2	2
	Osella	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—				2	2

N.B. - Dalle classifiche iridate mancano i nomi di Martin Brundle e Stefan Bellof e quello della Tyrrell. Tutta la squadra, infatti, è stata momentaneamente esclusa dalla classifica del mondiale F.1 dalla Fisa, riunitasi dopo il Gp di Dallas. I punti della scuderia inglese restano «congelati» in attesa che venga discusso l'appello presentato da Ken Tyrrell.

TROFEO VILLENEUVE

GP OLANDA

1. Prost 15; 2. Arnoux 9; 3. Piquet 7; 4. Tambay, Lauda 5; 6. De Angelis 4; 7. Warwick 3; 8. Fabi 2.

Classifica generale

1. Prost 120; 2. Piquet 110; 3. Lauda 66; 4. De Angelis 60; 5. Warwick 57; 6. Tambay 56; 7. Arnoux 51; 8. Mansell 42; 9. Alboreto 29; 10. Rosberg 27; 11. Senna e Bellof 14; 13. T. Fabi 4; 14. De Cesaris 3; 15 Brundle 2; 16. Winkelhock 1.

TROFEO BRONZI DI RIACE

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

VESPA TROPHY POLE POSITION

1. Piquet 6; 2. Prost 3; 3. De Angelis, Alboreto, Tambay e Mansell 1.

TRUSSARDI RACING TROPHY

È assegnato al pilota più veloce in gara secondo la somma dei giri migliori fatti segnare. La classifica attuale è la seguente: 1. Prost 19'45"922; 2. Lauda 19'49"683; 3. Piquet 19'56"258; 4. Arnoux 20'02"166; 5. Warwick 20'04"021; 6. Tambay 20'45"099.

Le cifre iridate

■ **PROST COME HILL** — In questa stagione Alain Prost ha ottenuto per 3 volte la pole position e ai giri veloci in prova ha sempre fatto seguire la vittoria: quella di Zandvoort è la sua 14. in 70 gare e così il francese ha raggiunto per numero di successi Jack Brabham, Emerson Fittipaldi e Graham Hill, tutti e tre con molte più presenze iridate e pluricampioni del mondo. All'inizio del mese a Hockenheim Prost al giro veloce in prova e alla vittoria aveva aggiunto anche il giro veloce in corsa, ottenendo il massimo possibile per un pilota; in 401 G.P. questo en-plein si è verificato soltanto in 73 occasioni, per merito di 27 conduttori. Primatista della specialità è Jim Clark con 11 risultati pieni, davanti a Manuel Fangio (9) e Alberto Ascari (6); fra i piloti in attività primeggia ancora il duo Lauda-Prost con 3 massimi risultati possibili.

■ **DOPO ZOLDER,** René Arnoux ha conseguito a Zandvoort il secondo giro veloce in gara della stagione ed il 12. della carriera. Dal 1979 il francese è sempre presente fra i piloti più veloci in prova ed in gara, quest'anno però non è ancora arrivato ad occupare la pole position che dal 1979 al 1983 è stata sua per 18 volte.

Mauro Mori

VELOCITÀ IN PROVA

Il record di Teo

VENERDI'

N.	Pilota	1. sessione	2. sessione
1	Piquet	283,433	301,488
2	Fabi	287,673	303,658
3	Johansson	267,042	265,270
4	Bellof	263,156	267,277
5	Laffite	280,865	294,994
6	Rosberg	282,065	295,334
7	Prost	286,317	293,452
8	Lauda	286,533	294,362
9	Alliot	269,505	280,088
10	Palmer	277,632	276,873
11	De Angelis	285,403	298,996
12	Mansell	288,383	300,772
14	Winkelhock	277,226	288,109
15	Tambay	286,533	297,766
16	Warwick	284,761	294,305
17	Surer	277,024	287,782
18	Boutsen	285,082	293,112
19	Senna	273,878	281,908
21	Rothengatter	280,761	252,695
22	Patrese	276,721	282,327
23	Cheever	276,068	279,934
24	Ghinzani	272,894	274,919
25	Hesnault	280,761	281,385
26	De Cesaris	277,530	290,090
27	Alboreto	283,910	298,233
28	Arnoux	285,457	294,248
31	Gartner	269,266	271,286

SABATO

N.	Pilota	1. sessione	2. sessione
1	Piquet	286,533	294,533
2	Fabi	290,700	303,234
3	Johansson	265,873	269,601
4	Bellof	268,457	267,889
5	Laffite	280,502	297,358
6	Rosberg	284,281	291,985
7	Prost	283,433	292,322
8	Lauda	287,183	292,379
9	Alliot	273,582	279,367
10	Palmer	270,706	274,521
11	De Angelis	283,116	293,395
12	Mansell	290,700	295,162
14	Winkelhock	281,908	285,671
15	Tambay	292,773	296,140
16	Warwick	289,979	290,756
17	Surer	277,024	284,654
18	Boutsen	282,747	284,388
19	Senna	279,060	281,385
20	Rothengatter	268,173	267,937
22	Patrese	270,609	277,599
23	Cheever	279,211	278,957
24	Ghinzani	279,275	272,845
25	Hesnault	276,721	282,484
26	De Cesaris	277,429	290,422
27	Alboreto	292,660	301,788
28	Arnoux	289,813	293,169
31	Gartner	271,820	280,554

DOMENICA

N.	Pilota	Warm up
1	Piquet	284,335
2	Fabi	287,238
3	Johansson	269,840
4	Bellof	269,266
5	Laffite	279,162
6	Rosberg	283,221
7	Prost	295,105
8	Lauda	290,478
9	Alliot	270,850
10	Palmer	278,650
11	De Angelis	282,169
12	Mansell	290,090
14	Winkelhock	274,273
15	Tambay	284,120
16	Warwick	279,970
17	Surer	289,792
18	Boutsen	275,267
19	Senna	280,865
21	Rothengatter	269,266
22	Patrese	271,966
23	Cheever	268,173
24	Ghinzani	—
25	Hesnault	282,220
26	De Cesaris	278,293
27	Alboreto	284,975
28	Arnoux	282,379
31	Gartner	275,090

F. 1 VERSO L'85/Qualcosa di grosso bolle nel pentolone «verde»

L'Alfa torna in proprio

Viene dato per imminente un ritorno diretto della Casa di Arese nella gestione del team di F. 1, mentre l'Euroracing contatta la Bmw. L'ingegner Dallara assunto come consulente

di **Cesare Maria Mannucci**

ZANDVOORT — Potremmo essere ad una svolta determinante nella sempre più precaria situazione Alfa Romeo-Euroracing. Come Autosprint aveva anticipato, sia l'Alfa Romeo che la Benetton hanno avanzato delle precise richieste per poter continuare un rapporto di collaborazione che al momento ha raccolto ben poco. Soprattutto sul fronte tecnico sono già stati avviati dei rinnovamenti. L'ingegner Giampaolo Dallara già consulente per la Lancia, metterà a disposizione la sua galleria del vento in scala uno a quattro per definire le forme della futura vettura. Sino alla fine della stagione Dallara offrirà un servizio di consulenza, in previsione di un suo impegno a tempo pieno per l'85. A Monza debutterà una vettura ampiamente modificata soprattutto nella parte posteriore, con la coda rastremata tipo la McLaren. Tuttavia questa soluzione non è nata da precise risultanze scaturite dalla galleria del vento, quanto piuttosto per l'esistenza di dare qualcosa di nuovo, soprattutto alla vigilia del rinnovo del contratto con l'Alfa Romeo per la fornitura dei motori e di quello con la Benetton per la sponsorizzazione '85. Gianni Tonti sta combattendo una battaglia molto difficile. Avendo lavorato con Dallara, e riconoscendo l'abilità soprattutto a livello di lavoro di sviluppo della futura vettura, ha dovuto faticare non poco per poter imporre la consulenza tecnica di Dallara a Pavanello che ancora il sabato ai box affermava: «Dallara? sì, una persona che ha delle ottime macchine utensili, ultimamente ha fatto qualche lavoretto per noi, come la fresatura di alcune componenti del cambio. Il team è il mio, e sono io che decido. Il mio studio tecnico con Zava e Tolentino ha già pronti tre progetti per la futura macchina. Di Dallara non ne so assolutamente niente. È certo che sarò io a decidere chi farà la prossima macchina, non voglio nessuna influenza esterna». Come si vede, il clima ideale per poter avviare un proficuo rapporto di collaborazione...

IL VERO MOTIVO dell'arrivo di Dallara, così come delle precedenti trattative con Ducarouge, Tetu (che ancora a Zandwoort ha ricevuto un'offerta di collaborazione) Postlethwaite e Patrick Head, è che purtroppo in ritardo, ma sempre in tempo per poter porre rimedio per l'85, all'Alfa Romeo si sono resi conto che il motivo della pochezza dei risultati ottenuti era ascrivibile sì alla poca affidabilità del motore, ma anche al resto della vettura: dal telaio all'aerodinamica, sino alla disposizione degli accessori che rendono problematica anche la più elementare operazione di manutenzione non erano certamente al livello sufficiente di competitività. Per l'85 l'Alfa Romeo ha avviato l'oneroso progetto di realizzare un nuovo motore a quattro cilindri, attualmente si accolla l'onere di pagare gli ingegneri Marmiroli e parzialmente Brunner, più Tonti che ha anche l'incarico di dover ristrutturare tecnicamente l'Autodelta. A questo punto la conseguenza che il raziocinio potrebbe indicare come più logica, sarebbe il rientrare in prima persona. Che cosa ha da guadagnare l'Alfa a continuare il rapporto con l'Euroracing? Il trasporto delle vetture in pista? Il risparmio degli stipendi dei venti meccanici che lavorano per Pavanello? Massacesi comincia a rendersi conto che l'operazione avviata due anni fa fu quanto di più catastrofico si potesse fare, e del resto a suffragio di questo parlano i risultati. Con una macchina realizzata dall'Alfa Romeo lo scorso anno Andrea De Cesaris conquistò due secondi posti, rischiò di vincere un paio di gare. Quest'anno con la macchina fatta dall'Euroracing cosa si è ottenuto? Niente. Le uniche cose che Pavanello e Casoli sono riusciti a fare sono state di mandare via Gerard Ducarouge, Andrea De Cesaris e cambiare un contratto con la Michelin a favore della Goodyear, pur conoscendo l'inferiorità della Casa americana con le gomme a strutture radiali.

PER '85 L'ALFA pretende chiarezza. Bisognerà chiarire chi è il responsabile della macchina, chi si accollerà la responsabilità della progettazione, definire meglio la figura di Brunner, che con il suo arrivo in Italia è passato dal ruolo di progettista di grido di realizzazioni estremamente sofisticate (come l'Ats e la Maurer F.2), a quello di oscuro responsabile della preparazione in pista della macchina di Patrese. Per l'85 Tonti assicura che l'attuale otto cilindri, opportunamente evoluto e supportato da un'iniezione parzialmente elettronica più efficiente e da sistemi atti a ridurre il consumo (come l'apparecchiatura installata sulla Renault che riscalda la benzina dopo averla refrigerata, e che ha permesso di poter utilizzare una decina di litri in più risolvendo il problema del consumo per Larousse e soci) potrebbe anche guadagnare una quarantina di cavalli, risolvendo anche il cronico problema del consumo. Con l'arrivo di Dallara, Tonti comincerebbe a creare un gruppo per poter ricostruire prima con l'Euroracing e magari in seguito con L'Autodelta, una struttura in grado di realizzare una vettura certamente più competitiva dell'attuale. All'Euroracing cominciano a temere questa scissione con l'Alfa. Tanto che proprio a Zandvoort hanno ripreso corpo le prossbilità di un team Euroracing indipendente con motori Bmw. A riprova di questo, i contatti che il team di Limbiate avrebbe avuto con alcuni sponsor come la Kelemata e la Carvico per la sponsorizzazione '85, qualora la Benetton in assenza del nome Alfa abbandonasse l'Euroracing. Sotto Tonti l'Alfa Romeo potrebbe riavviare la ricostruzione. Del resto il valore del tecnico piemontese è facilmente avvertibile dalle prestazioni Lancia. Lo scorso hanno le Gruppo C torinesi erano giunte nelle ultime gare quasi agli stessi livelli delle Porsche ufficiali, mentre quest'anno si è riaperto in maniera cronica un gap tecnico persino con le Porsche ufficiali. □

E Chiti fa un nuovo motore (Minardi?)

ZANDVOORT — La notizia è clamorosa. Carlo Chiti, a cui l'arrivo di Gianni Tonti in Autodelta ha tolto praticamente ogni funzione esecutiva, relegandolo alla carica rappresentativa di presidente, sta realizzando un nuovo motore per la formula 1, che sarebbe uno scomodo paragone per quello che sarà realizzato dall'Autodelta. Recentemente Chiti sembra si sia recato in Svizzera nella factory di Heidegger che già cura la preparazione di BMW. Così come ha preso contatti con la Novamotor che proprio di recente ha realizzato un nuovo reparto al di fuori della normale preparazione per i motori di formula 3. Compagno di Chiti in questa avventura sarebbe Piero Mancini, toscano, attuale socio di Minardi nella realizzazione della Minardi F. 1. La monoposto romagnola ha già avuto risposta negativa dall'Alfa Romeo per quanto riguarda la fornitura di motori per l'85. Mancini e Minardi, commissionando a Chiti questo nuovo motore, troverebbero così l'alternativa al motore Alfa. Con l'intervento della Novamotor si potrebbe anche prevedere una rapida commercializzazione di questo propulsore, riprendendo così un vecchio progetto che Chiti aveva già messo in cantiere ai tempi dell'Alfa Romeo per commercializzare l'attuale 8 cilindri. L'idea di Chiti è di commercializzare in un primo tempo questo nuovo motore, poi in un secondo tempo se si avvererà una certa operazione di sponsor lui, e i suoi soci faranno anche un team «tutto italiano» con cui correre in F. 1. □

Un campione nella «crisi Alfa»

Riccardo Patrese battuto ma non vinto

Lo strano destino di un pilota ruvido ma autentico

ZANDVOORT - È stato per tanto tempo la bandiera italiana della Formula 1. C'era lui, Riccardo Patrese, e c'era la Ferrari. L'Alfa viaggiava a mezzadria con la Brabham, Osella era un nome che faceva chilometri solo su vetture Sport, la legione dei giovani leoni dell'automobilismo italiano era ancora una cucciolata dispersa, De Angelis a lezione da Ferrari, Ghinzani in Formula 3 Alboreto aveva 21 anni e i sogni nel cassetto, e già Patrese finiva quarto nel Gran Premio del Giappone che consegnava a Lauda il secondo titolo iridato.

Domenica ai box, invece che in macchina, è arrivato a piedi. Come tante volte quest'anno, nella stagione delle crisi dell'Alfa che lo ha coinvolto ed intrappolato. Non è, quello di oggi, il Patrese che ci piace, quello che abbiamo imparato ad apprezzare. Crediamo che oggi Patrese sia un pilota battuto ma non un vinto e che ci si debbano attendere da lui le grosse cose. Con una macchina tanto debole è duro tirare fuori l'acuto della classe: più duro che ai tempi della Shadow quando almeno, battendosi con un carro di coccio contro carri di bronzo, c'era oltre il traguardo, la soddisfazione di un confronto sostenuto bene ad armi impari.

L'ANNO SCORSO ha disputato una grossa stagione con la Brabham. La macchina inglese era predestinata al mondiale ed a un uomo: Piquet. Così è stato, per scelta della sorte e del team. A Patrese era stato garantito un ruolo paritario. Gli venne invece riservato un ruolo subalterno, tenuto bene, con una vittoria finale, in Sudafrica, che seppe di contentino. La sconfitta subita a Imola più che una battuta di arresto fu una umiliazione inflitta ad un campione che doveva essere amato da un pubblico fanatico e monocromo che vedeva solo rosso-Ferrari. L'episodio di Imola ha pesato su Patrese che tiene a essere italiano, che ha a cuore un certo patriottismo, che si sente azzurro del motore, che non è, insomma, un menefregista. Le ultime volte che lo abbiamo visto allegro fu l'anno scorso con Piquet. Dopo la doppia annata eccitante, anche se limitata, con la Brabham, è venuta questa stagione e la sottocompetitività delle Alfa è la sua ultima amarezza: prima c'è stata la mancata assunzione da parte di Enzo Ferrari che a suo tempo ha spiegato le sue perplessità. Oggi, come pilota, anche sul piano del mercato, vive una sorta di contraddizione: troppo noto e troppo caro per venire ingaggiato da una scuderia in stallo o per venire affiancato a un campione del mondo conclamato come Rosberg, Piquet o Lauda; fuori portata per far la prima guida di un team in cerca di rilancio ma con relativi mezzi a disposizione. La sua nazionalità, il suo passato, ci pare lo inchiodino all'Alfa e sarebbe un bene per entrambi se appena la Casa italiana trovasse la forza di cavarsi fuori dalle sue mille contraddizioni.

IN UN MESTIERE in cui la capacità di offrirsi, in tutti i sensi, può lastricare la via del successo, Riccardo Patrese ragazzo serio ed uomo schivo, al di fuori di giri cortigiani e di atteggiamenti di piaggeria, si è trovato talora in dignitosa solitudine fuori dal giro. Ciò che ha fatto l'ha costruito con le proprie mani. Tutto. Una volta ci ha spiegato come concepisce il mondo ed i rapporti. Con contorni nitidi, confini feroci ma degni. È uno dei pochi piloti che calchino le orme del mestiere senza sfrontatezza. «Non ho la fregola di piacere a tutti i costi — ci ha detto un giorno —. Chi mi apprezza mi prende così come sono».

Adriano Costa

GRANDE CONCORSO SABELT

"LA SICUREZZA VALE ORO"

VUOI VINCERE 1.000.000 IN ORO?
ECCO IL REGOLAMENTO

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

I vincitori
I nomi dei vincitori **di tutti i premi** saranno pubblicati su questa Rivista. Gli interessati riceveranno comunicazione scritta.

sabelt
cinture di sicurezza

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

Nella prova dinamica prevista dal Regolamento europeo, la velocità d'impatto è:
50 km/h ☐
45 km/h ☐
60 km/h ☐

La Sabelt è un'azienda:
Italiana ☐
Svedese ☐
Inglese ☐

NOME _____
COGNOME _____
INDIRIZZO _____
_____
CITTÀ _____
C.A.P. _____
TELEFONO _____

Hai le cinture sulla tua vettura? SI ☐ NO ☐
Usi le cinture di sicurezza? SI ☐ NO ☐
Solo per i lunghi viaggi? SI ☐ NO ☐

Barrare la casella corrispondente alla risposta.

AS 6

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

GP OLANDA

Chi vuole le gomme italiane per l'85?

La Pirelli sogna Ferrari e Brabham

ZANDVOORT — Ancora una volta si sono sparse voci sulla possibilità che le gomme Pirelli equipaggino il prossimo anno la Ferrari. **«Certamente la Ferrari è sempre il primo dei nostri obiettivi** — dice il p.r. della Pirelli Nigel Vollheim — **ma onestamente credo che per ora rimanga solo un sogno».** Alla Ferrari, dove non è stato ancora rifirmato il contratto con la Goodyear, non escludono la possibilità di fare almeno delle prove con le gomme italiane al termine del campionato prima di prendere una decisione. Pirelli, Goodyear o Michelin? Tutte e tre sono in lizza per equipaggiare le vetture di Maranello nel 1985.

Qui in Olanda la Pirelli ha ancora una volta ribadito che se non darà i suoi pneumatici il prossimo anno ad un top team smetterà con la F. 1. Le trattative più avanzate oggi sono ancora con la Brabham, ma anche in questo caso sembra solo un bel sogno.

A Monza si parlerà di potenza

ZANDVOORT — Era previsto che si sarebbe svolta una riunione della commissione tecnica di F. 1 a Zandvoort per discutere del nuovo regolamento. Ma parecchi team non erano pronti e perciò questa riunione è stata rinviata a Monza. In compenso, venerdì pomeriggio i costruttori legalisti si sono riuniti per discutere di questo problema. Per quanto riguarda i motori, tutti sono stati d'accordo di accettare la riduzione del tenore di ottani, ma accompagnato da una misura supplementare, ed è proprio su questo argomento che le opinioni sono state divergenti. Alla Renault si è favorevoli alla limitazione della pressione di sovralimentazione come la formula americana Cart, mentre gli altri costruttori presenti, Ferrari, Alfa Romeo e Hart, che dispongono o disporranno presto di un motore 4 cilindri, preferiscono una riduzione della cilindrata a 1200 cc, sostenendo che ciò sarebbe più semplice e soprattutto più facile da controllare. La Renault, in compenso, teme che una tale formula, spinga ancora di più la sovralimentazione, il che renderebbe necessari dei sistemi in uso nell'aviazione molto costosi e che renderebbero i motori ancora più fragili di quelli di oggi. Ma per quanto riguarda la riunione di Monza sulla cilindrata dei motori è ormai praticamente tutto deciso, si porterà la cilindrata dei motori turbo a 1200 cc come già detto, l'unico team a opporsi è la Renault, e come si sa per poter cambiare il regolamento ci vuole l'unanimità, così tutti i costruttori hanno deciso che per far capitolare anche la casa francese verranno ridotte certe misure di alettoni e di appendici aerodinamiche, in modo che le potenze di 1500 turbo non siano più valide. In questo modo anche la Renault si dovrà arrendere per forza e accettare come tutti il nuovo motore di 1200 cc a partire dal 1. gennaio 1986.

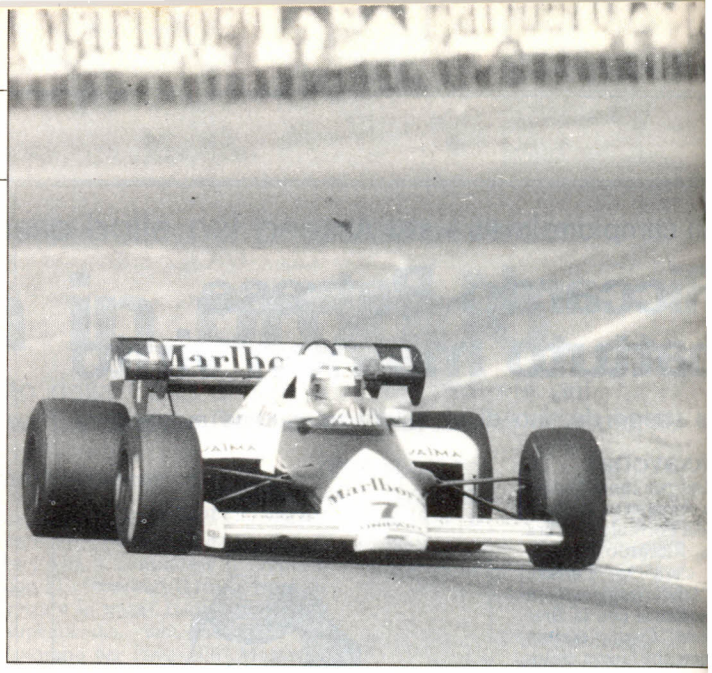
Gerard Crombac

■ **SPORT 2000** — Charles Zwolsman ha vinto a Zandvoort una corsa emozionante nelle Sport 2000 dopo una dura lotta con Henny Vollenberg. Entrambi gareggiavano su Tiga. Il terzo posto in corsa è andato ad Hans Edvinsson.

■ **LAUDA E PIQUET A RIMINI** — Sabato 1 settembre, il «Meeting dell'amicizia fra i popoli» in corso di svolgimento a Rimini, vivrà una giornata eccezionale: alla manifestazione interverranno infatti Niki Lauda e Nelson Piquet che prenderanno parte ad un dibattito sulla F. 1.

■ **ANCORA GUGELMIN** — Un'altra vittoria per Mauricio Gugelmin su Reynard SF 84 nella corsa F. Ford 2000 Townsend Thoresen a Zandvoort. Per la seconda volta in questa stagione Martin Donnelly ha qualificato la sua Van Diemen in pole prendendo subito il comando, finché Gugelmin non lo ha passato al 2. giro. I due hanno poi conservato questo ordine fino alla fine. Gugelmin conduce ora la classifica dela serie con 55 punti, davanti a Sala con 38, Davis con 31, Larsen e Jans con 20.

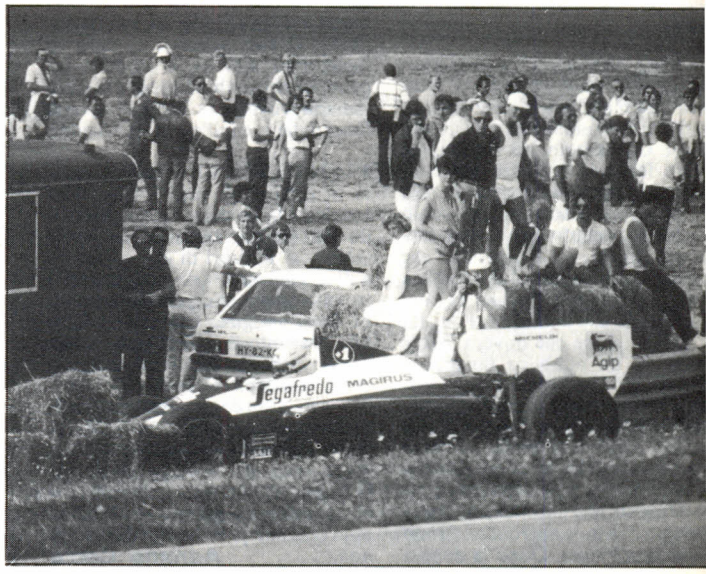
■ **JOHANSSON E TOLEMAN** — Al contrario di quanto Alex Hawkridge aveva annunciato — probabilmente per tener calmi gli sponsor — a Zandvoort non si è vista la Toleman numero 20. È comunque certo che a Monza sulla vettura lasciata libera da Cecotto correrà lo svedese Johansson, il quale come avevamo anticipato nello scorso numero di Autosprint, dovrebbe impegnarsi con la Toleman anche per l'85.

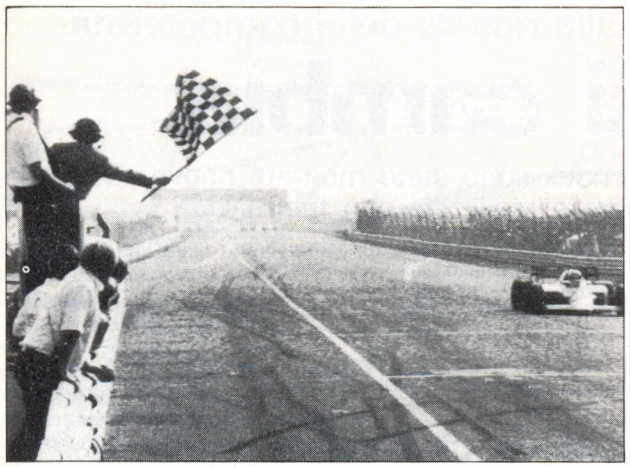


900 cavalli per il 4 cilindri Ferrari?

I TASSELLI che compongono il futuro, quello più prossimo, della Ferrari, stanno incastrandosi in modo sempre più definitivo. Parliamo del motore a 4 cilindri, l'inedito 154 di cui l'ingegner Ferrari ha dato notizia in una delle sue più recenti conferenze stampa. Molti speravano di vedere sulla pista di Monza una nuova vettura col nuovissimo motore. Da qualche tempo, infatti, al reparto corse sono giunti i pezzi necessari per allestire 4 versioni definitive di questo quattro cilindri 154. Sempre nel reparto corse si sta allestendo un certo numero di staffe d'attacco affinché il «154» possa essere applicato sull'attuale scocca, che è stata disegnata per l'applicazione del 126, il 6 cilindri con un angolo di 120 gradi fra le bancate. La vettura potrebbe anche essere allestita sulla nuova scocca che da qualche tempo si dice sia in allestimento a Maranello. Il nuovo 4 cilindri è inclinato, sulla destra, di alcuni gradi. Si dice tra i 20 ed i 30. Un motore dotato di un monoturbo, di generose dimensioni, che è «appoggiato» sulla parte sinistra, mentre sulla parte di destra vi è lo spazio per l'alimentazione. Di questo motore si dice che sia in grado di erogare costantemente, in versione «standard», almeno 700 cavalli per la gara, con la possibilità di andare molto più in alto (si parla anche di oltre 900 cavalli) per le prove di qualificazione. Il primo esemplare «definitivo» del motore 154 è anche già stato provato ad uno dei banchi prova allestiti dalle Ferrari all'interno del suo reparto corse. Oltre ai risultati di potenza e di coppia, vi

In alto Prost inseguito da Lauda nella fase in cui il distacco fra i due era sceso sotto i tre secondi (FotoColombo). **A destra il vittorioso arrivo di Prost** (telefotoAP) **e qui sotto il ritiro di Senna al 19. giro per rottura del motore** (Attualfoto)





sarebbe un interessante responso per quanto riguarda i consumi di carburante, il tutto ovviamente collegato con l'applicazione di una iniezione completamente elettronica della Magnetti-Marelli Weber.

Alessandro Stefanini

R 5 Turbo

Sigala derubato

ZANDVOORT - È stata molto deludente per Massimo Sigala la gara di Coppa Europa Renault 5 Turbo a Zandvoort: come Wolfgang Schütz, è stato penalizzato di 1 minuto per partenza anticipata e così è stato privato di una vittoria convincente. Quando Sigala lo ha saputo prima della premiazione, ha detto che era stata opera della mafia olandese, dopo che la stampa locale aveva insinuato che Larrauri era stato ingaggiato per impedire ai piloti olandesi di fare punti. E in effetti testimoni oculari garantiscono che tutti i concorrenti sono scattati insieme prima che il semaforo diventasse verde. Per la cronaca, Jan Lammers si è ritirato dopo tre giri per noie al turbo, ma non prima di aver realizzato il giro più veloce della corsa. La vittoria è dunque stata attribuita a Gouhier davanti a Bleekemolen e Larrauri. (w.j.)

RENAULT 5 TURBO

Zandvoort, 25 agosto 1984

Gara della Coppa Europa R5 Turbo

La classifica: 1. Gouhier 20 giri in 37'14"318 alla media di 137,018 kmh; 2. Bleekemolen a 6"504; 3. Larrauri a 15"539; 4. Fuchs a 35"363; 5. Stanjek a 36"291; 6. Gabriel a 37"982; 7. Becker a 41"368; 8. Heger a 51"401; 9. Jaeger a 51"699; 10. Zimmermann a 54"310.

□ Giro più veloce: Lammers in 1'50"598 alla media di 138,403 kmh.

■ **BOX IN UMIDO** — I box di Zandvoort sono senz'altro tra i più stretti della Formula 1. Come ciò non bastasse, al piano superiore si trovano delle piccole salette, bar e servizi igienici. Durante le prove, i meccanici dell'Arrows hanno avuto i loro problemi per bloccare le infiltrazioni di liquido...

■ **IRPA** — L'annuale meeting dell'Irpa, l'associazione internazionale della stampa che segue i Gran Premi, si è macchiato di giallo. È stata infatti esibita una lettera su carta intestata dell'associazione che prova come il presidente Cahier abbia ricevuto 10 mila dollari per l'organizzazione del servizio stampa di Dallas. Cahier aveva negato — anche in una lettera inviata ad Autosprint — di aver mai ricevuto questo denaro. A Zandvoort, invece, il presidente si è scusato pubblicamente con i membri Irpa affermando di aver sbagliato a scrivere quella lettera sulla carta intestata dell'associazione e non su quella della «Publimotoring», un'agenzia di pubblicità che gli appartiene.

■ **PLAYBOY** — Giovedì pomeriggio un fotografo olandese ha cercato di realizzare un servizio nella tenda dell'Alfa Romeo con una modella «vestita» secondo lo stile del mensile Playboy. L'afflusso di curiosi ha creato qualche problema. Uno dei primi ad accorrere è stato Ducarouge.

■ **CHI VA PIANO** — Battuta del giorno a Zandvoort: «Un appassionato chiede a Forghieri un autografo e aggiunge: scusi, può farmi la dedica "Chi va piano va lontano"?».

■ **FIAT ABARTH** — Su proposta della sottocommissione tecnica, la Csai ha preso la scorsa settimana alcune importanti decisioni. Innanzitutto è stato deciso di adottare gomme Pirelli di dimensioni diverse da quelle attuali. Le misure di questi pneumatici dalla gara del 9 settembre che si disputerà in concomitanza con il Gp d'Italia a Monza dovranno essere di 175/50 Vr 13 anteriormente e 250/45 Vf 13 nel treno posteriore. L'uso delle gomme in dotazione nelle gare precedenti non sarà consentito. Per quanto riguarda i serbatoi, invece, la Csai ha prorogato fino al 31 dicembre 1985 la validità dei serbatoi di sicurezza.

A Monza con lo sconto AS

ED ECCOCI arrivati all'appuntamento più importante della simpatica collaborazione **AUTOSPRINT-AUTOMOBILE CLUB di MILANO.** Si tratta del **«55° Gran Premio d'Italia F. 1»** in programma domenica **9 settembre 1984** all'Autodromo di Monza. In tale occasione scattano le solite modalità per le facilitazioni Soci e lettori, tenendo presente che questa volta c'è qualcosa di diverso. Infatti, i biglietti a nostra disposizione **sono nel numero contingentato di 3.000 (tremila), cioè 1.000 per ciascuno dei tre giorni della manifestazione** (1.000 per le prove di venerdì 7 settembre, 1.000 per quelle di sabato 8 e 1.000 per la gara di domenica 9), biglietti che verranno venduti **sino ad esaurimento.** Ricordarsi che i biglietti a disposizione sono soltanto quelli di «Prato». Per quanto riguarda lo sconto nulla di variato: sarà quello solito di L. 1.000 (mille) su ciascun biglietto e per ottenerlo **TUTTI i Soci del Club e i lettori di AUTOSPRINT dovranno presentare** alla sola biglietteria di Vedano (opportunamente segnalata con un cartello **AUTOSPRINT) il tagliando relativo alla giornata interessata,** ovvero **«prove di venerdì 7 settembre»** prezzo da pagare L. 10.500 anziché L. 11.500), poi **«prove di sabato 8 settembre»** (prezzo da pagare L. 16.500 anziché 17.500) ed infine **«gara di domenica 9 settembre»** (prezzo da pagare L. 16.500 anziché L. 17.500).

In occasione del G.P. d'Italia F. 1 i ragazzi di età fino agli 11 anni avranno ingresso gratuito, mentre quelli di età compresa fra i 12 e i 15 anni pagheranno l'eccezionale prezzo di L. 7.000 (settemila).

Come al solito gli amici milanesi molto gentilmente hanno messo a disposizione dei seguenti Soci del Club:

Emilio Barenghi - Via G. B. Varè, 31-33 - 20159 Milano.
Andrea Bindi - Via Degli Abeti, 11 - 50142 Firenze.
Umberto Borredon - V.le Giulio Cesare, 62 - 28100 Novara.
Cristiano Cesarini - Via Dello Sport, 14 - 40065 Pianoro (BO).
Diego Eleuteri - Via IV Novembre, 42/2 - 44045 Renazzo (FE).
Vittorio Franchi - Via Corticella, 23 - 40128 Bologna.
Roberto Gaulo - Via S. Agostino, 79 - 31100 Treviso.
Francesco Iseppi - Via Calabria, 5 - 41053 Maranello (MO).
Daniela Macchi - Corso Regina Margherita, 194 - 10152 Torino.
Rodolfo Venturi - Via Iesi, 6 - 48100 Ravenna.

I rituali **10 (dieci) tagliandi RETRO-BOX,** tagliandi in busta chiusa nominativa **che potranno essere ritirati presso il capo servizio ai cancelli di Vedano** a cominciare dalle ore 8 di venerdì 7 settembre 1984.

AUTOSPRINT
VENERDÌ 7 SETTEMBRE
PROVE Gp Italia 84

SCONTO 1000 LIRE MONZA

AUTOSPRINT
SABATO 8 SETTEMBRE
PROVE Gp Italia 84

SCONTO 1000 LIRE MONZA

AUTOSPRINT
DOMENICA 9 SETTEMBRE
GARA GP ITALIA 84

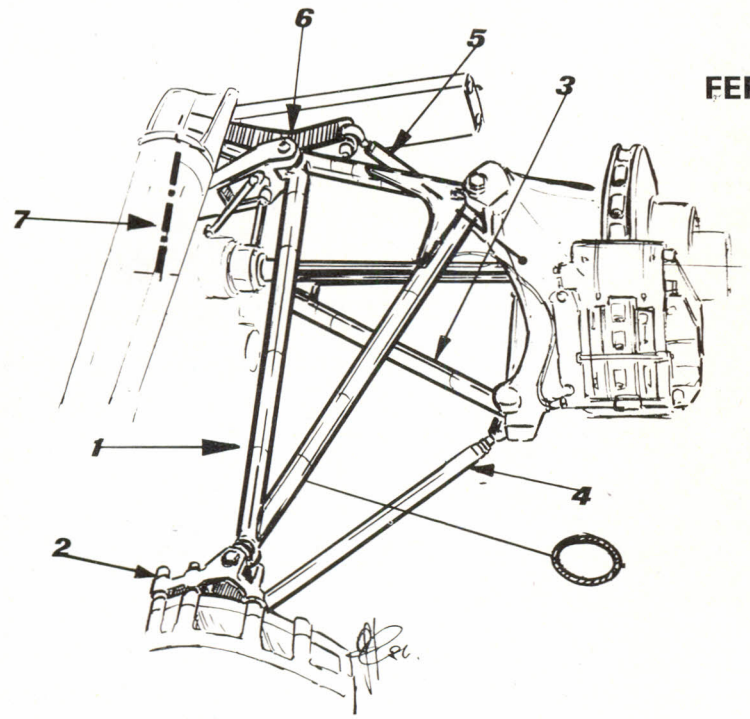
SCONTO 1000 LIRE MONZA

Ancora modifiche per la Ferrari alla ricerca della competitività

Sempre si cambia

Sulle vetture a passo lungo di Alboreto e di Arnoux sono state montate nuove sospensioni posteriori tipo push-rod, più leggere e realizzate con tubi saldati

ZANDVOORT - Solo la Ferrari ha portato in Olanda una macchina diversa rispetto a quelle che vi erano già in Austria: il telaio n. 75 per René Arnoux. Questa scocca è la stessa su cui è stata montata la carrozzeria lunga della M2 provata a Monza due settimane fa. Per il resto, tutto il parco macchine era lo stesso di quello visto a Zeltweg. Alboreto, tuttavia, ha avuto qui in Olanda come macchina da gara la vettura n. 73 che in Austria era utilizzata come macchina di scorta. L'unica grossa novità veniva proprio dalla Ferrari che ha portato una nuova sospensione posteriore per la macchina di Arnoux, dotata anch'essa del distanziale di 13 centimetri tra motore e cambio, con il passo quindi allungato. Questa sospensione è stata montata venerdì solamente sulla macchina di Arnoux, mentre Alboreto aveva la macchina lunga ma con la sospensione posteriore tipo pull-rod, come in Austria. La nuova sospensione montata sulla vettura di Arnoux è invece del tipo push-rod con i bracci del triangolo superiore a base molto larga, però ricavati da tubi saldati e non torniti da pezzi pieni come sulle altre sospensioni delle tre monoposto presenti in Olanda. Le due vetture di scorta avevano il passo tradizionale e la sospensione posteriore push-rod così come erano anche in Austria. Sabato anche sulla vettura a passo lungo di Alboreto è stata montata la nuova sospensione tipo push-rod. Come a Zeltweg, sono state allungate verso l'indietro le uscite di aria calda dai radiatori. Arnoux nelle prove è stato l'unico ad avere sulla sua vettura scarichi a «spaghetti» con i terminali rialzati come avevamo già visto in Austria. In gara, invece, entrambi i piloti hanno avuto questa soluzione. Alboreto, inoltre, nelle prove di sabato ha utilizzato un nuovo alettone posteriore con la corda del gruppo centrale più stretta.

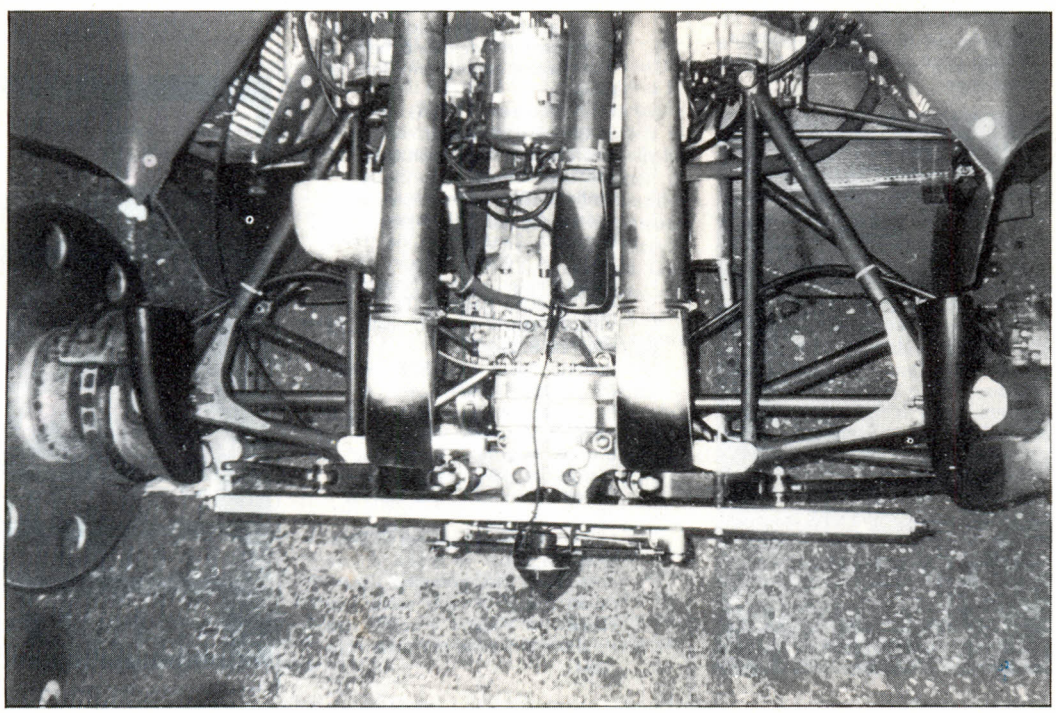


FERRARI C4 LUNGA

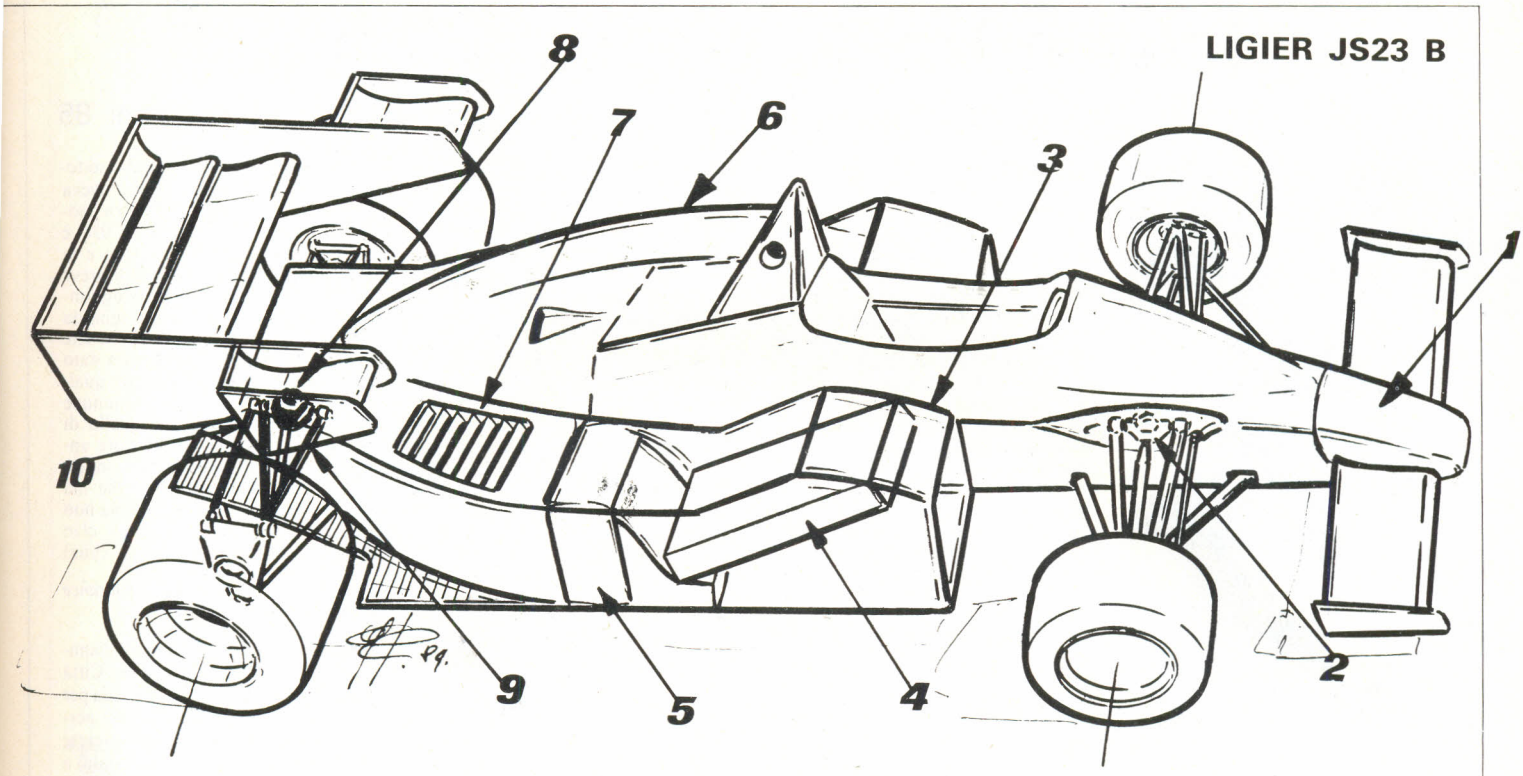
La Ferrari ha portato in Olanda due vetture con il passo lungo ed una nuova sospensione posteriore tipo push-rod adattata appunto alla versione passo lungo. In Austria solo Alboreto aveva la macchina con il passo lungo però con la sospensione tipo pull-rod e realizzata, come nelle ultime versioni delle Ferrari, con triangoli ricavati da pezzi pieni torniti.

Questa nuova sospensione provata prima da Arnoux, oltre ad essere del tipo a puntone è realizzata con tubi saldati ed è più leggera.

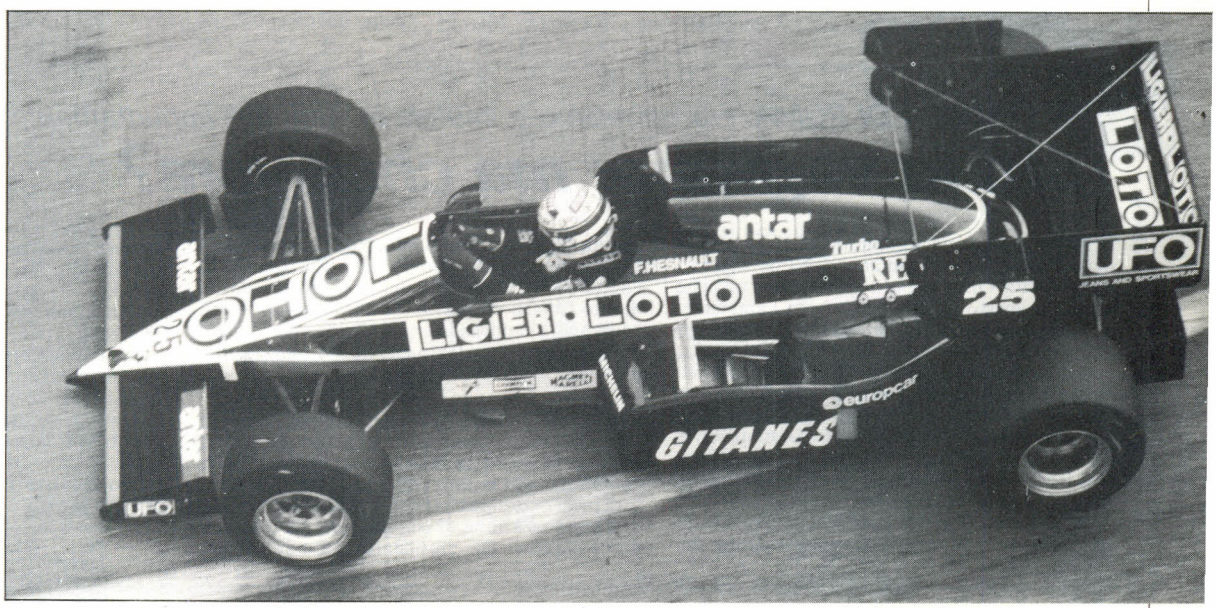
❶ Triangolo superiore a base molto larga rinforzato nel punto di attacco con il portamozzo; ❷ attacco al motore del triangolo superiore realizzato da un pezzo tornito; ❸ triangolo inferiore; ❹ braccio inferiore che regola la convergenza; ❺ puntone del sistema push-rod fissato al bilanciere; ❻ collegato all'ammortizzatore (7 tratteggiato) e al portamozzo nel punto di attacco del triangolo inferiore.



LA BRABHAM aveva su tutte e tre le vetture il sistema per spruzzare acqua negli scambiatori di calore, mentre a Zeltweg solo il muletto era dotato di questo dispositivo. Nuovi scarichi e distanziali fra motori e cambio in fusione di alluminio invece che al magnesio per le Williams. La Renault ha apportato delle lievi modifiche alle pinne orizzontali davanti alle ruote posteriori. Ne sono state provate alcune leggermente incurvate verso l'alto anche se poi in gara sono state utilizzate quelle abituali. Tambay ha preferito utilizzare sia in prova che in gara la vettura di scorta come già aveva fatto in Austria. Alla McLaren hanno irrobustito il cambio per ovviare agli inconvenienti occorsi in Austria. Un nuovo alettone anteriore di corda più stretta era presente sulle Ram, mentre sono tornate sulle due vetture da gara Lotus i vecchi scambiatori in sostituzione di quelli più nuovi del tipo aria-aria come invece hanno montato le Renault.



A Monza dovrebbe debuttare la nuova Ligier JS 23 con una nuova carrozzeria e diverse sospensioni. Probabilmente vedremo prima solo la nuova veste estetica essendovi stati dei ritardi nella realizzazione dei vari componenti.
❶ Muso più squadrato; ❷ sospensione anteriore tipo push-rod; ❸ fiancate molto più lunghe ed alte per ospitare i radiatori laterali più grandi ❹ e i nuovi scambiatori aria/aria ❺; ❻ il cofano motore sarà più alto che sull'attuale vettura; ❼ griglie di uscita aria calda dalla zona delle turbine; ❽ sospensione posteriore del tipo push-rod con triangolo superiore a base ❾ stretta; ❿ bielletta che comanda il camber.
La nuova configurazione della Ligier si può confrontare con quella della macchina attuale, in basso (Attualfoto).



A Monza il debutto della nuova Ligier

ZANDVOORT — La prossima settimana sul circuito del Paul Ricard sarà provata una nuova Ligier. I tecnici francesi sperano poi di fare in tempo a portare questa macchina a Monza. Innanzitutto questa macchina di sicuro si presenterà al Gran Premio d'Italia con la nuova carrozzeria fatta apposta per alloggiare i nuovi scambiatori di calore aria-aria e i radiatori più grandi. Questa carrozzeria ha le fiancate più lunghe, il cofano motore più alto e la parte posteriore molto simile a quella della McLaren. Ma i responsabili della Casa francese sperano anche di poter portare a Monza le nuove sospensioni sia anteriori che posteriori. Saranno del tipo push-rod per ovviare agli inconvenienti finora dimostrati dalle attuali sospensioni della Ligier. Di questa nuova vettura ve ne sarà un solo esemplare per Andrea De Cesaris.

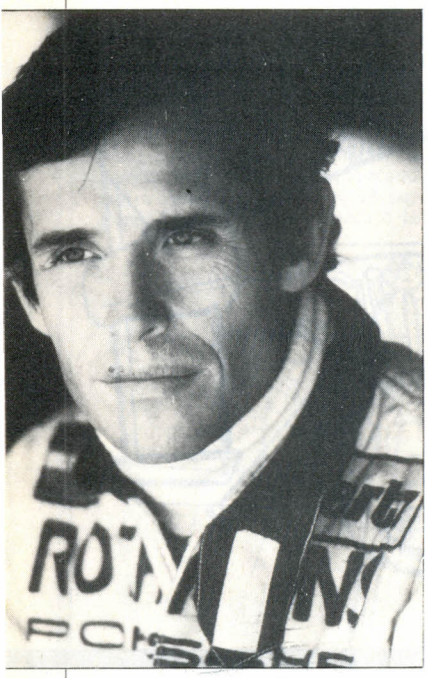
ANCHE la Renault sarà di scena al Paul Ricard in questa settimana con Patrick Tambay. Il pilota francese porterà al debutto in pista la nuova iniezione totalmente elettronica studiata appositamente in casa Renault. Tale iniezione è realizzata dalla Renix, un'affiliata al gruppo Renault. Questa iniezione ha già provato lungamente al banco dando ottimi risultati. Ha due iniettori per cilindro e dovrebbe essere utilizzata anche a Monza se il collaudo sulla pista francese si rivelasse positivo.

JOHN BARNARD, che in questi ultimi tempi non era più venuto ai gran premi per restare a casa a disegnare la vettura per il prossimo anno, ha rivelato alcuni particolari della nuova macchina: **«La macchina per il prossimo anno sarà uno sviluppo di quella attuale. Quest'anno abbiamo imparato molto e dobbiamo migliorare i punti ancora deboli di questa vettura. Innanzitutto costruiremo un nuovo cambio fatto interamente da noi alla McLaren per ovviare ai problemi di affidabilità evidenziati dalla trasmissione attuale. La nuova macchina, poi, avrà un telaio completamente nuovo che molto probabilmente fungerà anche da carrozzeria nella parte centrale. Nuove saranno poi le sospensioni, specialmente quella anteriore che quest'anno ha mostrato qualche pecca».**

ENDURANCE/Sarà in gara nella 1.000 Km del 16 settembre

Ickx a Imola dopo 12 anni

Rientrerà anche la Lancia che sta attraversando un momento delicato in vista dei programmi '85



JACKY ICKX

DOMENICA 16 settembre è in programma a Imola la 1.000 Km di endurance e sarà anche l'occasione per il ritorno di Jacky Ickx sul circuito del Santerno dopo 12 anni. Un'occasione anche per rifarsi perché nel settembre '72 la corsa del belga alla 500 Km, disputata su una Ferrari 312P, fu definita «svogliata», tanto che Jacky finì 2. dietro a Merzario. Questa volta Ickx non avrà però voglia di «scherzare» perché la sua presenza non sarà casuale: a lui interessa infatti il titolo mondiale piloti e tanto ha fatto da convincere la Porsche ad affidargli una vettura ufficiale per una corsa che non rientrava nei programmi. Il co-pilota di Ickx non è ancora stato definito ma certamente non sarà Mass che sarà comunque presente con una 956 del team Joest in coppia con Hans Heyer. Lo stesso team ha poi iscritto una identica vettura per Pescarolo e Johansson. Già arrivate anche le iscrizioni del team Canon (una 956 per Palmer-Lammers) e del team Fitzpatrick-Skoal Bandit che avrà due 956 per Keegan-Konrad e Hobbs-Boutsen.

INCERTEZZA LANCIA. Fino al termine della scorsa settimana non era invece arrivata alcuna iscrizione da parte della Lancia ma la presenza di due LC2 torinesi sul Santerno è in pratica certa. La Lancia, come è noto, diserterà la 1.000 Km di Spa per concentrarsi maggiormente sulla corsa casalinga. Dopo una stagione un po' altalenante ma durante la quale le vetture sono apparse migliorate (come a Le Mans e al Nürburgring), ci si è comunque resi conto che nei circuiti tortuosi l'handicap con le Porsche 956 è ancora abbastanza accentuato. Anche per questo motivo si è rinunciato alla trasferta di Spa (circuito non più velocissimo come un tempo) e questo pur nella convinzione che il problema sarebbe risolto con prove tecniche adeguate. Ma ormai è un discorso vecchio: la Lancia è costretta ad affrontare il mondiale endurance con un budget inadeguato all'importanza del campionato e naturalmente uno dei tagli inevitabili riguarda proprio le importantissime prove di sviluppo. Tra l'altro l'Abarth è ora oberata di lavoro a causa della operazione di sviluppo della neonata 038 da rally. L'ingegner Messori, direttore del settore corse del Gruppo Fiat, aveva iniziato a prendere parecchio a cuore la Lancia LC21 ma la 038 è interamente una sua creatura e la necessità di presentarla entro breve tempo potrebbe frenare il programma endurance. Per quanto riguarda la stagione 1985, è certo che le alte sfere del Gruppo Fiat hanno dato un parere favorevole pur con qualche riserva. Il budget comunque non sarebbe diverso da quello di quest'anno, pur con l'ulteriore appoggio della Martini. Non molto per battere il mostro-Porsche ma chissà che una vittoria a Imola non dia uno scossone all'intero clan torinese. (buz)

Un servizio sul mondiale endurance da pagina 66 a pagina 71.

■ **CITTÀ DI VENEZIA.** Si disputerà il 20-21 ottobre il 3. Rally Città di Venezia, gara di 2. serie valida per il campionato triveneto. Su un percorso di 120 km. circa sono state inserite 4 prove speciali su asfalto e 2 su terra. Partenza e arrivo della competizione saranno a Mestre.

GRAN PREMIO DI ROMA/Fra ottimismo e cautela in vista dell'appuntamento

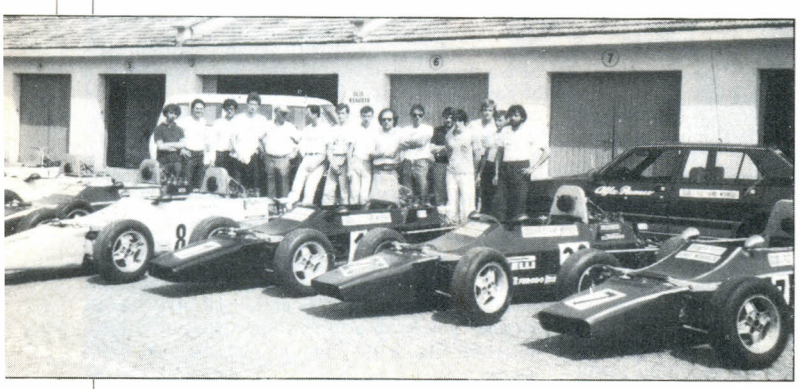
Tutti lo vogliono: ma chi lavora?

ROMA - La notizia secondo la quale nell'85 le strade del quartiere romano dell'Eur saranno teatro di un Gran Premio di F. 1, da qualche tempo ha messo in agitazione tutto l'ambiente, motoristico e non, della Capitale. Il sindaco Ugo Vetere, il presidente della CSAI Fabrizio Serena, il segretario della CSAI Erasmo Saliti e Maurizio Flammini promotori del progetto, hanno sempre, pur manifestando il loro ottimismo, rilasciato dichiarazioni molto prudenti non nascondendo le difficoltà da superare. Chi invece ha dato fiato alle trombe della vanità è stato il presidente dell'A.C. Roma, l'onorevole Nicola Cutrufo. Ora dopo una sua intervista rilasciata al quotidiano «Il Tempo» e prontamente puntualizzata dal presidente della CSAI su «La Repubblica», l'illustre personaggio è nuovamente alla ribalta su «Settestrade» il mensile dell'A.C. Roma da lui diretto. Infatti in un articolo a firma di Massimo Mazzitelli si apprende che il sindaco ha lanciato l'idea proprio a Cutrufo che ha già fatto i primi passi per realizzare la cosa.

A.C. LATITANTE. Senza entrare nel merito di chi abbia veramente fatto il primo passo per mettere in moto la macchina organizzativa (e comunque non è stato certamente l'A.C. Roma) sarà bene ricordare che l'ente capitolino è lontano dall'organizzazione di competizioni da oltre dodici anni ed il suo presidente, tanto sollecito a mettersi in vetrina per la F. 1, da tempo è lontano dall'autodromo di Vallelunga che, pur tanto criticato, ha sempre il merito di svolgere una quindicina di gare all'anno. L'A.C. Roma è stato chiamato a far parte della società che deve occuparsi dell'organizzazione del Gran Premio e tale inserimento ha fatto storcere la bocca a più persone. Se la F. 1 il 22 settembre 1985 dovrà essere sulle strade dell'Eur innumerevoli saranno i problemi da risolvere ed allora sarà bene che anche l'A.C. di Roma ed il suo presidente si rimbocchino le maniche per affrontare un anno di duro lavoro.

Maurizio Masini

C'è il futuro campione di F.1?



MORROGH A MONZA. Henry Morrogh ha passato l'estate all'autodromo di Monza per insegnare i rudimenti dell'automobilismo sportivo a un nutrito gruppo di allievi provenienti da tutta Italia. Al volante di queste F. Italia le future speranze delle corse hanno infatti svolto il corso intensivo proposto loro dall'istruttore irlandese, che da questa settimana riprenderà i corsi all'autodromo di Magione. Chi fosse interessato alla scuola di pilotaggio Henry Morrogh può rivolgersi allo 075 / 840303.

■ **NUOVO DALLAS.** Il circuito della città texana resterà immutato per il 1985, con solo alcune modifiche dettate dall'esperienza; ma quello dell'anno prossimo sarà l'ultimo atto. Dal 1986, infatti, entrerà in funzione il nuovo impianto di Fort Wort, a poca distanza dalla città. Secondo il progetto, dovrebbe nascere una nuova pista di F1, un ovale per gare Cart e uno «strips» di 400 metri per i dragster. L'impianto è destinato a diventare la Indianapolis del sud e costerà svariati milioni di dollari. Sostituirà lo scomparso ovale di Houston, sul quale Mario Andretti ottenne il record mondiale di velocità.

GP AUSTRIA/L'altalena dei 51 giri

Nella tabella sono riportate le posizioni giro per giro dei piloti. A sinistra (dall'alto in basso) è indicata la griglia di partenza con numero e nome del pilota. Nella prima ed ultima colonnina verticale (in grigio) sono indicati i piazzamenti durante la gara e (ultima colonna) al traguardo. La serie dei numeri posti orizzontalmente sulla tabella corrisponde alla successione dei giri. In colore rosa viene evidenziato il cammino del primo classificato, in colore azzurro quello del secondo classificato, mentre quello del terzo classificato è indicato con il giallo. Il quadratino rosso, significa che, da quel giro, il pilota in esame non è più transitato.

Olivetti
LONGINES

| SCHIERAMENTO DI PARTENZA | | | POSIZIONE | DALLA PARTENZA AL TRAGUARDO | | |

GP AUSTRIA/Giro per giro al computer

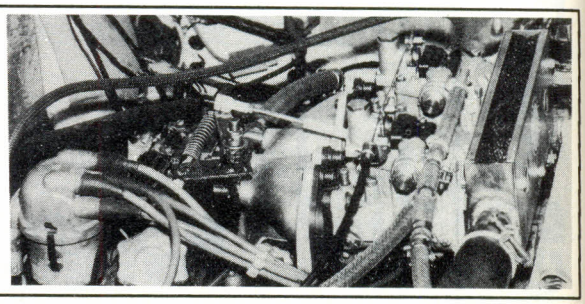
Olivetti LONGINES

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	N. Lauda McLaren Tag MP4	N. Piquet Brabham Bmw Bt53	M. Alboreto Ferrari 126 C4	T. Fabi Brabham Bmw Bt53	T. Boutsen Arrows Bmw A7	M. Surer Arrows Ford A6	R. Arnoux Ferrari 126 C4	F. Hesnault Ligier Renault	J. Palmer Ram Hart 02	R. Patrese Euro Alfa Romeo 184	P. Alliot Ram Hart 02	G. Berger ATS Bmw
1	1'45"278	1'41"491	1'49"281	2'10"679	1'52"239	1'57"710	1'50"483	1'58"037	1'54"387	1'50"925	1'55"880	1'54"886
2	1'36"097	1'34"254	1'37"489	1'34"542	1'39"364	1'40"657	1'37"739	1'41"284	1'39"895	1'38"416	1'43"491	1'39"558
3	1'33"791	1'33"766	1'36"354	1'35"596	1'37"876	1'38"465	1'36"597	1'39"463	1'40"578	1'39"152	1'41"518	1'39"812
4	1'33"807	1'33"608	1'36"079	1'37"148	1'37"370	1'38"684	1'36"645	□**1'37"906**	**1'40"070**	1'37"178	1'41"400	1'37"867
5	1'33"529	1'33"695	1'36"114	1'38"396	1'37"169	1'42"571	1'37"093	1'40"353	1'39"627	1'36"701	1'40"494	1'38"118
6	1'33"484	1'33"562	1'35"813	1'35"616	1'36"858	1'37"589	1'36"855	1'37"964	1'40"267	1'36"557	1'41"138	1'37"981
7	1'33"386	1'33"858	1'36"034	1'35"135	1'37"231	1'39"272	1'37"301	1'38"136	1'40"760	1'36"601	1'41"148	1'38"553
8	1'33"762	1'33"474	1'36"378	1'35"175	1'36"892	1'37"576	1'38"380	1'39"088	1'40"243	1'36"559	1'40"671	1'38"529
9	1'35"200	1'33"865	1'36"361	1'35"234	1'37"178	1'37"555	1'37"336	1'40"337	1'39"723	1'37"036	1'39"879	1'38"281
10	1'33"456	1'33"806	1'36"938	1'34"978	1'36"968	1'37"237	1'37"499	1'38"745	1'39"675	1'37"385	1'39"941	1'38"557
11	1'33"272	1'33"323	1'36"147	1'35"396	1'37"039	1'37"117	1'37"287	1'38"778	1'39"917	1'37"393	1'39"823	1'37"858
12	1'33"019	□1'33"074	1'35"956	1'36"161	1'37"645	1'37"728	1'37"848	1'38"696	1'40"375	1'37"740	1'41"129	1'37"705
13	1'33"109	1'33"468	1'36"787	1'36"153	1'38"305	1'36"723	1'39"836	1'38"781	1'40"332	1'37"748	1'41"916	1'37"596
14	1'34"904	1'34"305	1'37"364	1'36"038	1'37"939	1'36"937	1'38"677	1'39"014	1'41"416	1'36"238	1'40"355	1'36"957
15	1'33"378	1'34"484	1'36"514	1'36"331	1'37"716	1'36"767	1'37"372	1'38"909	1'41"176	1'36"624	1'40"206	□**1'36"914**
16	1'33"741	1'33"704	1'36"767	1'36"487	1'37"277	1'39"296	1'37"239	1'40"979	1'41"070	1'36"215	1'40"249	1'49"649
17	1'33"399	1'33"426	1'36"100	1'37"015	1'37"563	1'38"700	1'37"975	1'38"759	1'40"894	1'38"523	□**1'39"245**	1'44"901
18	1'34"002	1'33"617	1'35"812	1'35"619	1'38"440	1'38"267	1'37"667	1'38"858	1'41"437	1'37"035	1'40"714	1'43"905
19	1'33"112	1'34"262	1'36"038	1'35"345	1'37"778	1'39"187	1'37"784	1'38"912	1'42"742	1'35"977	1'41"215	1'42"174
20	1'33"689	1'33"893	1'35"751	1'35"511	1'37"378	1'37"219	1'37"633	1'39"109	1'42"619	□**1'35"659**	1'40"285	1'41"034
21	1'33"165	1'33"435	1'36"155	1'35"207	1'37"729	1'37"104	1'38"109	1'38"190	1'43"203	1'36"381	1'41"204	1'43"606
22	1'33"436	1'33"229	1'36"477	1'35"126	1'37"859	1'37"508	1'37"685	1'38"798	1'43"406	1'35"963	1'42"083	1'40"979
23	●**1'32"882**	1'33"430	1'37"569	1'35"262	1'40"879	1'37"064	1'43"100	1'39"804	1'44"682	1'36"081	1'43"195	1'43"197
24	1'34"876	1'34"340	1'36"474	1'37"949	1'37"536	1'36"986	1'38"021	1'42"103	1'49"456	1'36"492	1'42"092	1'41"071
25	1'33"395	1'34"065	1'36"139	1'35"278	1'37"452	1'38"184	1'37"479	1'39"233	2'09"732	1'37"220	1'42"071	1'41"911
26	1'32"990	1'33"179	1'35"931	1'35"198	1'37"384	1'36"835	1'42"857	1'39"930	1'39"122	1'36"112	1'40"494	1'44"036
27	1'32"983	1'33"641	1'36"021	1'36"930	1'38"143	1'39"905	2'11"977	1'41"618	1'39"036	1'36"540	1'41"840	1'45"888
28	1'33"271	1'33"146	1'36"591	1'36"709	1'39"246	1'39"153	1'37"478	1'41"414	1'39"249	1'39"799	1'41"700	1'42"161
29	1'34"850	1'34"874	1'36"936	1'36"990	1'38"493	1'37"847	1'37"105	1'40"514	1'38"983	1'37"784	1'44"711	1'41"110
30	1'35"883	1'36"470	1'36"872	1'36"085	1'38"134	1'36"943	1'36"564	1'41"022	1'38"238	1'37"470	1'41"968	1'40"213
31	1'34"079	1'35"993	1'36"132	1'35"869	1'37"809	1'36"489	1'36"342	1'39"562	1'39"227	1'37"079	1'41"879	1'40"583
32	1'34"815	1'34"501	1'36"003	1'35"516	1'37"377	1'37"375	1'37"222	1'41"546	1'37"847	1'36"837	1'43"648	1'40"455
33	1'33"584	1'33"843	1'36"475	1'35"875	1'37"372	1'37"602	1'36"485	1'39"457	1'37"885	1'36"970	1'41"853	1'40"400
34	1'34"281	1'34"571	1'35"534	1'36"756	1'37"368	1'37"335	1'35"931	1'39"199	1'38"379	1'36"748	1'41"884	1'44"026
35	1'34"143	1'34"023	1'35"279	1'34"543	1'37"572	1'36"241	□**1'35"846**	1'39"131	1'38"440	1'37"899	1'41"225	1'39"720
36	1'33"959	1'33"687	1'35"487	1'35"407	1'37"051	1'36"425	1'37"332	1'38"870	1'39"235	1'37"789	1'43"238	1'39"421
37	1'33"399	1'33"723	1'35"196	1'34"508	1'38"106	1'36"284	1'36"986	1'39"038	1'38"010	1'36"628	1'44"961	1'42"289
38	1'33"700	1'33"488	1'35"228	□**1'34"342**	1'37"026	1'36"426	1'36"480	1'39"487	□**1'37"626**	1'37"560	1'42"974	1'39"722
39	1'34"118	1'34"520	1'35"166	1'34"744	1'36"676	1'35"587	1'36"179	1'39"231	1'38"666	1'39"522	1'42"031	1'39"266
40	1'35"164	1'39"031	1'35"185	1'34"994	□**1'36"105**	□**1'35"209**	1'36"146	1'38"991	1'39"364	1'38"878	1'42"278	1'40"672
41	1'34"782	1'40"227	1'37"104	1'35"301	1'36"139	1'35"311	1'36"959	1'38"996	1'40"993	1'39"445	1'46"126	1'49"810
42	1'40"708	1'39"192	1'35"848	1'35"266	1'37"796	1'38"339	1'41"115	1'43"444	1'43"569	1'39"525	1'45"284	1'53"159
43	1'36"984	1'39"108	1'40"246	1'38"496	1'38"159	1'37"626	1'39"302	1'42"639	1'41"647	1'41"927	1'45"289	1'59"955
44	1'39"552	1'40"830	1'37"455	1'37"320	1'37"522	1'36"959	1'38"227	1'40"966	1'40"927	1'39"969	1'44"705	2'30"361
45	1'42"348	1'41"643	1'35"826	1'36"129	1'37"465	1'36"290	1'41"012	1'40"457	1'40"442	1'37"248	1'45"556	1'50"321
46	1'47"234	1'42"571	1'35"881	1'36"642	1'37"126	1'35"727	1'37"022	1'42"817	1'40"859	1'37"822	1'46"453	1'50"288
47	1'41"716	1'42"480	□1'34"821	1'35"526	1'37"971	1'37"591	1'37"259	1'40"327	1'41"187	1'37"693	1'43"908	1'54"113
48	1'40"628	1'42"534	1'35"602	1'36"169	1'36"519	1'35"237	1'36"697	1'40"193	1'41"831	1'38"124	1'45"223	2'03"512
49	1'41"467	1'43"930	1'35"516	1'36"408	1'36"230	1'35"907	1'37"779	1'40"424	1'43"205			
50	1'43"165	1'45"260	1'35"973	1'37"037	1'37"014	1'36"851	1'38"257					
51	1'42"879	1'48"477	1'36"650	1'39"026								
	8	**1**	**27**	**2**	**18**	**17**	**28**	**25**	**10**	**22**	**9**	**31**

NOVITÀ 1984 per:

FIAT UNO 45 - 127/903 cc. - A112 e A112 ABARTH tutti i tipi. GRUPPO ASPIRAZIONE con 2 carburatori doppio corpo orizzontali DELL'ORTO 32 DHLB. Ogni carburatore, tramite lo speciale collettore con separatore, alimenta 2 cilindri.



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

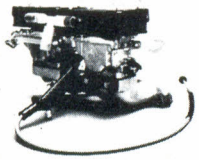
Gruppi e collettori aspirazione, alberi distribuzione, rapporti al cambio ed al differenziale, ecc...

P. Tambay Renault Re 50	A. Senna Toleman Hart Tg 184	N. Mansell Lotus Renault 94	A. Prost McLaren Tag Mp4	E. De Angelis Lotus Renault 94	H. Rothengatter Spirit Hart	E. Cheever Euro Alfa Romeo 184	D. Warwick Renault Re 50	A. De Cesaris Ligier Renault Js23	K. Rosberg Williams Honda Fw09	J. Laffite Williams Honda Fw09	J. Gartner Osella Alfa Fa1F	P. Ghinzani Osella Alfa Fa1F	M. Winkelhock Ats Bmw Do6
1'42"841	1'46"809	1'48"002	1'42"212	1'44"868	1'57"843	1'51"260	1'44"737	1'52"636	1'48"086	1'52"122	1'53"239	1'56"235	N.P.
1'34"785	1'35"635	1'37"669	1'33"980	1'36"980	1'43"025	1'38"502	1'36"361	1'39"613	1'36"371	1'38"121	□ **1'40"359**	1'41"121	
1'36"524	1'35"831	1'35"846	1'33"986	1'35"854	1'42"492	1'37"297	1'36"016	1'37"815	1'35"976	1'37"243	1'40"506	□ **1'39"297**	
1'34"286	1'34"663	1'35"053	1'33"756	1'35"063	1'50"252	1'36"836	1'35"193	1'37"586	□ **1'35"944**	1'36"755	1'41"286	1'47"326	
1'33"510	1'34"871	1'35"796	1'33"875	1'35"637	1'43"846	1'36"289	1'34"716	□ **1'36"976**	1'36"239	1'36"491	1'44"719		
1'33"224	□ **1'34"348**	1'35"904	1'34"160	1'33"944	1'42"570	1'36"478	1'34"594	1'37"021	1'36"323	1'36"531	1'48"593		
1'33"818	1'34"543	1'36"083	1'33"812	1'34"428	1'43"382	1'37"395	□ **1'34"469**	1'37"015	1'36"261	1'35"820			
1'33"721	1'36"020	1'36"738	1'33"877	1'34"364	1'43"806	1'37"253	1'34"825	1'37"430	1'36"711	1'36"182			
1'37"556	1'35"135	1'35"927	1'33"943	1'34"042	1'42"218	1'37"527	1'35"724	1'38"014	1'36"037	1'35"394			
1'39"768	1'34"697	1'34"811	1'33"611	1'33"300	1'45"182	1'37"410	1'34"947	1'38"409	1'45"535	1'35"305			
2'00"099	1'35"226	1'34"902	1'33"634	□ **1'33"227**	1'50"011	1'37"394	1'35"467	1'38"786	2'53"435	□ **1'35"240**			
1'33"624	1'35"691	1'34"835	1'33"580	1'35"622	2'37"019	1'37"721	1'35"480	1'44"210	1'39"802	2'19"176			
1'33"605	1'34"852	1'34"604	1'33"629	1'33"649	□ **1'41"317**	1'36"955	1'34"926	2'11"323	1'39"294				
1'34"005	1'36"830	1'34"462	1'33"584	1'34"377	1'44"690	1'36"669	1'37"300	1'37"455	1'39"084				
1'34"219	1'37"206	1'34"775	1'34"419	1'33"625	1'44"487	1'36"334	1'37"190	1'48"698	1'50"697				
1'33"472	1'37"067	1'35"310	1'33"663	1'34"214	1'48"389	□ **1'36"197**	1'42"258						
□ **1'33"056**	1'35"316	1'34"573	1'33"733	1'34"803	1'43"265	1'37"741	2'01"232						
1'33"085	1'34"865	1'34"625	1'33"398	1'34"363	1'47"564	1'48"723							
1'34"558	1'35"117	1'34"652	1'33"764	1'34"609	1'43"659								
1'35"351	1'34"610	1'34"407	1'33"495	1'35"133	1'42"514								
1'34"947	1'34"710	1'34"775	1'33"128	1'34"209	1'44"261								
1'34"178	1'34"507	1'35"316	□ **1'33"081**	1'34"072	1'45"278								
1'33"643	1'34"636	1'34"644	1'33"476	1'33"523	1'44"407								
1'34"593	1'34"784	1'34"577	1'34"827	1'36"064									
1'33"703	1'35"020	1'66"439	1'33"635	1'34"304									
1'34"831	1'34"797	1'34"910	1'33"152	1'35"333									
1'34"501	1'34"704	□ **1'34"401**	1'33"622	1'34"676									
1'35"220	1'35"603	1'37"789	1'33"165	1'54"232									
1'35"611	1'35"876	1'37"067											
1'35"326	1'35"955	1'36"287											
1'33"697	1'35"086	1'36"258											
1'34"333	1'36"145	1'37"130											
1'34"307	1'35"919												
1'33"898	1'36"892												
1'34"655	1'44"061												
1'36"406													
1'34"938													
1'35"123													
1'34"311													
1'34"994													
1'34"973													
1'34"908													
15	**19**	**12**	**7**	**11**	**21**	**23**	**16**	**26**	**6**	**5**	**30**	**24**	**14**

Il record di Niki

NIKI LAUDA, Nelson Piquet e Alain Prost sono stati i grandi protagonisti del Gp d'Austria anche nella speciale analisi ragionata che scaturisce dalla sequenza dei tempi giro dopo giro. Nelle prime battute di corsa, Prost con la McLaren n. 7 è stato più veloce del compagno di squadra, girando fin dalla seconda tornata sotto l'1'34", mentre l'austriaco che lottava nelle posizioni retrostanti era più lento di circa 2" e Piquet, nonostante fosse al comando, di qualche decimo. La situazione, però, andava ad equilibrarsi nelle tornate successive che vedevano i tre viaggiare sugli stessi tempi. Al 12. giro Piquet registrava la sua migliore prestazione, ottenendo 1'33"074, imitato da Prost durante il 22. giro, che staccava 1'33"081. Da allora la McLaren Tag del francese avrebbe iniziato a viaggiare su rilievi simili fino al fatidico 32. giro, l'ultimo percorso da Prost prima dell'uscita di pista. Anche Niki Lauda, impegnato in rimonta, aveva il suo miglior periodo attorno alla 20. tornata, precisamente al 24. giro quando batteva il record della pista, per vetture senza minigonne viaggiando in 1'32"882, unico tra i 25 piloti presenti a scendere sotto la barriera dell'1'33". Nelle ultime fasi di gara, il ritmo di Lauda e Piquet scendeva, arrivando a punte negative di dieci secondi rispetto alla metà corsa. Il terzo arrivato Michele Alboreto, invece, ha avuto solo un'occasione per ottenere un tempo simile a quello dei primi, precisamente al 47. giro con 1'34"821.

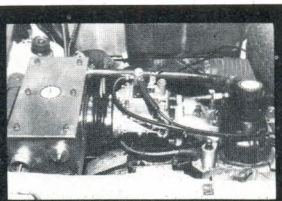
NOVITÀ KIT aspirazione
per FIAT RITMO 105 e RITMO ABARTH 125



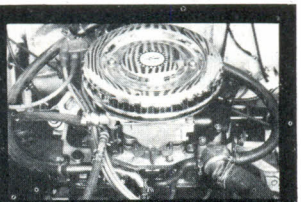
con 2 carburatori WEBER 40 dcnf

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

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



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

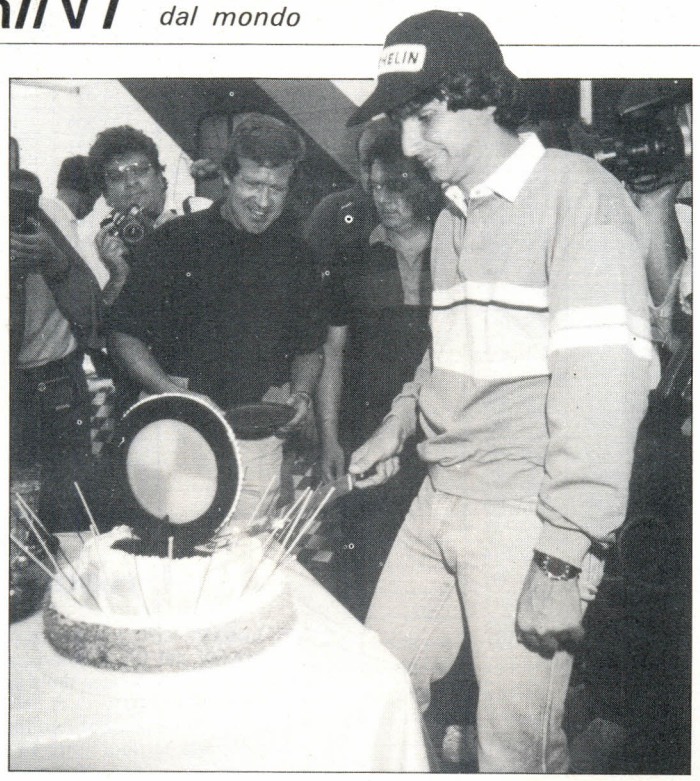


novità 1983,
Kit aspirazione condotti sdoppiati 2 × 2 con carburatore WEBER 36 DCNF per FIAT UNO/45 e NUOVA PANDA 45.

VELOCITÀ

Balestre critica Digione

PROBABILMENTE il circuito di Digione non ospiterà più il Gran Premio di Francia e ciò nonostante la regola di alternanza decisa con il circuito Paul Ricard. Di fatto, il presidente della FISA e anche presidente della federazione francese, Jean-Marie Balestre ha espresso delle riserve sulle infrastrutture del circuito. Balestre ha detto testualmente: «Non credo che Digione possa organizzare un gran premio di F.1 in futuro perché, anche se il circuito è perfetto, le infrastrutture (box e servizi stampa) non sono più degne di una gara del campionato del mondo».



■ **AUGURI PIQUET. La Bmw ha organizzato nel paddok di Zeltweg una minifesta in onore di Nelson Piquet che il giorno 17 agosto ha compiuto 32 anni. La torta, ovviamente, portava come «ciliegina» il marchio della Casa tedesca** (FotoColombo).

LOKALES

in den Fernen Osten

am Ring

„STS" pfeifen auf Orden

Die Hic-Hacker wollen keine „Fürstenfelder Goldene"

Skyrunverbrauch steigt weiterhin

Wieder Geplänkel um Ladenschluß

■ **FOTOGRAFI DI AS. Daniele Amaduzzi uno dei nostri fotografi, ama molto l'Austria. Questo amore è certamente ricambiato: infatti il quotidiano «Neue Kronen Zeitun» di Graz, uno dei quotidiani più letti, gli ha dedicato un saluto speciale: dice la didascalia sotto la foto: «Da 11 anni la famiglia Amaduzzi viene a Zeltweg per riposarsi tra una gara e l'altra di F.1 e uscire a raccogliere funghi. Quest'anno le cose vanno male: la Ferrari va piano e i funghi non ci sono». Vera la prima affermazione, sbagliata la seconda: Amaduzzi è arrivato in Redazione con una sporta piena di succosi porcini.**

■ **COPPA CSAI.** In programma il 23 settembre la corsa in salita «Levico Terme-Vetriolo Panarotta» (TN). Il percorso ha una lunghezza di km. 9,250 e un dislivello di m. 790. La competizione è valida per la Coppa CSAI della Montagna 1. zona e per il campionato triveneto. Sono ammesse le vetture dei Gruppi N, 3/'81, A, 2/'82, B, 4/'81, 5/'81, Sport 1000, 1300, 1600, 2000, Sport Nazionale, e i gruppi C e C Junior.

■ **MONTALDO.** Il pilota Giuliano Montaldo tornerà in F.3 nelle ultime gare di campionato italiano al volante di una Ralt Rt 3 a motore Volkswagen, preparata dal team Premaracing di Vicenza. Il suo esordio è previsto nella gara di Varano del 16 settembre.

■ **MOFFAT.** Allen Moffat e Gregg Hansford (Mazda RX7) hanno vinto la seconda prova del campionato australiano endurance che si è disputato con vetture di turismo sul circuito di Oran Park domenica 19 agosto, imponendosi con 43 secondi di vantaggio su Dick Johnson (Ford Falcon V8) e la BMW 635 di Jim Richards, distaccata di un giro.

■ **ANCORA ROMANO.** Bap Romano ha ottenuto una facile vittoria in occasione della quarta prova del campionato australiano sport, disputatasi su 40 giri del circuito di Oran Park domenica 19 agosto. Romano si è imposto con la sua Cosworth Romano in 28'42"2 su Clearihan Kaditcha e Harris Kaditcha.

■ **PASS FOCA FALSI. A Zeltweg sono stati scoperti centinaia di pass della Foca falsi. Accortosi del fatto, Ecclestone si è recato all'entrata dei box e ha controllato personalmente gli accrediti stracciando i falsi. Nella foto un collaboratore di Ecclestone mostra una serie di pass falsi. Il secondo da sinistra è invece l'ingegnere Dupasquier della Michelin** (FotoAmaduzzi).

■ **CAFFÈ PER NIKI.** Tra i più soddisfatti per la vittoria di Lauda in Austria c'era anche lo sponsor Segafredo, che in questo paese ha un importante stabilimento. Prima della gara, Niki era stato protagonista di una conferenza organizzata a Vienna dalla stessa Segafredo nella quale aveva dichiarato che le sue probabilità di successo a Zeltweg erano alte.

■ **NASCE LA CYGNUS.** C'è una nuova monoposto di F.3 per sfidare la schiacciante supremazia delle Ralt nel campionato Marlboro di F.3. Si tratta della Cygnus, una bella vettura pulita con telaio in honeycomb progettata da due uomini della March, Nick Wasyliw e Rob Gustavsson e costruita da Paul Vincent a Londra. Esisteva da tempo il progetto di questa macchina però mancavano i mezzi finanziari per la sua realizzazione. Ian Flux un pilota di F.3 di primo piano degli anni settanta ha provato la vettura recentemente a Brands Hatch e Oulton Park.

■ **SERENA SU ABARTH.** Il presidente della Csai, Fabrizio Serena, prenderà parte allo slalom «Molini di Triora-Langan», in programma il 2 settembre e valido per il «Samba Rally». Invitato dal Circolo Amici del Moscato, Serena non ha saputo dire di no all'allettante possibilità di portare in gara un'Abarth 2000 messagli a disposizione dagli organizzatori.

■ **CAMBIO A DONINGTON.** Robert Fearnall, rispettato direttore amministrativo del circuito di Donington Park lascierà il suo posto prima dell'inizio della stagione 1985. Fearnall, un ex giornalista e copilota di James Hunt in occasione del Tour of Britain 1973, è stato sei anni a Donington. Fearnall ha fatto sapere che rimarrà probabilmente nel mondo delle corse delle auto o delle moto, ma non si conosce il motivo per cui lascia Donington Park, dove, come conferma, si è trovato molto bene.

■ **KONRAD IN ENDURANCE.** Il posto lasciato vacante da Guy Edwards nel team endurance Skoal Bandit di John Fitzpatrick verrà occupato dal campione tedesco di F.3 Franz Konrad che ha già disputato alcune gare per Fitzpatrick in questa stagione nell'ambito del campionato tedesco gr. C. Konrad farà il suo esordio nel team mondiale in occasione della prova di Spa il 2 settembre come copilota di Rupert Keegan al volante di una 962, mentre la 956B verrà pilotata dalla solita coppia Boutsen-Hobbs.

■ **PISTA GOODYEAR.** La Goodyear ha recentemente acquistato il terreno di prova Mireval presso Montpellier nel sud della Francia. Il complesso originalmente progettato nel 1972 come circuito da corsa, servirà come pista di collaudo per tutto l'anno alla casa dei pneumatici americana.

Hanno collaborato: *Roberta Gremignani, Mauro Mori, Maurizio Ravaglia, Mario Simoni, Grahame Ward*

■ **SQUALIFICHE SVEDESI.** Bo Martinsson, recentemente escluso dalla classifica di una prova del campionato svedese di F.3 per non aver autorizzato il controllo dell'air-box del motore della sua Magnum, dopo la corsa, si è visto sospendere la sua licenza per sei mesi dalla federazione automobilistica svedese e gli sono inoltre stati tolti tutti i punti, compreso due vittorie, ottenuti in quel campionato.

■ **DUMFRIES ALL'ALTARE.** Johnny Dumfries, rivelazione nella F.3 di quest'anno ha preso in sposa recentemente Carolyn Freddi Waddell. Il matrimonio è stato celebrato a Norfolk nel cerchio di pochi amici e le due famiglie.

RALLY

La Rothmans nell'85 di Toivonen

VOCI di corridoio assicurano che Henry Toivonen abbia già rinnovato il suo contratto con la Rothmans, che gli avrebbe assicurato la disponibilità della nuova Porsche 4x4 per la metà della stagione '85. La cosa, se vera, renderebbe ardua la possibilità che il finlandese firmi un impegno completo con la Lancia, ma gli lascerebbe aperta la possibilità di dividersi fra le due auto come quest'anno, dato che nell'85 né Lancia né Porsche avranno le vetture pronte per potere disputare un campionato con ambizioni di continuità.

■ **ANTONELLA AD AOSTA.** Nella sua caccia al quarto titolo europeo femminile, Antonella Mandelli dopo il Rally di Catalùna (Spagna) potrebbe disputare il Rally della Valle d'Aosta (18 novembre), penultima prova del Cir e valido per l'europeo con coefficiente 1.

■ **S. MARINO PER HARRY?** Il giovane Harry Toivonen ha un ottimo ricordo di San Marino, da lui disputato lo scorso anno con la Ferrari della Promotorsport, e vorrebbe tornarvi a correre anche quest'anno.

■ **DA ROTHMANS A WEST.** Fino allo scorso anno l'Halkidiki era un rally Rothmans. Quest'anno ha cambiato... sigaretta, e lo sponsor principale è diventato la West, affiancata da Er-Lac 7, una fabbrica greca di vernici.

■ **PILOTI FANTASMA.** All'Halkidiki erano iscritti anche il campione bulgaro Tchoubrikov (R5 Turbo), l'ungherese Ferjaancz (R5 Turbo) e il francese Dorche (Visa 4x4), ma nessuno di loro si è presentato alle verifiche.

■ **LA NOIA DI SILVIA.** Quest'anno l'unica donna al seguito della spedizione italiana all'Halkidiki era la simpatica Silvia Noberasco che, dato il tempo inclemente, ha trascorso una settimana fra le più noiose della sua vita.

■ **CADRINGHER RALLY.** Giunto direttamente da Zeltweg su invito degli organizzatori greci, è comparso a Porto Carras Gabriele Cadringher che a causa dei suoi impegni in Formula 1 da tempo è costretto a disertare i rally, che erano stati la sua prima passione e il suo trampolino di lancio nell'automobilismo.

■ **SALVAJ SESTRIERE.** L'AC Torino ha incaricato Dante Salvaj di scegliere il percorso del Rally di Sestriere (ultima prova del Cir, a dicembre) e di gestire tecnicamente la gara, che si disputerà nei dintorni della località sciistica e in piccola parte anche nel canavese. Salvaj si occupa da tempo anche del Costa Smeralda e del Rally di Biella.

■ **TOIVONEN TEAM.** Sulla Ascona gruppo A che lo Junior Team finlandese ha messo a disposizione di Harry Toivonen all'Halkidiki c'era un adesivo che ha destato la curiosità generale. Era bianco e rosso con la scritta «Racing team Toivonen and Co.». Si tratta di un team creato da papà Toivonen anni fa e che ha sempre operato solo in Finlandia. Papà Pauli Toivonen era a Porto Carras per seguire il figlio minore Harry, e ha lasciato la Grecia subito dopo il termine della gara per andare a seguire il 1000 Laghi dove era impegnato Henry.

■ **CARTINE SANREMO.** È possibile ricevere a domicilio le cartine del Rally di Sanremo, con allegata la tabella dei tempi e delle distanze. Il costo è di 3000 lire a mezzo di spedizione-stampa e di 5000 per spedizione-raccomandata, con vaglia. Chi desidera riceverle deve scrivere a: Rally Sanremo, Casella postale 331, Sanremo.

■ **SANREMO-GRISSMANN.** L'austriaco Werner Grissmann (ex-sciatore della nazionale austriaca) piloterà la Audi 80 Quattro gr. A precedentemente usata da Bernard Darniche, in occasione del Rally di Sanremo. Avrà l'appoggio della Casa.

■ **GERMANIA FERREA.** Dal 6 al 9 settembre si disputerà il Rally di Germania, gara che i tedeschi intendono portare nel giro di pochi anni a livello mondiale. Gli organizzatori hanno adottato per le ricognizioni le stesse regole ferree in uso in Finlandia: prove limitate ad alcune ore del giorno e con l'obbligo di non superare mai i 60 chilometri l'ora. La prima infrazione riscontrata al limite di velocità verrà punita con una multa di 100 marchi (circa 60mila lire), la seconda con il rifiuto della partecipazione al rally stesso.

■ **COSÌ LA MITROPA. Il Rally di Piancavallo (30 agosto-1 settembre) sarà valido, oltre che per il campionato Open d'Italia e per l'Europeo, anche per la Mitropa Rally Cup, del quale sarà la settima prova stagionale. Al comando della classifica provvisoria è il tedesco Moosleitner, con 114 punti, seguito dai piloti cecoslovacchi Lank, Krecek e Kraizar rispettivamente con 99, 98 e 79 punti. Il primo italiano in classifica è Salvan, ora quinto con 70 punti.**

■ **FIORI D'ARANCIO.** Il portacolori della Chieri Corse, l'agrigentino Salvatore Zambuto, si sposerà il 1 settembre a Sassari con Anna Maria Tomassetti. Alla coppia «rally» vanno i migliori auguri di Autosprint.

Annullato il Puglia e Lucania

MOLTI se lo aspettavano, ora è certo. In programma per il 21-22 luglio, poi rinviato all'8-9 settembre per carenza di iscritti, il Rally di Puglia e Lucania, sesta prova del Cir, non si farà. Già due settimane fa AS si chiedeva quale fosse il destino della gara pugliese, della quale, pur avvicinandosi la data di effettuazione, ancora non si avevano notizie certe. Ora la notizia è ufficiale: piloti e team la hanno già ricevuta e gli organi di stampa sono in attesa di un comunicato rilasciato dagli organizzatori dell'Ac Bari. Le ragioni del definitivo annullamento di questa gara «sfortunata» sono ancora una volta da ricercare nella scarsità di piloti iscritti, alla quale si sono poi aggiunti il sopravvenuto disinteresse di uno degli sponsor della manifestazione e la limitata capacità alberghiera di Bari e dintorni a causa della concomitante Fiera del Levante. Tutti motivi validissimi, ma — ci chiediamo — non potevano proprio essere previsti? Per rispondere a questo interrogativo rimaniamo in attesa del comunicato dell'Ac Bari.

■ **VINO EUROPEO.** Si svolgerà da giovedì 27 a sabato 29 settembre il Rally du Vin et du Valais, prova di campionato europeo a coeff. 2, con partenza a Martigny e arrivo a Sion, in Svizzera. La gara sarà valida anche per il campionato svizzero e per quello belga. Le iscrizioni si chiuderanno alla mezzanotte di lunedì 10 settembre.

■ **FESTA PER MEHTA.** Alla vigilia dell'Halkidiki la Philip Morris greca ha dato un ricevimento in onore di Shekar e Yvonne Mehta, la cui Nissan è sponsorizzata Marlboro. Il pilota Kenyota, alla sua seconda partecipazione al rally greco, è il beniamino della stampa locale, che lo ha tempestato di domande per due ore.

CRONACA

De Lorean dichiarato innocente

È STATO dichiarato innocente John De Lorean, ex vicepresidente della General Motors e fondatore della marca automobilistica che porta il suo nome. Deve questo verdetto al suo avvocato americano che è riuscito a convincere il giudice di Los Angeles che il suo cliente è rimasto vittima di un'ingiustizia. Il processo si è concluso il 16 agosto dopo 62 giorni. De Lorean, com'è noto, era accusato di traffico di cocaina. Egli ha vinto la causa nonostante un filmato del FBI nel quale si sente dire da lui la seguente frase: «Questa "coke" è migliore dell'oro». Immediatamente dopo questo verdetto le vendite delle sue macchine presso l'unico concessionario americano hanno registrato un boom. Nelle due ore successive al verdetto il concessionario ha venduto ben quattro delle cinquanta vetture sport di cui disponeva. Però ricordiamo che la fabbrica De Lorean di Belfast è stata smantellata dopo il fallimento della società l'anno scorso.

■ **NASCE «APRIL»** — Renault Automation e Merlin Gerin hanno raggiunto un accordo per la creazione di una filiale comune che si chiamerà «April», destinata alla commercializzazione degli automi della gamma PB della Merlin Gerin e SMC di Renault Automation. L'obiettivo principale della nuova società, di cui Renault deterrà il 55% del capitale, è la realizzazione di una cifra d'affari pari a 400 milioni di franchi, con un effettivo di 400 persone, impiegate in 3 diversi stabilimenti: Parigi, Castres e Grenoble.

Johnny Cecotto pensa già a un grande ritorno

Mi spezzo ma non mi arrendo

A un mese dal tremendo incidente di Brands Hatch ha già iniziato a muovere i primi passi. «Dovrei essere in buone condizioni per l'ultimo Gp della stagione: magari con le stampelle, ma voglio esserci». Solidarietà da tutti i colleghi, ma non da Senna

di **Diego Eramo**

AYSTETTEN - Nella quiete e nel verde di una bella villa, confortato dall'amorevole assistenza di Martina Wagner e dalle affettuose attenzioni dei genitori della sua compagna, Johnny Cecotto affronta con la consueta grinta un Gran Premio tutto suo. Curve e avversari sono diversi dal solito, ma altrettanto difficili. Un Gran Premio che deve e vuole vincere: quello della guarigione. A una sessantina di chilometri c'è la clinica «Links der Isar» di Monaco, da dove è stato dimesso venerdì 10 agosto e dove deve recarsi praticamente ogni due-tre giorni per le medicazioni e le visite di controllo.

«È DURA — dice Johnny sdraiato sul divano di casa Wagner — **ci vuole una gran pazienza. Non vedo l'ora di rimettermi definitivamente in piedi, di ritornare quello di prima».** Sono le 3 del pomeriggio e il 28enne pilota italo-venezuelano è appena ritornato dalla clinica dove in mattinata l'hanno sottoposto a un trapianto di pelle sulla caviglia, martoriata nell'incidente di Brands Hatch. **«Guarda qui»** dice facendo scorrere la lampo laterale dei pantaloni della tuta da jogging. E mi indica sulla coscia, coperto da una pellicola adesiva trasparente, un grosso versamento di sangue. Sotto, tanti piccoli bollini rossi: sono le tracce dei prelievi di tessuto cutaneo effettuati poche ore prima. **«Ma si riassorbirà alla svelta»**, assicura Johnny sorridendo. Il peggio è ormai passato e il pilota della Toleman guarda più serenamente al futuro, accettando di buon grado i sacrifici imposti dalle lunghe cure. La gamba destra è ingessata dal piede fino a sotto il ginocchio; la sinistra porta una fasciatura rigida per la caviglia, ricostruita dai medici di Monaco, che ha già riacquistato una certa mobilità e gli consente, sia pure con l'ausilio di una protesi e delle stampelle, di muovere qualche passo.

DEL DRAMMATICO incidente di Brands Hatch che gli ha frantumato la parte inferiore delle gambe, Cecotto ricorda tutto, lucidamente. Erano da poco passate le 10 di venerdì mattina 20 luglio e la Toleman numero 20 stava affrontando il 2. giro delle prove libere: **«La pista era sporca e parecchio scivolosa** — racconta Johnny senza tradire la minima emozione — **e andavo molto piano, anche perché era la prima volta in assoluto che giravo a Brands Hatch con una macchina. In uscita dalla curva Westfield (da quarta piena) ero già praticamente con le ruote diritte quando la macchina si è intraversata. Ho cercato di controllarla, ma non c'è stato niente da fare: ha puntato dritto contro il guard-rail e l'impatto è stato tremendo. La Toleman si è spezzata in due, è rimbalzata in mezzo alla pista e qui si è fermata. Ho alzato le braccia per avvisare gli altri piloti che sopraggiungevano».**

CECOTTO non ha mai perso conoscenza, né durante né dopo l'impatto. Quali sensazioni registra il cervello umano in questi attimi tremendi? **«È molto difficile da spiegare. Il guard-rail si avvicina a velocità pazzesca, millesimi di secondo, e pensi a fare di tutto per limitare i danni. Poi, l'impatto: praticamente non lo senti. Viene spontaneo pensare che il pilota debba sentire come un'esplosione di dolore, fino al punto di svenire. Nel mio caso non è stato così. Il brutto è venuto dopo, quando la macchina si è fermata: ho staccato il volante e slacciato le cinture mentre un dolore lancinante mi aggrediva le gambe. Le ho guardate: erano lì davanti a me, adagiate sull'asfalto e chiaramente malconce, lasciate impietosamente scoperte dalla carrozzeria e dalla parte anteriore del telaio, che non esistevano più. Le mie gambe, le mie gambe! Quasi imploravo i soccorritori che si erano accostati ai rottami della macchina. Un dottore mi ha sistemato subito dei gambali di plastica per immobilizzare gli arti e mi ha somministrato del gas anestetico. Che ha subito iniziato a fare effetto, perché mentre tagliavano i rottami con delle grandi pinze idrauliche per tirarmi fuori, mi sono abbandonato a una specie di torpore. Sentivo le voci, intravedevo la gente, ma non ero del tutto presente. Sembrava un brutto sogno. Sull'elicottero che mi portava all'ospedale di Sidcup, le vibrazioni hanno nuovamente scatenato il dolore, atroce, lancinante».**

DAL MOMENTO del ricovero fino a tre giorni dopo, i ricordi si annebbiano, si confondono: **«Rammento solo i dolori e le scosse di nervi».** È Martina quindi a descrivere quei momenti così delicati, a ricostruire la frenetica ricerca di uno specialista di grido a cui affidare le sorti di Johnny. **«Il professor Rowntree, il giovane chirurgo che l'ha operato** — dice Martina — **mi ha avvertito che secondo lui le caviglie sarebbero rimaste bloccate e che nella migliore delle ipotesi sarebbe riuscito a camminare col bastone. Non potevo accettare una simile eventualità senza**

Nella pagina di sinistra i primi passi di Cecotto con le stampelle nel giardino della villa dei genitori di Martina (nei pressi di Augsburg, in Germania) dove è ospitato per la convalescenza (FotoDiekamp). **Qui sopra un bel primo piano di Johnny in gara e qui a fianco il rottame della sua Toleman dopo l'incidente di Brands Hatch: la parte anteriore non esiste più** (FotografieVillani)

prima aver tentato tutte le strade. Ho pensato subito a Le Tournelle, il chirurgo che ha operato Pironi, ma non era rintracciabile. Però sono riuscita a far venire il professor Cobb, quello che aveva "ricostruito" Sheene dopo il suo incidente di Daytona, perché assistesse domenica al secondo intervento chirurgico. Pensa: è stata un'impresa, perché era il suo anniversario di matrimonio e la moglie non voleva lasciarlo venire...».

IL PARERE di Cobb è che le caviglie si possono salvare e consiglia di rivolgersi a Le Tournelle. Nel frattempo il padre di Martina, Josef Wagner (titolare di una concessionaria Audi-Volkswagen-Porsche ad Augsburg), svolge accurate indagini. E scopre che i migliori specialisti delle caviglie sono a Monaco di Baviera, a due passi da casa. Non c'è tempo da perdere e mercoledì 25 luglio Johnny viene caricato su un lear-jet appositamente attrezzato (con sala operatoria, perfino) dove uno dei due chirurghi tedeschi, il professor Krueger, si prende subito cura di lui. Destinazione: Monaco. Qui, alle 8 di mattina del giorno dopo, il primario professor Schweiberer lo opera alla caviglia sinistra, frantumata in 25 pezzi. **«Hanno fatto un miracolo** — dice Johnny —. **Il venerdì mattina, 24 ore dopo l'intervento, sono entrati nella mia stanza, hanno tolto il gesso e mi hanno invitato a muovere la caviglia. Si muoveva! Ero felicissimo, era il primo segnale evidente che facevo progressi. Solo allora mi hanno rivelato che a Sidcup avevano dato per spacciate le mie caviglie. Martina aveva proibito al chirurgo inglese di dirmelo».**

A MONACO, Schweiberer e Krueger sono intervenuti anche sul piede destro, quello operato due volte in Inghilterra. C'era da sostituire con una vite il chiodo applicato sull'astragalo, un osso molto delicato e determinante per l'articolazione del piede, che Cecotto si era già fratturato ad Assen nel 1975. E nello stesso tempo è stato effettuato un trapianto di pelle per chiudere la vasta ferita lì vicino. **«Anche se manca un pezzo d'osso** — spiega Johnny — **il recupero della funzionalità è garantito. Ci vorrà solo del tempo prima di poter appoggiare liberamente il piede in terra. Esteticamente si noterà questo "vuoto" sul collo del piede, ma non ha importanza. Ho smesso da tempo di partecipare ai concorsi di bellezza...».**

E LA TOLEMAN? Ecco il punto dolente della vicenda. Cecotto è tipo che non ama parlare male della gente, a costo di ingoiare in silenzio bocconi amari. Questa volta è costretto a fare un'eccezione: **«Quest'anno sono capitato in un team che non mi ha aiutato per niente. C'era Senna in squadra e il resto non contava niente. Delle tre macchine, due erano solo per lui, il nuovo motore Hart con l'iniezione elettronica io non l'ho mai visto mentre lui l'ha avuto fin da Montecarlo, lui faceva le prove e io... guardavo. Il contratto che avevo firmato con la Toleman prevedeva sostanzialmente un trattamento egualitario, con la clausola che sarebbe potuto diventare preferenziale per uno dei due in base ai punteggi nel mondiale. Senna si è ritrovato quel punticino al secondo GP in Sud Africa che è stato facile pretesto, ma è pur vero che anche prima dell'inizio del mondiale, in occasione delle pre-prove, ero stato ignorato. In Brasile mi hanno detto che le prove erano pagate dalla Pirelli brasiliana e che quindi i test li doveva fare Senna, in Sud Africa hanno sostenuto che doveva essere lui a continuare lo sviluppo delle gomme. Risultato: lui ha fatto 2.500 chilometri di prove prima del mondiale, che equivalgono a più di otto Gran Premi, mentre io ho fatto solo pochi giri. Non c'era quindi da stupirsi che fosse più veloce, con tutto quell'allenamento».**

JOHNNY è anche particolarmente amareggiato per il fatto che né Senna né Hawkridge, il «boss» della Toleman, si sono fatti vivi per avere sue notizie, per fargli gli auguri. **«Il 99 per cento dei piloti** — dice — **mi ha fatto visita o mi ha mandato i saluti per telefono o con un telegramma. Mi aspettavo qualcosa anche dal mio compagno di squadra. Non è che mi avrebbe aiutato a guarire, però... Per fortuna ci sono stati colleghi ben più sensibili, come Patrese che subito dopo l'incidente mi è stato vicino e ha aiutato Martina offrendo la sua totale collaborazione. Del team ricordo volentieri Peter Gethin e John Gentry, il mio ingegnere. Il primo si è dato molto da fare per me dopo l'incidente e devo veramente dirgli grazie; il secondo, invece, è stato quello che più ha sofferto per l'incidente e anche per il trattamento riservatomi nella stagione. Un bravissimo ingegnere e una bravissima persona».**

QUALE FUTURO adesso per Johnny Cecotto? Non c'è dubbio che la sua carriera sia arrivata a un punto cruciale, molto delicato. Ma il pilota conserva il suo innato ottimismo: **«Per il momento penso soltanto a guarire perfettamente, che è la cosa più importante. Dopo di ché vorrei avere finalmente un po' di fortuna e trovare una buona squadra per il prossimo anno. E avere un trattamento non dico di favore ma uguale a quello dell'altro pilota, la possibilità di fare le prove e un muletto a disposizione. So che non è facile, ma sinceramente non so se valga la pena di fare un'altra stagione come questa. Gioca a mio sfavore il fatto che salto molti Gran Premi, che sono fuori dal giro, dall'ambiente. Però sono ottimista, spero proprio di essere al via della prossima stagione e di essere protagonista».**

CON UNA leggera smorfia di dolore si muove sul divano per cercare un... assetto migliore. Getta uno sguardo alle gambe fasciate, poi si volta e dice: **«Entro 4 mesi dal giorno dell'incidente dovrei essere in buone condizioni, quindi in tempo per correre magari l'ultimo Gran Premio della stagione, in Portogallo. Perché no? La squadra è già preparata a questo. Magari con le stampelle, ma voglio esserci».** □

FotoCarrer

Il mondo favoloso della Formula 1 visitato e raccontato dal Campione che più d'ogni altro lo conosce, per sofferenze e trionfi vissuti sulle piste di tutto il mondo. Vi proponiamo in anteprima alcune pagine del libro che Conti Editore presenterà in autunno: «Gli anni del turbo». In questo numero, la umanissima intervista introduttiva

Correr

UNA ESCLUSIVA DI AUTOSPRINT

re per vivere

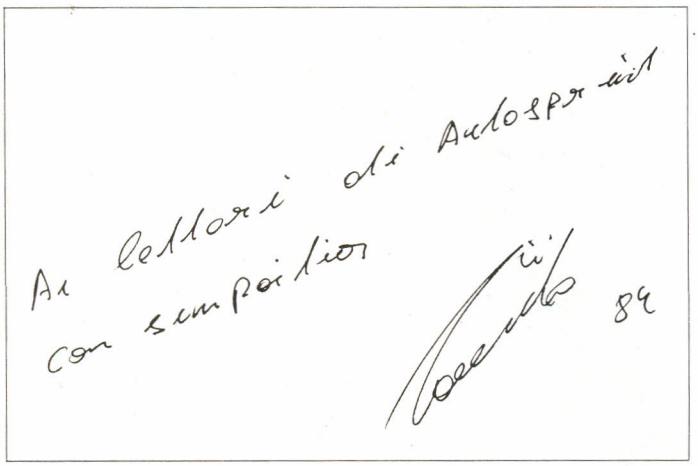
di NIKI LAUDA

FotoCarrer

Lauda e Ferrari fra leggenda e realtà

Niki Lauda e Ferrari: in binomio difficilmente scindibile nella fantasia degli appassionati dell'auto. Con la Ferrari, Lauda ha conquistato due titoli di campione del mondo e un posto nella leggenda. Ai due «eroi» dell'automobilismo il Paraguay a suo tempo dedicò anche il francobollo che vedete qui sopra. Adesso che le vetture di Maranello sono avare di vittorie, in molti rimpiangono il «vecchio» Niki e le sue imprese con le rosse italiane. E i rimpianti fanno nascere «voci» forse improbabili: Lauda ritorna alla Ferrari. Un giornaletto scritto in italiano e in austriaco e distribuito a Zeltweg (vedi sopra foto Villani) dava per certo il clamoroso matrimonio. Altri parlano di imminente incontro fra i due. Chissà...

COME FORSE ricorderete, abbiamo avuto modo di recensire ampiamente, un paio di mesi fa (AS n. 22/83), la terza «fatica» letteraria di Niki Lauda, **«Gli anni turbo»**, un volume che riteniamo di straordinario interesse. Al punto che ne proporremo a breve scadenza l'edizione italiana ai nostri lettori. La Conti Editore si è infatti assicurata i diritti di traduzione e pubblicazione nella nostra lingua di questo libro, che sarà stampato e posto in vendita nel prossimo autunno. Abbiamo già scritto e comunque ripetiamo che non si tratta di un'autobiografia di Niki Lauda: Niki non racconta se stesso, la sua vita e la sua carriera. No: egli invece prende per mano il lettore e lo accompagna passo passo alla scoperta del mondo affascinante e per molti aspetti difficile della Formula 1. Nessun dettaglio delle corse di più elevato livello viene trascurato, dai regolamenti all'aerodinamica, dall'effetto suolo ai motori, ai telai, ai pneumatici, alla sicurezza, alla preparazione fisica del pilota, insomma tutto.



PENSIAMO di fare cosa gradita ai nostri lettori anticipando sulle colonne di AS alcune delle pagine più significative del volume. E incominciamo, in questo numero, dando spazio alla lunga e interessante intervista che precede la trattazione vera e propria, tecnica e descrittiva, del «tema» F. 1. Lauda risponde alle domande di Herbert Völker, il giornalista austriaco che ha sempre collaborato con Niki quando questi si è seduto alla macchina per scrivere. Dal lungo «botta-e-risposta» emergono nitidamente la personalità del pilota due volte campione del mondo, prossimo a cogliere un'altra affermazione iridata, la sua concezione dello sport e della vita nonché la sua filosofia di uomo, senz'altri aggettivi.

Correre per vivere

Nel 1975 usciva il tuo primo libro sulla tecnica della Formula 1. Molte cose sono cambiate da allora, anche se le basi della guida rimangono le stesse.

«Sì, nel frattempo c'è stata la moda dell'effetto suolo. Abbiamo avuto la sensazione che le leggi della fisica si fossero ribaltate: le vetture davano quantomeno quell'impressione».

— Si è molto parlato di questa spinta verticale che aumentava l'aderenza dei veicoli: ha veramente rivoluzionato questa gigantesca impresa di sport-spettacolo che è l'automobilismo?

«Bisognerà certo fare dei distinguo ma, in pratica, è stato proprio così».

— Tu ti sei impegnato personalmente a fondo per la messa al bando delle minigonne e si può dire che tu abbia avuto partita vinta. Tuttavia si è potuto constatare che, dopo allora, i tempi realizzati sono stati, ovunque, meno buoni. Non si è trattato di un passo indietro? Non è forse lecito attendersi che le Formula 1, stante il progresso della tecnica, siano i mezzi più sofisticati e veloci che si possano trovare su un circuito?

«L'effetto ventosa non ha nulla a che vedere con il progresso tecnico. Si è solo trattato di un vicolo cieco molto interessante. I progettisti ci si sono buttati con entusiasmo e noi non abbiamo potuto che seguirli: Villeneuve ne è morto. In qualche anno abbiamo acquisito precisissime conoscenze di aerodinamica, ma si è trattato, lo ripeto, di un vicolo cieco di cui ognuno ha potuto valutare la pericolosità: lo spiegheremo ampiamente in questo libro».

— E il fatto di aver perso in velocità, non ti disturba proprio per niente?

«No. Ricominciamo a pilotare delle vetture che si comportano come tali. Un esempio: ora giriamo con delle molle posteriori che hanno una portata di 350 kg e la sospensione continua ad essere estremamente dura. Sulle vetture a effetto suolo avevamo molle da 2250 kg. Non c'erano, per così dire, movimenti di assorbimento: era proprio come girare su delle tavole. Ora le macchine reagiscono in maniera più graduale. Ci si accorge molto bene, ora, che si sta per uscire, prima dal movimento di rollio che si propaga dall'asse trasversale, poi dalla sbandata, dal dérapage, cioè. Con le minigonne le macchine restavano incollate al suolo come ventose. Non si avvertivano variazioni: si sapeva solo che qualcosa di grave sarebbe potuto succedere se, per una ragione o per l'altra, il sottostante flusso dell'aria si fosse interrotto. Questo non era proprio un progresso tecnico, anche se in curva la velocità era molto maggiore che con una vettura normale. Io credo, tuttavia, che in poco tempo saremo altrettanto veloci, solo che ci arriveremo per altre vie. È soprattutto nell'aerodinamica che si devono trovare strade nuove e sono persuaso che si possano ottenere, ragionevolmente e con l'esperienza, tempi rapidissimi».

— Credi che si scopriranno nuove astuzie?

«Astuzie non è la parola giusta e non si deve creare una nuova ricetta come l'effetto ventosa. Oggi ci si limita allo studio della pressione verticale fornita da alettoni visibili e i progettisti non hanno ancora detto l'ultima parola. Negli anni scorsi se ne sono preoccupati solo relativamente poiché i dispositivi aerodinamici avevano ben poca importanza rispetto all'effetto suolo. Per adesso, l'evoluzione dei motori turbo e dei pneumatici lascia sperare che si possano ottenere in un prossimo futuro, gli stessi tempi delle "wing car". Per contro, dell'epoca passata, ci resteranno tutte le conoscenze acquisite sulla pressione verticale, la cui importanza non deve certo più essere dimostrata».

— E tu proprio non rimpiangi i bei tempi andati... senza i turbo e tutti questi «oltraggi» alle leggi della fisica?

«No. Il passato non mi interessa né mi ha mai interessato. Sapere se prima fosse meglio o peggio non ha importanza. Contano solo l'oggi e il domani».

— E le passate vittorie, neppure quelle contano?

«Non conta che una cosa: la prossima vittoria!».

— E tuttavia puoi certo dirci quale sia stata la tua vittoria più bella, quella per te più importante...

«Di volta in volta l'ultima».

— Hai dunque cancellato tutto dalla tua memoria, anche gli incidenti, anche il Nürburgring 1976?

«Esattamente».

—E tuttavia, devi pur ricordare ogni volta che ti guardi allo specchio!

«È la mia nuova faccia. Non mi fa proprio pensare a nulla. Come tutti, mi rendo conto al mattino se non ho dormito a sufficienza e allora divento di cattivo umore. Altrimenti io non ci faccio attenzione. In caso contrario avrei potuto far ricorso alla chirurgia plastica. Quando, subito dopo l'incidente, ho dovuto fare dei trapianti di pelle attorno agli occhi, mi hanno sottoposto le

segue

È in edicola

IL CAMPIONE

POSTER-STORY: i grandi dello sport presentati dal GUERIN SPORTIVO

SOCRATES

Se non lo trovate presso il vostro rivenditore richiedetelo direttamente alla «Conti Editore», via dell'Industria 6, 40068 San Lazzaro di Savena (BO) inviando l'importo di L. 2.000 in francobolli e specificando la causale

Correre per vivere

segue

tariffe per altri interventi: nuove ciglia, trapianto di capelli, un nuovo orecchio e via di seguito. In primo luogo era caro, poi non era per niente certo il risultato e soprattutto io mi trovo molto bene con la mia faccia. Mi manca quasi tutto un orecchio, ma questo non m'ha mai infastidito; al contrario ora mi è più facile telefonare: il ricevitore si trova più vicino al timpano e si sente meglio, soprattutto quando chiamano da lontano».

— Enzo Ferrari ha detto che se fossi rimasto con lui oggi saresti il più celebre dei piloti mentre ora non sei che il numero quattro, dietro Jackie Stewart, Jim Clark e Juan Manuel Fangio.

«Innanzitutto questo genere di classifica mi fa solo ridere. Non si possono confrontare le epoche. Quando correva Fangio c'erano solo sei o sette GP all'anno. Oggi c'è l'inflazione: 15 o 16 corse. Enzo Ferrari vuol solo dire che è Ferrari che costruisce le vetture migliori».

— E non è vero?

«È quantomeno incredibile che, al momento dell'incidente, le Ferrari di Villeneuve e Pironi si siano spaccate in due. Io, sulla mia McLaren, ero certo più protetto in quel tipo di incidenti. A parte ciò, le Ferrari sono state, pressoché sempre, modelli di punta e lo restano anche oggi».

— Nel 1977, quando hai lasciato la Ferrari dopo il tuo secondo titolo iridato, sono volate parole dure da entrambe le parti. Non si può certo dire che il vostro divorzio sia passato inavvertito. Enzo Ferrari ha usato termini violenti al tuo riguardo e non è che tu ti sia barcamenato. Cosa rimane, oggi? Tutto perdonato e dimenticato?

«Completamente. Io di quell'epoca conservo solo i buoni ricordi. Ferrari è un uomo che segue la strada che si è tracciato e come tale va accettato ed è proprio quello che faccio, contrariamente a prima. Ha riscoperto il suo affetto per me ed è stato proprio un gran giorno quando l'ho rivisto per la prima volta dopo anni, a Imola nel 1982, e m'ha subito abbracciato. Mi ha accolto come il figliol prodigo e io ne sono stato felice».

— Non t'avrei mai fatto così sentimentale! Ma allora perché, nell'estate del 1982, hai rifiutato una concreta proposta di correre ancora per il Cavallino?

«Ferrari paga molto male i suoi piloti. Lo avevo accettato a suo tempo, ma ora non più. Non mi si può più avere per quattro soldi. In più c'è il fatto che alla Marlboro-McLaren c'era da ripartire da zero, con il nuovissimo Tag-Porsche e la cosa mi attirava. Ritenevo di essere l'uomo giusto per quel compito, volevo dimostrarlo e lo sto facendo, credo».

— Prima del tuo rientro, nei due anni in cui sei rimasto lontano dalle corse, hai fatto esperienze nuove e importanti?

«Sì. Da quando avevo lasciato la scuola, non ero stato altro che un pilota da corsa, con la vita del tutto folle che ciò presuppone. Alla fine del 1979, quando mi sono ritirato perché cominciavo ad averne le scatole piene, mi sono buttato anima e corpo in un nuovo progetto: fondare la Compagnia aerea "Lauda Air". È stato allora che ho capito cosa significhi dipendere dagli altri. Gli ingranaggi della società normale girano molto lentamente e ho dovuto ridurre la mia velocità, per adeguarmi. Nel grande circo della Formula 1, che è un mondo di concorrenza feroce, si può, essendo motivati e buttandosi a capofitto, realizzare grandi cose. Si ha a che fare con persone che sono tutte dentro la gara, nel senso più ampio del termine, e che hanno tutte la stessa maniera di ragionare, di lavorare, di battersi purchessìa e se la notte ti viene un'idea, l'indomani puoi realizzarla. Nessuno all'esterno nella cosiddetta "vita normale", potrebbe concepire che si possa tranquillamente far tabula rasa per ripartire da zero. Ognuno resta nel suo tran-tran quotidiano, senza ridiscutersi. La gente non ha davanti ogni settimana una bandiera a scacchi, mentre noi è proprio quella che ci giudica. La maggior parte della gente, d'altronde, non vede una sola bandiera a scacchi in tutta la vita...».

— Magari neppure la tua compagnia aerea ti permetterà di vedere una bandiera a scacchi. Questo fatto di fallire per la prima volta nella tua vita in un'impresa non ti fa arrabbiare?

«Non è così che va vista la cosa. Io ho iniziato con la mia compagnia in un momento particolarmente negativo per i charter e la situazione era eguale nel mondo intero. D'altra parte, non avrei mai creduto che le grandi compagnie di bandiera potessero accanirsi tanto nel voler soffocare un'impresa privata, anche se, come nel mio caso, questa non era certo in concorrenza con loro. In tali condizioni pare difficile, in Austria, dirigere una società di voli charter con succes-

Un inno a Lauda la prefazione di Alain Prost

IL LIBRO di Lauda, «Gli anni del turbo», reca una prefazione firmata da un nome prestigioso: Alain Prost. Quando la scrisse, Prost non sapeva ancora che Niki sarebbe stato il suo più acerrimo avversario nella corsa al titolo iridato 1984. E' curioso rileggere oggi, alla luce degli ultimi avvenimenti, ciò che il piccolo francese scriveva del suo collega... «Prima conoscevo solo il pilota d'élite. Ora invece lo vedo sotto una luce senza zone d'ombra, come un corridore molto rigoroso, molto esigente e anche molto difficile nella preparazione e nella messa a punto delle nostre macchine. A mio avviso, sottolineare questa eterna, minuziosa scrupolosità, significa rendergli omaggio. E' estremamente puntiglioso e, al di là di tutto, è profondamente onesto con tutti all'interno della nostra squadra. Non nasconde nulla di ciò che pensa, dice tutto ciò che ha nel cuore, ed è una risorsa formidabile per la collettività... Si dà completamente, impegna tutto se stesso in ogni attività che intraprende e conquista così il diritto di ottenere tutto da quelli che lavorano con lui...».

so. Allora, io ho ridimensionato la mia compagnia per investire negli "Executive-jets" che in questo momento vanno molto forte».

— E il pilotaggio? Non c'era nulla di più bello al mondo, per te, che pilotare un aereo. Cosa resta di questo smisurato entusiasmo?

«Non molto. Continuo a pilotare e mi fa sempre piacere essere ai comandi di un aereo, per esempio di un Mystère. Ma non mi affascina più. Il mestiere di pilota d'aereo è assai semplice e c'è la tendenza a sopravvalutare le capacità richieste per esserlo. Credevo che ciò potesse bastare a riempire una vita, ma mi sono sbagliato».

— Ti sei svegliato una bella mattina dicendo: «Voglio correre di nuovo».?

«No. È stata una cosa più graduale, il risultato di una presa di coscienza: mi sono reso conto che pilotare un aereo non è poi la sola cosa fantastica che esista al mondo. Nel 1980, l'anno successivo al mio ritiro, non mi sono interessato per niente di Formula 1, non ho aperto neppure una sola volta il televisore. Il secondo anno, mi sono almeno interessato alle telecronache, ma sempre mi dicevo, pensando ai piloti: "Poveri diavoli, ancora lì obbligati a correre". Durante il gran premio d'Austria del 1981, che io ho commentato per la televisione, mi accorsi che qualcosa era cambiato: ero contento di esserci ed è stato quello il primo campanello d'allarme. Sono allora partito per Monza, per verificare questa sensazione e il test fu positivo. Allora ho voluto tentare di riprendere il volante di una Formula 1, cosa poi successa a Donington in quello stesso settembre 1981».

— Cos'hai provato, ritrovandoti seduto in una monoposto?

«È stato umiliante. Dopo un solo giro di pista era già tanto se potevo ancora tenere il volante. Non sono mai tornato tanto spesso ai box come quel giorno e sempre con un nuovo pretesto: "Cambiatemi quello... spostatemi quello o quell'altro...". Non potevo mica dire ai meccanici: "Signori: sono una nullità". Poi, verso sera, la situazione è migliorata e ho capito che la velocità non mi avrebbe posto problemi: era solo questione d'allenamento. Willy Dungl mi ha subito preparato un programma di "messa a punto" e, prima della corsa d'esordio, ero di nuovo in sesto».

— La Marlboro-McLaren è stata l'unica scuderia a interessarsi al ritorno di Niki Lauda?

«No. Per fortuna c'era anche Williams, altrimenti ci avrei rimesso finanziariamente e non poco...».

— Ci voleva una grande fiducia per aspettarsi da te prestazioni di alto livello dopo una così lunga pausa...

«Fiducia... si fa presto a dirlo: ho dovuto accettare un contratto rescindibile di quattro corse in quattro corse con un ingaggio proporzionato ai risultati. Un vero contratto-capestro, ma non avevo certo molta scelta...».

— Hai deciso il tuo rientro d'accordo con tua moglie, Marlene, o un bel giorno le hai solo detto: «A proposito, cara, torno a correre...»?

«Non credeva alle sue orecchie. All'inizio le avevo detto che tutte le voci su un mio ritorno erano false e lei mi ha creduto con facilità, essendole ben note tutte le balle che possono essere scritte sui giornali. È stato solo quando ho firmato il contratto che le ho detto la verità. A quel punto Marlene ha detto solo: "Tu sei toccato". Qualche giorno dopo ha sputato il rospo, confessando quanto detestasse questo sport e quanto trovasse stupida la mia decisione».

— Quando vi siete sposati, nel 1976, Marlene non aveva un atteggiamento positivo verso l'automobilismo?

«Sì. Vedeva solo la parte migliore ma qualche settimana dopo ci fu l'incidente del Nürburgring: la vettura in fiamme, il reparto grandi ustionati e tutti gli orrori che questo sport può riservarti. Per lei fu uno choc ancora maggiore del mio. Io mi ero preparato da una vita a un rischio del genere, ma questo, non era il suo caso. In seguito ha assistito a pochissime corse. Ora non viene proprio più. Per lei le sole corse buone sono quelle annullate».

— E questo ti dà molto fastidio?

«Certo preferirei che mia moglie vedesse il mio mestiere più di buon occhio. Qualche giorno dopo quella sua reazione, abbiamo avuto un chiarimento di fondo. Un uomo deve sacrificarsi sull'altare del matrimonio e rinunciare a ciò cui tiene di più? Ho potuto convincere Marlene della necessità, per ciascuno, di difendere la propria libertà. Se vuol scalare il Monte Bianco lei può farlo, purché non mentre corro, perché sarebbe irresponsabile verso i figli».

— Ti attribuisci dunque automaticamente la priorità?

«In questo preciso momento è la competizione che ha la priorità. Si può competere solo subordinando tutto alla gara. Non voglio cercare scuse: è vero, io sono un egocentrico di prima categoria. Malgrado tutto, ne ho coscienza e cerco dei compromessi, soprattutto con la mia famiglia».

— Si può quindi dire che un buon corridore dev'essere egocentrico e che un minimo di disprezzo per gli altri è necessario per riuscire?

«Sì. Ognuno non pensa che a sé e tutti gli altri fanno lo stesso. Chi considerasse gli altri, dovrebbe solo starsene a casa».

— Non si direbbe che tra i piloti ci sia molta amicizia e i corridori di uno stesso team non pare abbiano molto da dirsi.

«È esatto. Questa banda d'egoisti non è neppure capace di solidarizzare per le più elementari azioni comuni».

— Come hai trovato il mondo della Formula 1 al tuo ritorno?

«Le stesse facce...».

— Il sapore insipido di ciò che si conosce fin troppo bene?

«No... no, per niente: ero cambiato io, non il circus. Avevo di nuovo una spinta positiva, ero di nuovo motivato».

— Perché così all'improvviso?

«Non saprei. Semplicemente mi faceva di nuovo piacere correre, a tal punto da lasciarmi stimolare anche da cose che non trovavo fantastiche».

— Per esempio?

«Quando andavo a Imola per delle prove e il circuito era ancora così sconnesso che la vettura, praticamente senza sospensioni, saltava come un capriolo, mi domandavo sempre se avevo veramente bisogno di infliggermi tutte quelle sofferenze. Ma in genere, basandomi sul mio carattere sostanzialmente positivo, posso impormi un'altra condotta, dicendomi che è importante, che fa parte del mio mestiere, che devo fornire una buona prestazione... Con l'età, praticare la velocità pura non diventa certo più facile. Non è questione di capacità o di coraggio, ma piuttosto di "freni fisici": se non si resce a farli funzionare, si può subito abbandonare le gare. Prima del mio rientro, non ero certo convinto al cento per cento di riuscire. Non è stato facile, ma fino ad ora ho sempre saputo tovare in me la motivazione necessaria alla riuscita».

— Quel è, oggi, il ruolo del pilota in Formula 1? All'epoca delle minigonne si aveva l'impressione che le macchine prendessero le curve sulle rotaie. Al limite ci si domandasse se il pilota contasse ancora...

«Era molto bizzarro. In ragione della concezione aerodinamica del veicolo, diversi fattori si sovrapponevano. Era molto difficile isolarli l'uno dagli altri e bisognava essere un pilota particolarmente in gamba e lavorare duro per poter fornire indicazioni sensate al progettista. Oggi, abbiamo di nuovo vetture normali ma esistono altre combinazioni di fenomeni, poiché ci troviamo su un terreno nuovo. Per esempio: noi siamo completamente impreparati sulle complessità dei problemi che pongono i pneumatici. Le gomme decidono la vittoria o la sconfitta e si sa bene che esistono legami molto complessi tra il carico delle ruote, la temperatura e l'aderenza. Solo qualche anno fa, questi problemi erano considerati risolti ma i progressi tecnici sono stati tali che bisogna riesaminarli alla luce dei nuovi dati».

— Nel 1982, tu hai commesso due errori che hanno provocato degli incidenti: a Detroit, tentando di sorpassare Rosberg, e nelle prove a Hockenheim, quando, dopo un testa-coda,

segue

Correre per vivere

segue

hai picchiato duro sul guardrail. Due errori per stagione sono due errori di troppo o sono una cosa tutto sommato normale?

«Sfortunatamente è una buona media. Nella mia carriera sono sempre "uscito" almeno una volta all'anno, nei primi anni naturalmente di più. Uscire due volte in una stagione può anche dare fastidio ma finché non ci lasci la pelle è una cosa normale».

— Essendo quasi certi, già prima che la stagione parta, di avere almeno due incidenti, come si fa a non essere contratti, ad affrontare le cose? Non si può nemmeno dire che tu sia troppo stupido o troppo incosciente per non conoscere la paura . C'è una ricetta per dominare i propri sentimenti, la paura in particolare?

«Quando ci si lascia invadere dalla paura, quella vera, quella che dà il panico, ecco quella è la prova che non si è fatti per questo mestiere. Questa paura è verosimilmente fondata. Si sente che non si riesce a dominare la situazione come si dovrebbe e allora le gare automobilistiche non fanno per te. Una mattina, per esempio, ti svegli e avverti un malessere profondo, sono cose che capitano. La mia ricetta, in quel caso, è analizzare le cause logiche di quel fastidioso stato d'animo. A volte, invece, alla paura reagisco diversamente: cerco un posto tranquillo per riflettere e mi domando: "Di cosa potresti dunque aver paura, di uno sbaglio?". La risposta è negativa, poiché io mi sento completamente all'altezza del compito. "Che la vettura abbia noie meccaniche?" e mi dico che se non avessi una fiducia totale in John Barnard e nella McLaren avrei già da tempo cercato un'altra scuderia. Se poi la paura fosse dovuta alla possibilità di un incidente provocato da un altro pilota, mi direi più o meno così: "In questo pilota ho fiducia, in quell'altro anche; di questo, invece, se ce l'avessi vicino dovrei diffidare". Tutte queste valutazioni dovrebbero bastare a far passare il malessere».

— Un po' semplicistico, si direbbe. È così che si possono risolvere i problemi della vita?

«No. Così ci si libera solo di certe sensazioni inesplicabili. Se credessi, in coscienza, di essere un cattivo pilota o sapessi di non essere in forma, avrei una paura che neppure riflettendo per ore potrei superare».

— Cos'hai provato nel momento, senza dubbio il più difficile della tua carriera, quando sei risalito su una macchina da corsa, dopo il terribile incidente del Nürburgring?

«È successo sei settimane dopo, a Monza. Avevo il timor panico, quella sorta di paura che ti fa credere che te la fai nei pantaloni nel giro di un minuto».

— Ma tu hai voluto fare l'eroe. Non hai ammesso di aver avuto paura in quel momento...

«Naturalmente. Mi ci vedi davanti alle telecamere mentre dico: " Signori, vogliate scusarmi un attimo, ma ho una tale paura che non so se riuscirò a non farmela nelle mutande". Avrei dovuto forse dire quello? In situazioni così, si racconta la prima cosa che passa per la testa, tipo "Ho preso male la curva ma mi sento in formissima". Si cerca di guadagnare tempo per tentare di vederci più chiaro».

— E come ci sei riuscito?

«Ora te lo spiego. Sono riuscito a isolarmi dall'atmosfera isterica che regnava a Monza e nella mia camera all'hotel ho cominciato a riflettere: "Qual è la vera ragione della tua paura?" Risposta subito trovata: in effetti, quel giorno, per le prove, ero assolutamente incapace di governare una Formula 1 a livello paurამente tecnico. Ho reagito male, comportandomi come un debuttante. Poi ho analizzato le cose nel loro insieme, constatando che nelle sei settimane dopo l'incidente non avevo veramente "disimparato": avevo solo bisogno di rassicurarmi. Dovevo ricominciare lentamente, con calma, ed è stato quello che ho fatto dall'indomani e quando il panico fu superato, ho potuto aumentare la velocità e la sera stessa ero già il più veloce dei tre piloti Ferrari. Fu così che ritrovai la fiducia in me stesso per continuare a correre».

— La tua prima corsa dopo i due anni di pausa, è stato il GP del Sudafrica del 1982. Come per caso, fu proprio in quell'occasione che ebbe luogo una delle più dure prove di forza tra i piloti, i capi équipe e gli organizzatori. Come per caso, fosti tu a lanciare il sasso e ad animare lo sciopero dei piloti che seguì. Come mai la critica più viva al mondo della Formula 1, venne proprio dal pilota più integrato nel sistema?

«Io sono indipendente, non sono legato a nessuno. Se la mia squadra mi mette alla porta, io non sono certo finito per questo. È più facile per me che per altri corridori battersi contro i capi per far rispettare i nostri diritti. A Kyalami il momento era ideale. Ero riuscito a convincere gli altri corridori che accettando la superlicenza che ci volevano imporre avremmo dato carta bianca ai capi équipe. Sarebbe stato come permettere loro di fare di noi ciò che volevano. È stata la prima volta, quella, in cui s'è potuta mettere in piedi una vera azione comune, con tutti gli psicodrammi che la cosa comporta. Arrivammo a un compromesso che fu, in effetti, una nostra vittoria. Sfortunatamente accade molto di rado che tutti i piloti si mettano d'accordo su una comune linea di condotta: ce n'è sempre uno che si defila e ciò vale per i piloti, vale anche per i capisquadra, i funzionari ufficiali e gli uomini politici che si occupano di sport. Nessuno valuta mai il problema globalmente, tutti preoccupati del tornaconto personale. Anche il presidente della Federazione, che proprio dovrebbe essere al di sopra delle parti, non ha esitato a infilarsi in quello che possiamo ben chiamare "l'imbroglio della Formula 1"».

— Eppure fu proprio grazie ad una azione comune che si riuscì a far proibire le minigonne e i fondi a ventosa.

«Ne sono stato stupito io per primo. Nessuno ci avrebbe creduto e parlo del settore nel suo insieme, capace per una volta di aver buon senso. Forse ognuno aveva capito che le "wing-car" avrebbero sconquassato tutto».

— In effetti tu dovresti essere anche contro il turbo. Non è anche questa una follia?

«Non si possono penalizzare delle imprese che hanno scelto una soluzione tecnica autorizzata, che hanno investito miliardi e che, attualmente, grazie alla loro scelta sensata e al loro ostinato lavoro, sono migliori delle altre. Se un atleta ha gambe di due metri e ne salta cinque in alto, non per questo si possono cambiare le regole dell'atletica! D'altro canto, la moda del turbo nell'automobilismo è un punto di riferimento e l'industria se n'è avvantaggiata. Molti automobilisti girano con vetture a motore turbo e mostrano il loro interesse per questo tipo di propulsione. In ogni modo, l'evoluzione tecnica non è finita e la Formula 1 può nuovamente giocare il ruolo d'avanguardia che ha sempre avuto. Noi continueremo a girare con motori turbo e non sarà una questione né di moda, né di umore».

— Il che significherà a lungo andare, l'estinzione dei motori aspirati mentre nello stesso tempo, si vedranno motori da 800, 900 cavalli. Non è follia?

«Non ci si può prendere una tale responsabilità con i circuiti attuali: sarebbe un suicidio. Bisogna ovviamente limitare la po-

segue

Fangio: Lauda ha una marcia in più

AGGUANTATO Fangio, i successivi obiettivi di Lauda saranno Clark (25 gran premi vinti) e Stewart che con 27 successi in F. 1 detiene il record. È opinione comune che Niki ce la farà a raggiungere il mitico Jackye: il traguardo non è poi tanto lontano. Ma, a proposito di miti, sentiamo intanto che cosa pensa Manuel Fangio (cinque volte campione del mondo, 24 Gp vinti) di Niki Lauda. «Ammiro molto il pilota austriaco, soprattutto dopo il suo ritorno alle corse. Non è facile per un pilota dimostrare di essere grande in due momenti così diversi della sua carriera, specialmente oggi che la scena automobilistica offre tanti nuovi protagonisti ad ogni gara. Niki per ora è riuscito nell'impresa e non si può non rendergli merito. Nonostante abbia disputato molti più Gp rispetto al sottoscritto, Niki non è sminuito. Sono infatti convinto che vincere attualmente sia più difficile di quanto lo fosse ai miei tempi, non tanto per i Gran Premi ma sicuramente per i campionati, molto lunghi che rendono l'attività di un pilota stressante. Il ritmo è serrato e i tempi di recupero limitati».

— Come vede l'attuale parco piloti della F. 1?

«Personalmente ritengo che Lauda abbia una marcia in più almeno quest'anno. Molto probabilmente c'è chi va più forte di lui: lo stesso Prost, ad esempio, è forse più veloce di Niki e Piquet più veloce di entrambi. Ma Lauda trae una grande forza nell'esperienza, che gli consente di valutare meglio la situazione delicata. Per questo credo che non abbia difficoltà a battere il mio record e anche quello di Stewart. Niki può vincere questo titolo mondiale ma non è escluso che non possa eguagliare il mio primato di cinque vittorie in altrettante edizioni della serie iridata». (r.b.)

parmalat
Racing

LE NOSTRE INIZIATIVE

F. 3 a Monza con sconto AS

ANCORA un appuntamento **con gli amici dell'AUTOMOBILE CLUB di MILANO** che per onorare l'accordo intercorrente con **AUTOSPRINT** rinnovano le concessioni ai soci del Club e ai lettori del nostro settimanale. Si tratta, questa volta, della gara che si svolgerà a Monza domenica 2 settembre 1984, denominata **«2° Premio Monza F. 3»**, con adeguato contorno di gare minori. Ecco le facilitazioni concesse:

❶ **Soci del Club di età inferiore agli anni 14:** ingresso **gratuito** a presentazione della tessera 1984 alle biglietterie di Vedano e Santa Maria alle Selve;

❷ **altri Soci:** sconto **speciale di L. 1.000** sul prezzo del biglietto d'ingresso (L. 6.000 anziché 7.000) a presentazione della tessera 1984 alle biglieterie di Vedano e Santa Maria alle Selve;

❸ **lettori di AS:** sconto **speciale di L. 1.000** dietro presentazione del presente tagliando alle biglietterie di Vedano e S. Marie alle Selve.

I biglietti d'ingresso sono validi per qualsiasi ordine di posti, tribune comprese. Da tenere presente che l'A.C. Milano concede uno sconto speciale ai ragazzi di età compresa fra i 12 e i 15 anni che pagheranno soltanto L. 3.000, mentre i ragazzi di età fino a 11 anni avranno ingresso gratuito.

Ma non è finita qui. Come al solito gli amici dell'**AUTOMOBILE CLUB di MILANO** hanno messo a disposizione dei cinque seguenti Soci del Club:

BALESTRINI ANGELO
Piazza Cavour, 6 - 20070 Casnate (CO)
BARATTA CARLA
Via Facchinetti, 6 - 20138 Milano
FAVALLI ANCHILLE
Via Bersaglio, 4 - 25028 Verolanuova (BS)
PIOVANI ANTONIO
Via Gramsci, 41 - 20090 Segrate (MI)
SFORZINI ADRIANO
Corso Magenta, 43/D - 25121 Brescia

i rituali **tagliandi RETRO-BOX** che potranno essere ritirati dagli interessati presso il capo servizio ai cancelli di Vedano a partire dalle ore 8 di sabato 1 settembre.

AUTOSPRINT — DOMENICA 2 SETTEMBRE

2. PREMIO MONZA F.3

SCONTO 1000 LIRE

AUT. MIN. - D.M. 16-3-1984 nr. 4/262415

Correre per vivere

segue

tenza dei turbo e non per metterli sullo stesso piano degli aspirati, ma per restare nel campo del ragionevole. Diminuire la cilindrata non mi pare una buona soluzione, perché si annullerebbero anni di ricerca e investimenti notevoli. Piuttosto mi sembra valida la progressiva riduzione della capacità dei serbatoi, sistema già in vigore. Se poi i progressi della tecnica ci sopravanzeranno permettendo potenze enormi pur diminuendo il carburante, allora bisognerà studiare qualcosa d'altro. Per i prossimi anni, però, serbatoi più piccoli dovrebbero bastare».

— Il Niki Lauda che, a 19 anni, esordiva su una Mini Cooper, aveva certamente ogni sorta di illusioni sull'automobilismo, ma ora, qual è il tuo bilancio?

«Non ho mai avuto illusioni, mai! Non ho abbastanza immaginazione. La mia sola preoccupazione è progredire: sempre e continuamente. Dopo la mia prima corsa, nella quale mi ero classificato secondo con la Mini, ho deciso, tanto per dire, di vincere la categoria. In seguito ho sempre agito alla stessa maniera, fissandomi di volta in volta degli obiettivi molto precisi. In ogni modo non ero il tipo che a vent'anni è pronto a giurare "sarò campione del mondo di Formula 1!". Poiché non mi faccio illusioni, evito le delusioni».

— Nel nostro primo libro *(Niki Lauda: «Io e la corsa» n.d.r.)*, ti domandavo, in chiusura di una chiacchierata come questa, quali fossero i tuoi progetti per la «pensione». Tu hai parlato di pilotaggio aereo: all'epoca non c'era per te nulla di più bello. Ora che sei ritornato alle corse e hai alle spalle moltissime ore di volo, hai idea di cosa farai dopo il tuo secondo ritiro?

«Qualcosa di completamente diverso. Non so bene... Potrei partire per molto lontano, ma non ho idee molto precise sulla questione. In ogni caso, sarà un campo per me totalmente nuovo».

— Sei felice?

«Non mi rompo la testa per sapere se lo sono. Cerco sempre di fare ciò che amo, ciò che mi fa piacere e fino ad ora ci sono sempre riuscito. Se questo è essere felici, allora sì: sono un uomo felice».

© Copyright Autosprint 1984
Conti Editore/Verlag Orac
Vietata la riproduzione anche parziale senza citare la fonte

AUTOMOBILE CLUB DI MILANO
AUTODROMO NAZIONALE DI MONZA

DOMENICA 2 SETTEMBRE 1984

2° Premio Monza F. 3

Gara Internazionale

GARA DI FORMULA PANDA - MONZA

PROVE E GARE:
domenica
ingresso L. 7000

ABBONAMENTO L. 70.000 ALL'AUTODROMO

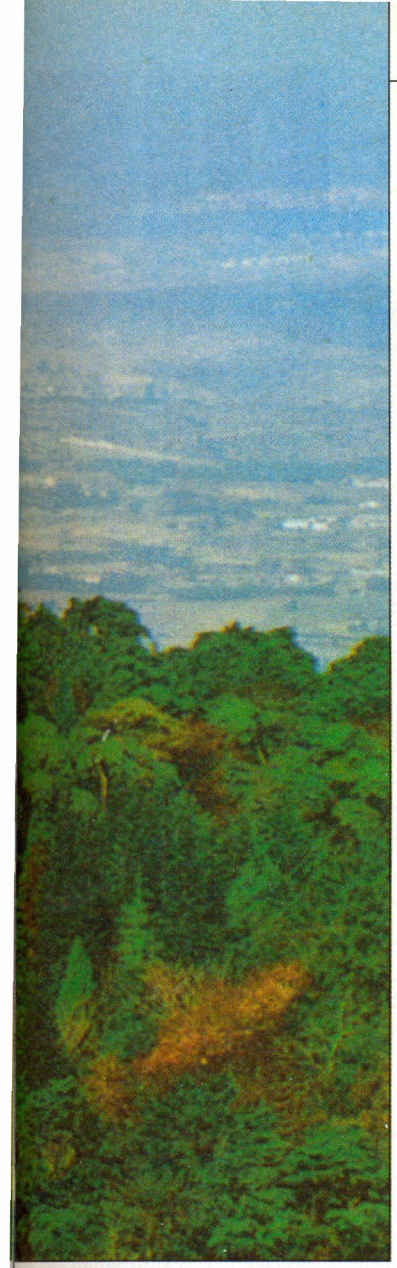
Per informazioni telefonare all'Automobile Club di Milano: tel. 7745
oppure direttamente all'Autodromo di Monza: tel. (039) 329.866

patrocinio della Regione Lombardia Assessorato Turismo e Sport

Fervono i lavori all'Estoril per il Gp del Portogallo

È ancora il Gran Premio dei bulldozer

Siamo andati a vedere a che punto sono i lavori di ampliamento del circuito portoghese che dovrebbe ospitare l'ultima prova del campionato mondiale di F. 1 in sostituzione del Gp di Spagna, tolto dal calendario per l'impraticabilità di Fuengirola. Se tutto va bene la F. 1 torna in Portogallo dopo vent'anni



Qui a sinistra, il Castello della Pena, a Sintra, una cittadina che domina la vallata dove sorge il circuito portoghese. Sotto, l'ingresso principale dell'Estoril. Il tracciato è stato costruito dodici anni fa e non ha mai ospitato competizioni della massima serie. Ora grazie a numerose opere di ampliamento, l'Estoril si prepara ad accogliere l'ultimo Gran Premio della stagione. Piquet, che ha visitato l'autodromo qualche tempo fa, assicura che se i lavori continueranno col ritmo iniziale, non ci saranno problemi per lo svolgimento del Gp portoghese, nonostante alcuni siano scettici

LISBONA - Il Gran Premio del Portogallo ritorna quest'anno nel calendario della Formula 1 dopo un intervallo di oltre due decenni: risale infatti al lontano 1960 l'ultima prova valida per il campionato iridato svolta da queste parti. La vinse Jack Brabham, su Cooper Climax, che in quella stagione si laureò campione del mondo. Nelle due edizioni precedenti (1958 e 1959), invece, doppietta di Stirling Moss, prima su Vauxhall poi su Cooper Climax, che allora era la macchina da battere. Questo ritorno del «grande circo», però, è venuto con un anno di anticipo, giacché le trattative intavolate con la Fisa e con la Foca puntavano a una «rentrée» per il 1985. È stato il forfait di Fuengirola a anticipare il fatto e gli organizzatori portoghesi, comunque, non si sono né spaventati né tirati indietro, anche perché alle spalle avevano ed hanno il sostegno degli stessi organismi ufficiali. Il Gran Premio del Portogallo sarà quindi l'ultima gara del mondiale 1984 e verrà disputata il 21 ottobre prossimo sull'autodromo dell'Estoril, 20 chilometri a nord da Lisbona, nel centro della bellissima zona tra Cascais e Sintra. L'impianto, costruito 12 anni fa, è in questo momento teatro di grandi opere di rinovamento, ampliamento e modernizzazione che cambieranno, pressoché radicalmente, la sua fisionomia e lo renderanno meritevole di ospitare la Formula 1. Le macchine che adesso corrono all'Estoril non sono i bolidi multicolori della velocità mondiale bensì i bulldozer, le bitumiere, i compressori e le altre attrezzature dell'edilizia tradizionale. Quando a metà settembre i lavori in corso saranno finalmente portati a termine, il vecchio autodromo sarà ormai un ricordo ed al suo posto si troverà una pista rispondente alle esigenze attuali. Per valutare fino a che punto il cambiamento sarà sostanziale basta qualche esempio: il tracciato del circuito, il cui sviluppo è di 4.300 metri, verrà corretto in parecchi punti; le due tribune esistenti saranno rimesse a nuovo e ne verrà costruita una terza alla curva nord, in modo che i posti a sedere salgano a 40 mila; le aree destinate ai posti in piedi verranno ampliate fino a contenere 35-40 mila spettatori; sono stati costruiti 30 box da 50 metri quadri ciascuno; la sala stampa verrà attrezzata con tutti i mezzi (telescriventi, telex, telefoni, bar, sanitari, ecc.); ci sarà un posto medico, parcheggi asfaltati, un eliporto; i guardrails di protezione saranno sostituiti, tutta la pista verrà allargata e riasfaltata; saranno aperte vie di fuga per le curve più chiuse; sarà migliorato ed agevolato l'accesso al paddock. Alla fine, senza andare alla ricerca di inutili paragoni, l'Estoril reggerà certo il confronto con le piste di solito utilizzate nel mondiale e farà ricordare, in versione moderna, il vecchio Zolder, in Belgio.

IL CIRCUITO. Quanto alle caratteristiche tecniche, l'Estoril avrà un tracciato esigente, selettivo, dove per far dei tempi buoni bisognerà che la meccanica dei bolidi sia adeguata. In termini di guida, la pista è anche abbastanza competitiva: richiede freni efficaci e resistenti e molta stabilità. Oltretutto sarà ottimo per saggiare la capacità di trazione e riaccelerazione dei motori all'uscita in curva e offrirà buone condizioni di visibilità per il pubblico. Non sarà un circuito rapido, ma permetterà punte di 280 km/h al termine del

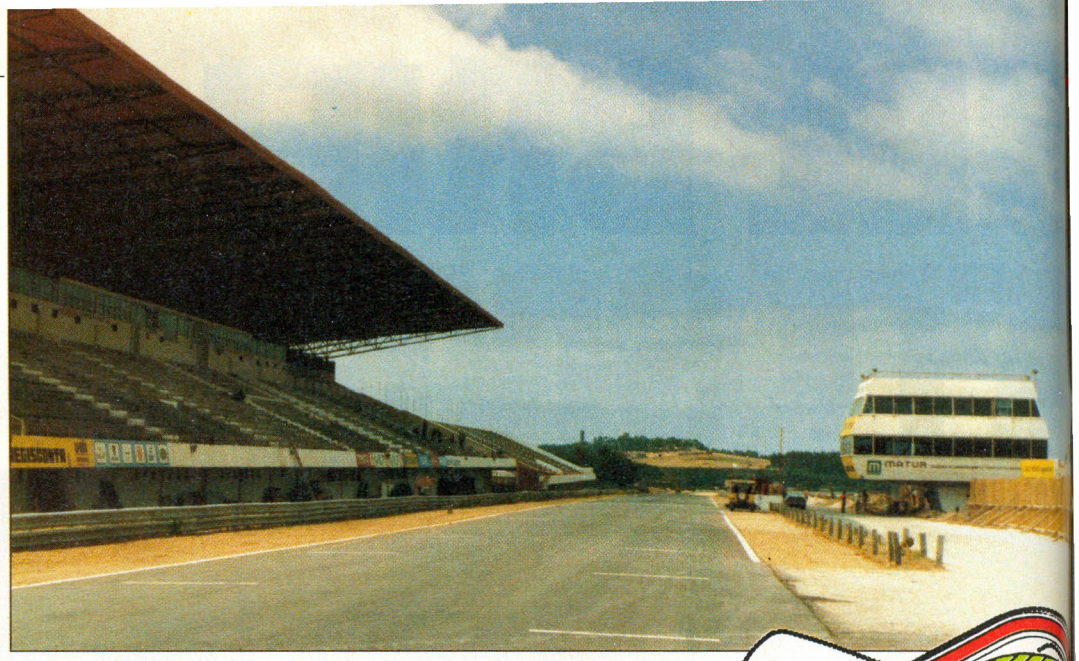
Manuel Martin de Sà

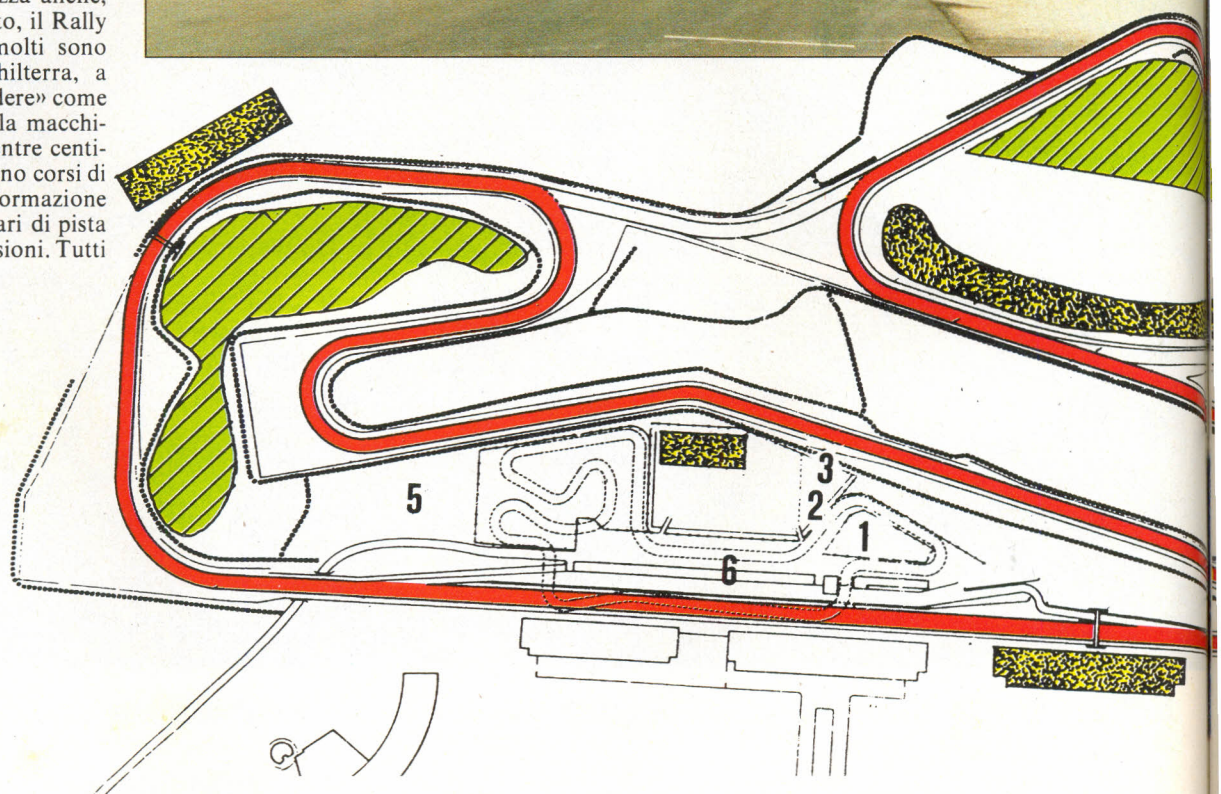
segue a pagina 46

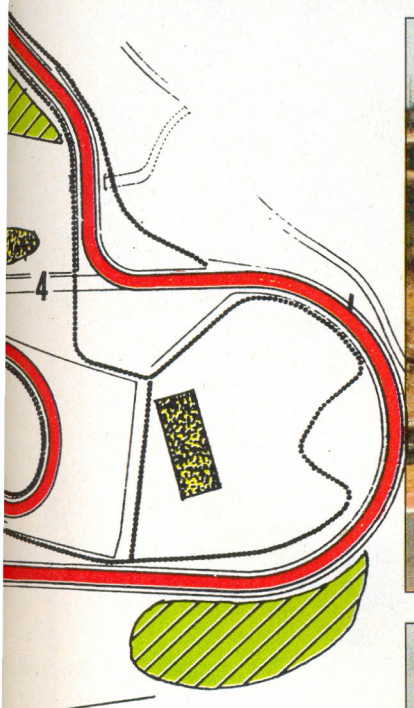
È ancora il Gp dei bulldozer

segue da pagina 43

rettilineo della meta e una media intorno ai 160-170. Non sarà, infine, un circuito monotono avendo gli spazi sufficienti per consentire i sorpassi. Il vento del nord che qualche volta si fa sentire è un'inezia in confronto al «mistral» che di solito spazza il Paul Ricard. La responsabilità dell'organizzazione verrà affidata all'Automòvel Clube de Portugal ed al suo dinamico presidente Alfredo Cesar Torres, un tandem che da parecchi anni organizza anche, con l'esito a tutti noto, il Rally del Portogallo. In molti sono stati al G.P. d'Inghilterra, a Brands Hatch, a «vedere» come funziona all'interno la macchina organizzativa, mentre centinaia d'altri frequentano corsi di «riciclaggio» e di formazione iniziale per commissari di pista e le altre diverse mansioni. Tutti questi sforzi ed investimenti hanno, però, la loro logica giustificazione dal momento che la Foca garantirà all'ACP l'organizzazione della prova per il prossimo quinquennio e la disponibilità al rinnovo dell'accordo per un uguale periodo. I test definitivi, prima del grande balzo, verranno eseguiti il 29 e 30 settembre ed il 6 ottobre con due prove del campionato portoghese di velocità. Ci sono già delle richieste di prenotazione per il 1985 per prove dell'europeo di turismo e dell'europeo di Formula 3. Inoltre, come ha detto Nelson Piquet che recentemente è stato all'Estoril, si spera che le principali «scuderie» della Formula 1 vengano a fare dei test negli intervalli delle gare mondiali, giacché il clima è buono, le condizioni di allenamento sono ottime, ed il livello del costo di vita è impareggiabilmente più basso che nel resto d'Europa. Una nota finale, gli alberghi di Cascais, Estoril, Sintra e Lisbona sono pieni per le date del G.P. del Portogallo e la vecchia cittadina di pescatori di Cascais diventerà zona pedonale nei giorni della gara. □







Qui sopra la planimetria del circuito portoghese con i punti principali: vediamoli. 1: parcheggio chiuso. 2: posto di assistenza medica. 3: l'eliporto. 4: il posto di stanza di un elicottero. 5: il paddock. 6: i box. Il circuito, che non ha mai ospitato gare di Formula 1, è oggetto in questi giorni di numerosi lavori di ampliamento: è stato cambiato tracciato in numerosi punti; sono stati costruiti una nuova tribuna e 50 nuovi box. Non sarà autodromo velocissimo: le medie possibili si aggireranno sui 160/170 km/h. Il Gp del Portogallo, se tutto andrà bene, è previsto per il 21 ottobre, mentre il nuovo Estoril verrà inaugurato il 29 settembre (FotografieM.DeSà)

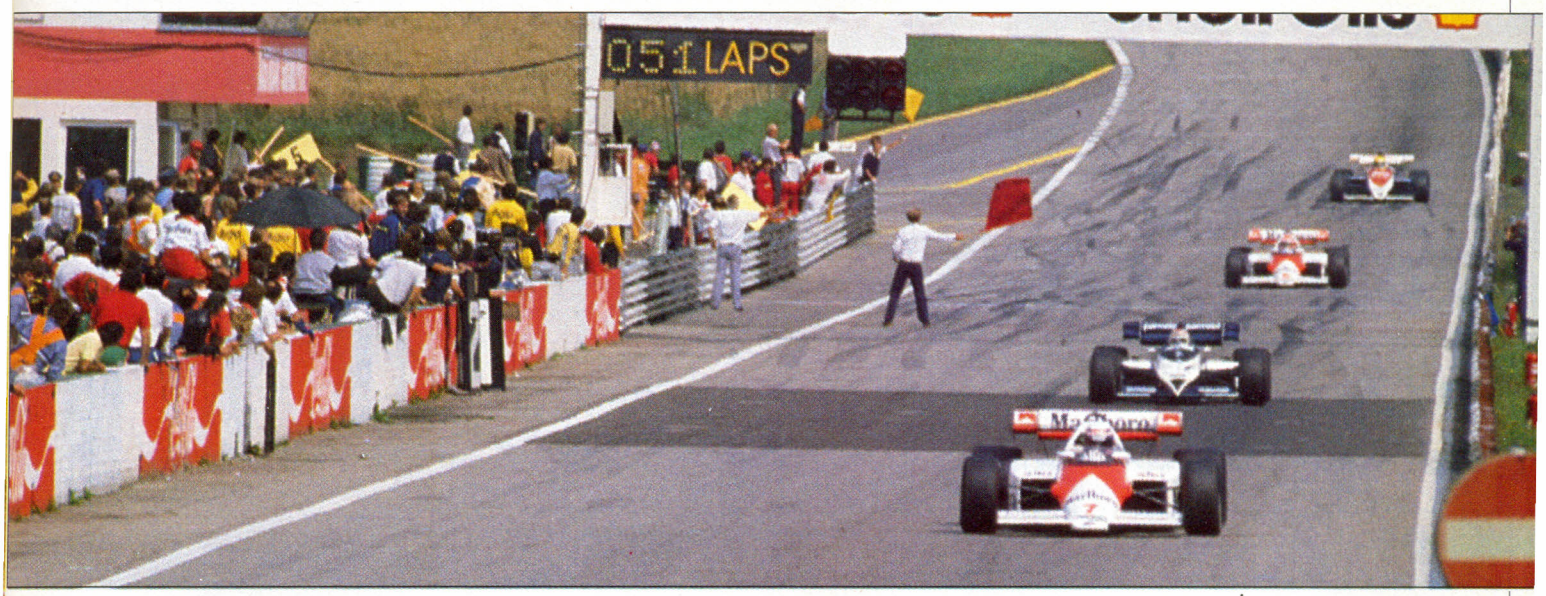
Foto Colombo e Amaduzzi

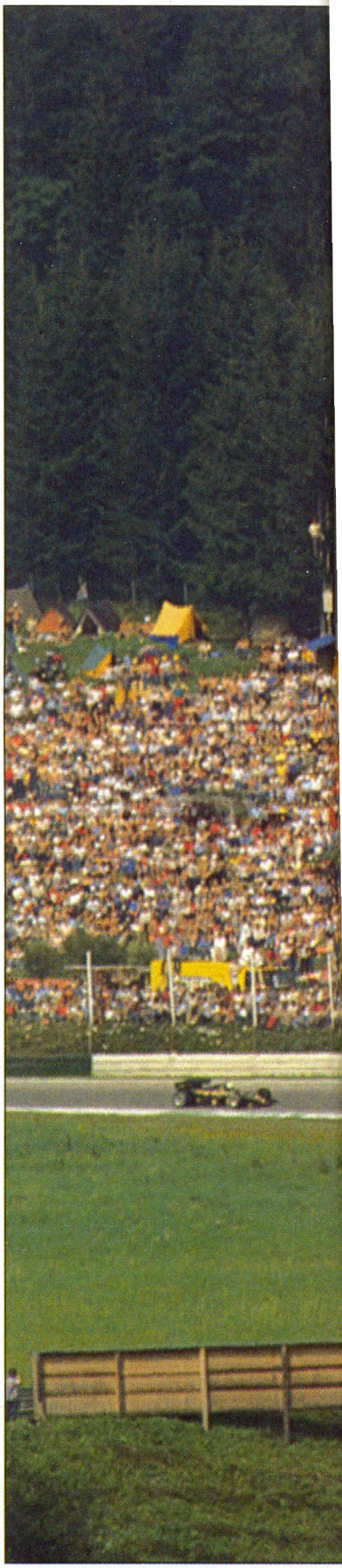
Lo starter ama scherzare...

Per la quinta volta quest'anno è stata annullata la partenza dopo il primo via. Per un attimo il semaforo ha segnato verde ma lo starter Ongaro ha visto De Angelis con il braccio alzato per problemi al cambio. A quel punto nel semaforo sono apparse in alternanza luci rosse e giallo-rosse (foto da sinistra a destra), **ma pur tra qualche incertezza i piloti sono partiti ugualmente con Prost (7) davanti a Piquet (1). Anche De Angelis è riuscito a prendere il via ma altri piloti tra cui Alboreto (27) e Warwick (16) avevano già alzato il braccio** (sopra e in alto a destra) **alla vista del rosso. Dopo un giro sono stati fermati con la bandiera rossa e sono iniziate le operazioni per una nuova partenza** (FotografieAmaduzzi)

Shell Oils
Shell Oils
051 LAPS

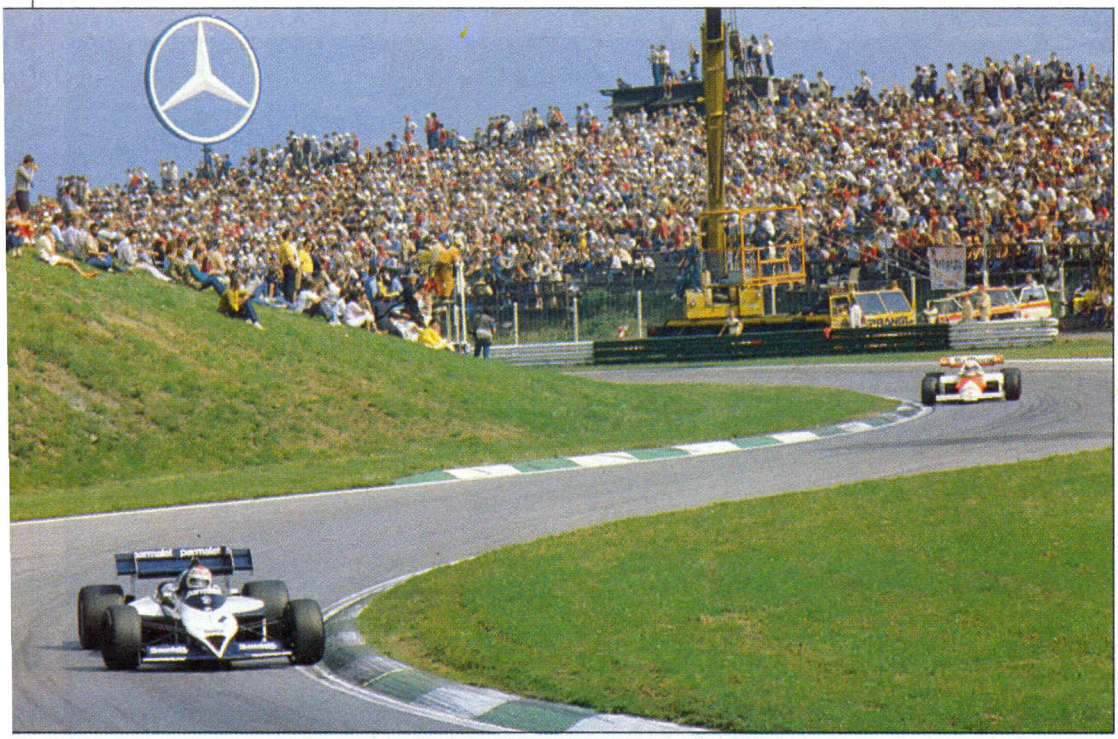
Shell Oils
Shell Oils
051 LAPS

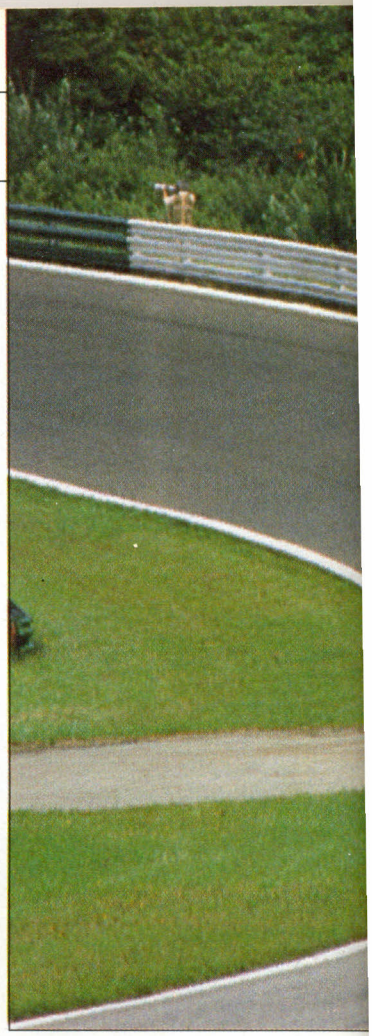

051 LAPS



Lo scatto (inutile) di Alain Prost

Ecco finalmente il via «buono» con Prost (7) che parte piuttosto bene ma Piquet (1) non si fa certo sorprendere. Dietro sono De Angelis (11) che «copre» Lauda; al centro c'è Warwick (16) e appena dietro Tambay (15). Già nelle prime fasi di gara, Piquet aveva un certo vantaggio su Prost: sotto, i due piloti alla chicane dopo il via. Nella pagina accanto, panoramica alla curva Bosch con Piquet, Prost, Tambay, De Angelis nell'ordine. Si tratta del primo giro di corsa (FotoVillani)





Vincitori e vinti

Per nove giri Lauda (sopra) è passato 4. dietro a Tambay (FotoVillani): **poi lo ha passato (pagina accanto) proprio al 9. giro** (Foto Amaduzzi). **Sotto, Arnoux davanti a Cheever e Patrese; nella pagina accanto è invece 14. dietro a Cheever, Patrese e Fabi** (FotoVillani)

Coca-Cola

Doppio attacco per Piquet

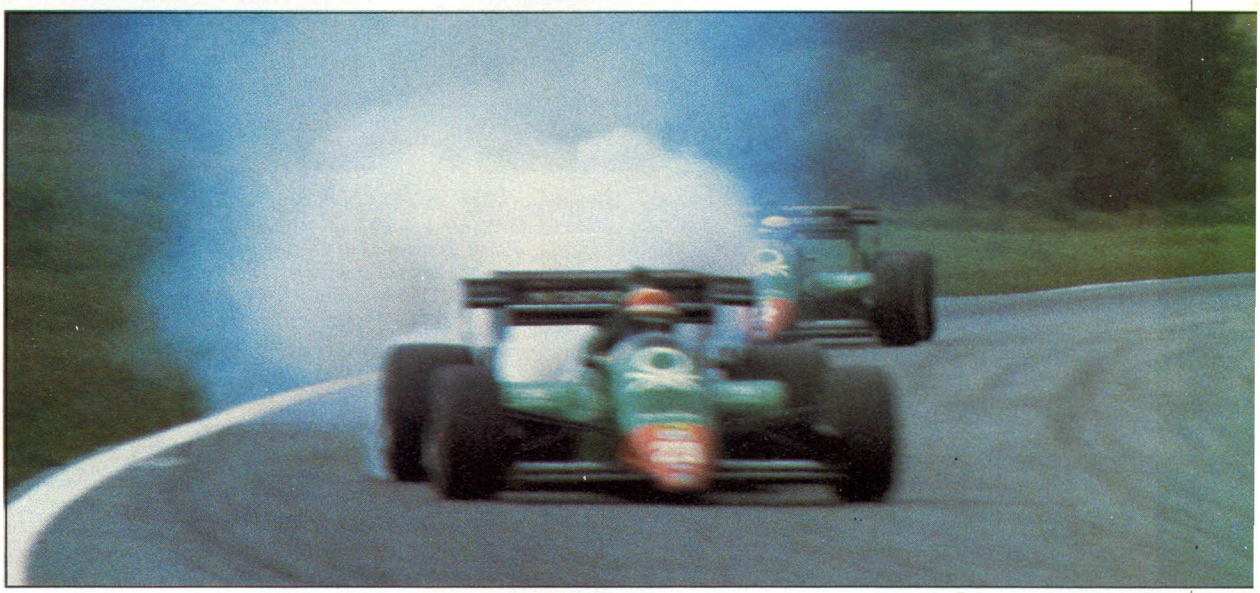
Partito subito in testa, Piquet non ha apparentemente faticato a contenere Prost (sopra) che in realtà non lo ha mai impensierito. Una volta fuori Prost, è stato Niki Lauda a «puntare» Piquet (pagina accanto): Nelson con problemi alle gomme ha ceduto all'austriaco il primo posto al 39. giro. Lauda è poi riuscito a vincere anche con la quarta marcia rotta (FotoColombo)

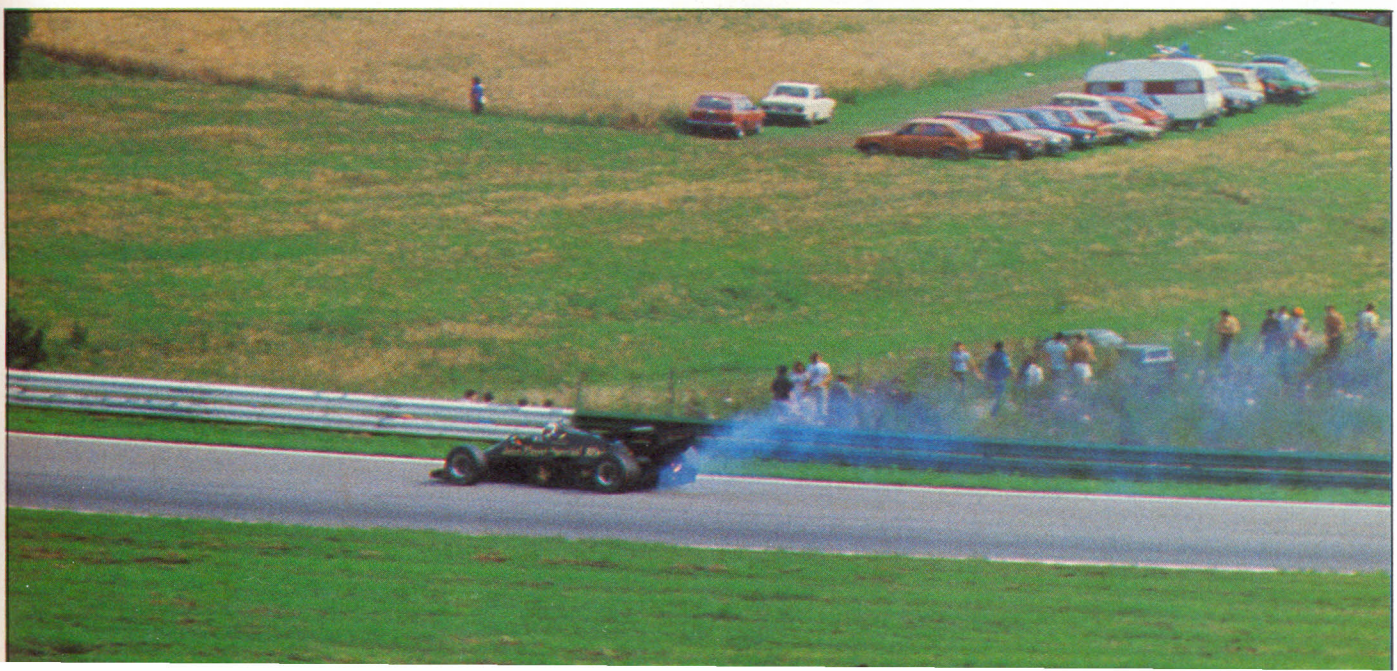
Marlboro
8
armalat parmalat
parmalat
Santal
Santal
Santal
MICHELIN
MICHELIN

MAGIRUS
Segafredo
MAGIRUS
HOLSET
19
MICHELIN
MICHELIN

Arrosto e (fumo) di turbo

Per un paio di giri Senna è rimasto davanti a De Angelis (pagina accanto), dopo averlo infilato con grande decisione; all'8° giro però Elio è tornato davanti (FotoVillani). **Poi la sfortuna: i ritiri di De Angelis (dal basso), di Cheever e di Warwick. Per tutti la stessa causa: motore arrosto. In pratica a Zeltweg ben dieci sono stati i motori che hanno ceduto** (FotoAmaduzzi)





Il finale sprint di Alboreto

C'entrano anche i problemi al cambio accusati dalla McLaren di Lauda ma Alboreto ha chiuso davvero in bellezza il GP d'Austria. Sopra, Michele è pressato da Piquet e Lauda ma soltanto il secondo riuscirà a passarlo. Sotto, Alboreto sta per essere infilato da Niki e infatti (a destra) l'operazione riesce (FotoColombo). **Poi Lauda si trova impacciato dalla rottura della quarta marcia e il pilota della Ferrari (pagina accanto) riesce a sdoppiarsi** (FotoVillani)

SAIMA

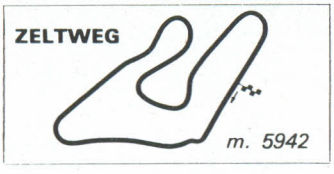
GOODYEAR
27
FIAT
27

Spettacolo nella natura

I verdi prati di Zeltweg offrono una eccellente visione di corsa: sopra, la «S» che segue la curva Texaco. Quest'anno gli italiani erano meno del solito ma il pubblico ha sfiorato le 100.000 unità. Sotto da sinistra: il sistema adottato da Senna per raffreddare il sotto-casco, Berger che ha debuttato molto bene con la Ats, la sesta Vespa per Piquet, autore di altrettante pole-position (FotoVillani), un significativo cartello per Poltronieri (Colombo

PIAGGIO VESPA PX125E

CIAO MAMMA · NON · STARE
IN · PENSIERI · SONO · QUI ·
CON · POLTRONIERI



Così (in 26) al via

1. FILA

1 **Nelson Piquet** Brabham Bmw 1'26"173
7 **Alain Prost** McLaren Tag 1'26"203

2. FILA

11 **Elio De Angelis** Lotus Renault 1'26"318
8 **Niki Lauda** McLaren Tag 1'26"715

3. FILA

15 **Patrick Tambay** Renault 1'26"748
16 **Derek Warwick** Renault 1'27"123

4. FILA

2 **Teo Fabi** Brabham Bmw 1'27"201
12 **Nigel Mansell** Lotus Renault 1'27"558

5. FILA

6 **Keke Rosberg** Williams Honda 1'28"760
19 **Ayrton Senna** Toleman Hart 1'29"200

6. FILA

5 **Jacques Laffite** Williams Honda 1'29"228
27 **Michele Alboreto** Ferrari 1'29"694

7. FILA

22 **Riccardo Patrese** Euro Alfa Romeo 1'30"736
14 **M. Winkelhock** Ats Bmw 1'30"853 n.p.

8. FILA

28 **René Arnoux** Ferrari 1'31"003
23 **Eddie Cheever** Euro Alfa Romeo 1'31"045

9. FILA

18 **Thierry Boutsen** Arrows Bmw 1'31"189
26 **Andrea De Cesaris** Ligier Renault 1'31"588

10. FILA

17 **Marc Surer** Arrows Bmw 1'31"655
31 **Gerhard Berger** Ats Bmw 1'31"904

11. FILA

25 **Francois Hesnault** Ligier Renault 1'32"270
30 **Jo Gartner** Osella Alfa Romeo 1'33"019

12. FILA

24 **Pier Carlo Ghinzani** Osella Alfa Romeo 1'33"172
10 **Jonathan Palmer** Ram Hart 1'34"128

13. FILA

9 **Philippe Alliot** Ram Hart 1'34"495
21 **H. Rothengatter** Spirit Hart 1'35"605

N.Q. 3 **Stefan Johansson** (Tyrrell Ford) 1'36"282

Così (in 12) al traguardo

	PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO	MEDIA	DISTACCO
1.	**Niki Lauda**	McLaren Tag	51	1.21'12"851	223,883 kmh	—
2.	**Nelson Piquet**	Brabham Bmw	51	1.21'36"376	222,800 kmh	23"525
3.	**Michele Alboreto**	Ferrari	51	1.22'01"849	221,700 kmh	48"998
4.	**Teo Fabi**	Brabham Bmw	51	1.22'09"163	221,300 kmh	56"312
5.	**Thierry Boutsen**	Arrows Bmw	50	1.21'33"483	218,600 kmh	1 giro
6.	**Marc Surer**	Arrows Bmw	50	1.21'33"597	218,600 kmh	1 giro
7.	**René Arnoux**	Ferrari	50	1.22'14"199	216,700 kmh	1 giro
8.	**Francois Hesnault**	Ligier Renault	49	1.21'49"509	213,500 kmh	2 giri
9.	**Jonathan Palmer**	Ram Hart	49	1.22'51"649	210,800 kmh	2 giri
10.	**Riccardo Patrese**	Euro Alfa Romeo	48	1.18'13"167	218,800 kmh	3 giri
11.	**Philippe Alliot**	Ram Hart	48	1.22'00"588	208,700 kmh	3 giri
12.	**Gerhard Berger**	Ats Bmw	48	1.23'13"082	205,600 kmh	3 giri

Questi (14) i ritirati

PILOTA	VETTURA	GIRI	CAUSA
Patrick Tambay	Renault	42	motore
Ayrton Senna	Toleman Hart	35	motore
Nigel Mansell	Lotus Renault	32	motore
Alain Prost	McLaren Tag	28	incidente
Elio De Angelis	Lotus Renault	28	motore
Huub Rothengatter	Spirit Hart	23	collettore scarico
Eddie Cheever	Euro Alfa Romeo	18	motore
Derek Warwick	Renault	17	motore
Andrea De Cesaris	Ligier Renault	15	motore
Keke Rosberg	Williams Honda	15	assetto
Jacques Laffite	Williams Honda	11	motore
Jo Gartner	Osella Alfa	6	motore
Pier Carlo Ghinzani	Osella Alfa	4	cambio
Manfred Winkelhock	Ats Bmw	0	non partito

I primati

GIRO PIÙ VELOCE IN GARA

Niki Lauda (McLaren Tag Mp 4/2) in 1'32"882 alla media di 230,305 km/h. Il primato precedente apparteneva a Nelson Piquet (Brabham Bmw Bt 50) in 1'33"69 alla media di 228,315 km/h.

PRIMATO SULLA DISTANZA

Niki Lauda (McLaren Tag Mp 4/2) 51 giri in 1.21'12"851 alla media di 223,883 km/h. Il primato precedente apparteneva a Alain Prost (Renault Re 40) in 1.24'32"745 alla media di 223,454 km/h.

Classifiche iridate

MONDIALE PILOTI

Lauda 48; Prost 43,5; De Angelis 26; Arnoux 24,5; Piquet 24; Warwick 23; Rosberg 20; Alboreto 15; Tambay e Mansell 9; Senna 8; Fabi 6; Laffite 4; Cheever, Patrese e Boutsen 3; De Cesaris e Ghinzani 2; Surer 1.

MONDIALE COSTRUTTORI

McLaren 91,5; Ferrari 39,5; Lotus 35,5; Renault 32; Brabham 30; Williams 24; Toleman 8; Euro Alfa Romeo 6; Arrows 4; Ligier e Osella 2.

In piena campagna elettorale, Balestre non ha disertato il GP d'Austria: eccolo sul podio accanto a Piquet, Lauda e Alboreto. Niki, austriaco, non aveva mai vinto in precedenza il GP di casa (FotoVillani)

ENDURANCE/Dopo un mese di sosta, si riprende a Spa

Porsche: ma quale?

La Casa tedesca si è già assicurata matematicamente il titolo iridato marche. Adesso si fa più serrata la lotta per la conquista del mondiale piloti che comunque resta un affare privato della Porsche. Domenica si corre in Belgio e il 16 a Imola

di **Guido Schittone**

PASSANO gli anni ma i problemi del campionato mondiale endurance restano in tutta la loro gravità. Dopo un 1983 considerato di apprendistato, e quindi giustificabile nel suo scarso contenuto spettacolare e tecnico, ci si attendeva realmente un lancio in grande stile della serie iridata, seconda in ordine di importanza a quella della massima formula. Ma, per un motivo o per l'altro, il campionato endurance non ha offerto grandi occasioni per far parlare di sè i mass media e, indirettamente, il pubblico. Cosa succede quindi in questo ambiente strano, un po' particolare, che potenzialmente ha la capacità e le qualità anche tecniche per risalire la china?

CALENDARIO. Le date nelle quali sono state disputate le principali tappe del mondiale 1984 hanno frenato senza dubbio buona parte dell'interesse che l'endurance poteva avere. Non sappiamo quale sia stato il criterio che ha assegnato, ad esempio, a Le Mans la concomitanza con il Gp del Canada, o alla 1000 km di Mosport l'identica data del Gp di Germania. A vederla dall'esterno la scelta ha del demenziale ed è strano che gli operatori del settore abbiano accettato decisioni del genere. In sostanza hanno praticato un vero e proprio harakiri, un suicidio cosciente che ha levato piloti e pubblico a due manifestazioni che potevano vivere in ben altro modo. A Le Mans, grazie all'indubbio richiamo della classica francese, gli organizzatori sono riusciti a racimolare un parco concorrenti di tutto rispetto, pagando però a duro prezzo l'assenza del team Porsche Rothmans ufficiale, in polemica con la Fisa, e di quei piloti di F.1 che in quella giornata erano impegnati in Canada. A Mosport, invece, si è rasentato il patetico. Lo schieramento di partenza contava 16 vetture, delle quali solo sette del gr.C1, tre Porsche ufficiali e le altre appartenenti a squadre private. Fortunatamente il periodo di «magra» dovrebbe essere passato, dato che di concomitanze nelle prossime prove del mondiale e della serie riservata ai piloti non ne esistono. Nel 1985, questa l'opinione della Fisa che ha già varato un calendario provvisorio, questo problema non esisterà più, speriamo a tutto beneficio della qualità dei partenti.

ORGANIZZATORI. Correre in endurance costa parecchio. Un buon privato tra acquisto e mantenimento di una vettura competitiva, una Porsche 956, spende cifre uguali a quelle investite dai team medi di F.1 per una stagione di corse. Cosa riceve in

segue

Sotto (fotoCockpit) **la Porsche di Ickx e Mass vincitrice nell' ultima gara endurance a Mosport. A fianco** (fotoDPPI) **Ickx e Mass sul podio: il pilota tedesco comanda la classifica piloti**

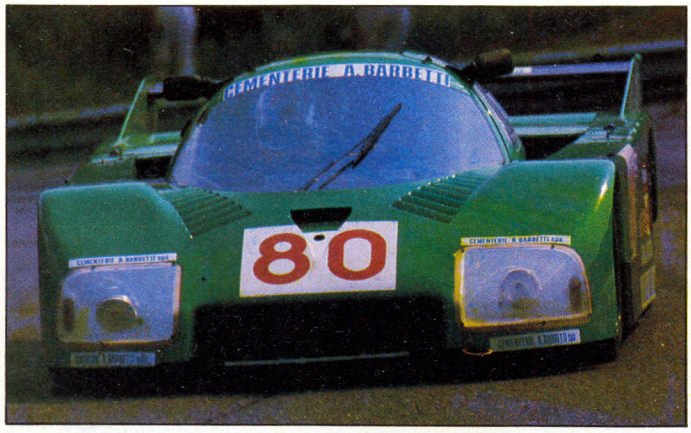
Porsche: ma quale?

segue

cambio? Poco, quasi nulla. Se in corsa ottiene un risultato dignitoso, diciamo tra i primi sei, rientra nelle spese ma non guadagna una lira. Un team di endurance, infatti, impone un'organizzazione ferrea con ottimi meccanici, che non devono essere improvvisati perché buona parte della corsa si gioca ai box, un direttore sportivo competente e preciso a livello di conoscenza dei regolamenti e una struttura, anche promozionale, adeguata. Ma se alla fine i conti non tornano ecco che la squadra deve risparmiare, rinunciando alle trasferte lunghe. Gli organizzatori delle corse, dal canto loro, non riescono a racimolare cifre decenti, per cui va a finire che il montepremi di una prova mondiale è ridotto al lumicino con poca soddisfazione per tutti i contendenti in campo.

REGOLAMENTI. La stabilità regolamentare non è figlia dell'endurance. Le norme tecniche dettate all'inizio del 1983 sono già cambiate. Ma hanno provocato danni a non finire. La totale assenza delle vetture appartenenti alla categoria Imsa, l'endurance statunitense, si è fatta sentire. Oltre oceano, infatti le macchine sono altrettanto interessanti di quelle europee. Se già nel 1983 e nel 1984 avessimo avuto la possibilità di vedere correre sullo stesso piano competitivo oltre a Porsche e Lancia anche March, nelle varie forme di motorizzazione, Ford Zakspeed, Jaguar, che hanno fatto una capatina a Le Mans, lo spettacolo ne avrebbe tratto giovamento e una gara come quella di Mosport sarebbe stata meta di molti concorrenti statunitensi. Ma l'intransigenza della Fisa, ha rasentato la testardaggine e solo in questa primavera Balestre e compagni hanno deciso di varare un piano futuro per parificare le due grandi serie di durata del mondo occidentale.

SOLUZIONI. Quali i rimedi che si possono prospettare? Per rendere popolare una serie, per di più mondiale, basta seguire l'esempio della F. 1. Ma per raggiungere gli stessi risultati occorre una seria determinazione da parte di tutti coloro che dell'endurance hanno fatto professione. Ci vuole una persona, che abbia un peso «politico» per rilanciare il campionato, per trovare pacchetti finanziari in grado di assicurare promozione e l'indiretto coinvolgimento dei mass media, senza i quali, lo sport automobilistico non potrebbe vivere. Nel breve giro di interviste che troverete in queste pagine alcuni piloti propongono idee che non sono da scartare a priori ma è certo che prima di loro a farsi garanti del successo del mondiale dovrebbero essere i politici.



La corsa di Mosport è stata un trionfo per le Alba Giannini. Dacco e Copelli (a destra, in dolce compagnia, FotoCockpit) **sono giunti terzi assoluti. La AR3 di Gellini-Barberio-Vettelli (sotto,** FotoDPPI) **è giunta 5. e la AR2 di Finotto-Facetti (sopra,** FotoCockpit) **si è piazzata 6.**

RISULTATI. Alla vigilia della 1000 km di Spa, in programma domenica, la situazione di campionato non presenta sostanziali novità rispetto alle previsioni di inizio anno. La Porsche ha vinto facilmente il titolo, con parecchie corse d'anticipo, trovando nel «deserto» di Mosport i venti punti che le garantiscono la matematica. Ma il cammino delle vetture di Stoccarda non è stato facile. Le 956 schierate dal team Rothmans non sono apparse irresistibili come nel 1983. L'anno passato in rare occasioni, due per la precisione, gli esemplari affidati ai team privati riuscirono a sopravvanzare i «gemelli» ufficiali. Quest'anno la situazione ha trovato un ribaltamento. Nelle prime corse stagionali le Porsche dei vari Bellof, Bell, Mass e Ickx, i piloti più in vista della casa di Stoccarda, hanno sofferto di guai strani. I motori si rompevano spesso, le prestazioni erano a livello di quelle delle 956 private. Al Nürburgring Stefan Bellof ha dovuto faticare più del previsto per avere ragione della concorrenza e solo nell'ultima ora di gara ha trovato lo spunto necessario per regalare al team Rothmans un'affermazione sudata e importante. Le Porsche private, pur non essendo aggiornate come quelle ufficiali, hanno quasi sempre marciato come degli orologi. Se sul piatto della bilancia poniamo il valore dei piloti che le hanno portate in gara notiamo che il vero pericolo per lo squadrone di Stoccarda è venuto proprio dai «cugini» terribili che hanno corso con vetture preparate da Jost, Kremer, Fitzpatrick e Brun, dando all'enduro un pepe che nel 1983 era mancato.

LANCIA. Dietro alla Porsche nella classifica iridata si trova la Lancia. È difficile giudicare la stagione del team diretto da Cesare Fiorio. Ad inizio anno le Lancia Lc2 hanno deluso profondamente. Ad una resistenza ormai raggiunta mancava la prestazione assoluta. Nelle tappe di Monza e Silverstone le vetture del team Martini non avevano per nulla convinto. Superato il momento critico, coinciso con l'abbandono del team da parte dell'ing. Tonti, passato all'Autodelta per seguire lo sviluppo dei motori di F. 1, la Lancia è ritornata al mondiale fornendo una magnifica prova di forza e Le Mans. Nella classica 24 ore le biposto torinesi hanno dominato lungamente e solo una notevole dose di sfortuna le ha costrette alla fine a cedere le armi alle tante Porsche private presenti in terra francese. Al Nürburgring è andata ancora meglio con Wollek e Nannini in grado di sfidare addirittura Stefan Bellof e la Porsche Rothmans per la vittoria. Nell'ultima corsa disputata a Brands Hatch, la Lancia non è andata infatti a Mosport, le prestazioni sono leggermente calate e ora attendiamo con impazienza la corsa di Imola per vedere se il nuovo corso inaugurato dall'ing. Messori a Torino potrà regalare alla Lancia la prima vittoria stagionale. Le qualità per riuscire ci sono, anche se è sempre molto difficile correre con due vetture contro lo schieramento imponente di

Porsche, che tra ufficiali e private superano le dodici unità.

LOTTE. il campionato mondiale ha proposto un'altra bella realtà. Il gr. C2, nato in sordina nel 1983, è finalmente esploso quest'anno regalando corse nelle corse appassionanti e varie nei loro risultati. Se nel 1983 nel gr. C1 c'era stato un facile dominio dell'italianissima Alba Giannini, progettata dall'ing. Stirano e mossa dal motore Carma turbo costruito nelle officine di Martino Finotto e Carlo Facetti, nel 1984 la situazione è cambiata. L'Alba ha iniziato a soffrire un certo invecchiamento, soprattutto nel suo propulsore che spesso si è trovato a mal partito, e contemporaneamente un nugolo di C2 ha invaso gli schieramenti di partenza e le classifiche finali. Il rivale più pericoloso per la Casa italiana è stato, ed è tutt'ora, il team americano Goodrich, proveniente dalle gare Imsa, che fa correre delle bellissime Lola mosse dal motore a disco rotante Mazda. Un propulsore non molto potente ma che ha dalla sua l'affidabilità e la resistenza, oltre all'innegabile vantaggio del minor consumo. Ma accanto alle Lola l'Alba ha dovuto lottare con le Tiga, vincitrici al Nürburgring e a Brands Hatch, e con le filanti e aerodinamiche Gebhardt tedesche. Quando la stagione del team italiano pareva compromessa è giunto lo splendido risultato d'assieme di Mosport, con tre Alba nei primi sei assoluti. il terzo posto di Daccò e Copelli, che poteva trasformarsi anche in un piazzamento d'onore, ha ripagato l'ing. Stirano dei tanti sforzi fatti per tenere in piedi un gruppo che ora offre una varietà tecnica superiore allo stesso gr. C1. Prossimamente le Alba cambieranno il loro propulsore, passando dal Carma, al Ford Cosworth, che è già usato dall'esemplare privato di Barberio-Gellini-Vatielli, più potente e in grado di offrire nell'arco di corsa una migliore utilizzazione. L'aspetto del C2 è quindi più sostanzioso di quello del fratello maggiore. Vuol dire che la formula tecnica inaugurata nel 1983 ha dalla sua aspetti positivi. Perché se non fosse per le «piccole» questo mondiale endurance avrebbe avuto la sua risoluzione nella noia. E pensare che un tempo quando si parlava di campionato mondiale luccicavano gli occhi...

Guido Schittone

Così il mondiale endurance dopo 5 gare

		MONZA 23/4	SILVERSTONE 13/5	LE MANS 16-17/6	NÜRBURGRING 15/7	MOSPORT 4/8	SPA 2/9	FUJI 30/9	KYALAMI 1/12	TOTALE PUNTI	PUNTI UTILI
1.	Porsche	20	20	20	20	20				100	100
2.	Lancia	—	10	3	12	—				25	25
3.	Alba Giannini	1	—	—	—	12				13	13
4.	Rondeau	6	—	—	—	—				6	6
5.	Lola Mazda	4	—	1	—	—				5	5
6.	Tiga-Ford	—	—	—	—	4				4	4
7.	Bmw	3	—	—	—	—				3	3
8.	Ecosse	2	—	—	—	—				2	2

Così il mondiale piloti dopo 6 gare

		MONZA 23/4	SILVERSTONE 13/5	LE MANS 16-17/6	NÜRBURGRING 15/7	BRANDS HATCH 29/7	MOSPORT 4/8	SPA 2/9	IMOLA 16/9	FUJI 30/9	KYALAMI 1/12	TOTALE PUNTI	PUNTI UTILI
1.	Mass	15	20	—	4	15	20					74	74
2.	Ickx	15	20	—	4	—	20					59	59
	Bellof	20	1	—	20	8	10					59	59
4.	Pescarolo	—	15	20	3	15	—					53	53
5.	Bell	20	1	—	20	—	10					51	51
	Hobbs	—	3	12	15	6	15					51	51
7.	Palmer	10	8	—	10	20	—					48	48
	Lammers	10	8	—	10	20	—					48	48
9.	Ludwig	—	15	20	—	—	—					35	35
10.	Boutsen	—	3	—	15	12	—					30	30
11.	Brun	12	—	10	2	3	—					27	27

ENDURANCE/I pareri di alcuni dei protagonisti

Voglia di Formula 1

Gli intervistati chiamano i piloti della massima formula nel prossimo campionato endurance. Per ottenere successo la serie deve coinvolgere maggiormente stampa e pubblico

SULL'ATTUALE situazione nel campionato mondiale endurance abbiamo chiesto commenti ad alcuni protagonisti della serie iridata. Si tratta di Stefan Bellof, Henri Pescarolo, David Hobbs, Thierry Boutsen, Jochen Mass, e Jonathan Palmer, piloti che al volante delle loro Porsche 956 hanno monopolizzato le varie gare fin qui disputate. Da questo breve giro di pareri è scaturito un panorama alquanto interessante sui pregi e difetti delle corse di durata.

THIERRY BOUTSEN. È uno dei giovani leoni dell'endurance. Ha iniziato l'anno scorso con una Porsche privata per proseguire nel 1984. Corre in F.1 con L'Arrows-Bmw. **«Il gr. C è sufficientemente competitivo e la prova l'abbiamo avuta al Nürburgring dove 5 vetture erano al comando ed ognuna di queste girava negli stessi tempi. Personalmente amo guidare queste Porsche, ritengo che sia un buon allenamento per un pilota professionista. La guida richiede un grande sforzo fisico. Sono vetture pesanti, la temperatura all'interno dell'abitacolo è elevata. I piloti anziani sono molto combattivi, perché le vetture sono più rilassanti delle F.1. In sostanza l'endurance è ideale per avvicinare gli anziani con i giovani».**

DAVIS HOBBS. Inglese, altro anziano delle corse ha avuto una discreta esperienza in F.1 negli anni 60 quando ha guidato la seconda Honda ufficiale nel 1968. **«Tentare un'analisi della serie iridata è difficile. Correre con Porsche e Lancia è oggettivamente molto costoso e i premi in denaro sono limitati. Potete capire che il problema degli organizzatori è catturare l'interesse degli spettatori. Da telespettatore Tv e non da pilota mi affascina maggiormente una corsa endurance piuttosto che una di F.1. La corsa ha maggiori possibilità di cambiamenti e poi vi sono i rifornimenti. Purtroppo credo che la lunghezza di 1000 km possa interferire con questa mia idea. E allora mi domando cosa si possa fare per rendere l'endurance interessante e famoso. Forse sarebbe utile trovare uno sponsor fisso per tutto il campionato, forse disporre di un budget promozionale, per avere più copertura giornalistica, mostrare le varie speranze nazionali in lotta per la vittoria. Prendo l'esempio della corsa di Brands Hatch: è stato uno spettacolo vedere Hobbs e Palmer in lotta con Pescarolo e Mass. Ma sfortunatamente non abbiamo ricevuto alcun tipo di pubblicità. Allora dobbiamo arrangiarci in proprio cercando di organizzare conferenze stampa e girare per le vie delle città, in modo di attirare spettatori. Ovvio che il problema sta nella mentalità con la quale si affronta il problema dell'endurance».**

HENRY PESCAROLO. Francese è da sempre grande specialista di queste corse, avendo guidato in passato i prototipi Matra, Renault e Alfa Romeo. Ha anche corso, con scarsa fortuna, negli anni 70 in F.1 al volante di una March. **«La situazione attuale nel gruppo C è particolare. Raramente le corse di endurance sono state così appassionanti, eppure il disinteresse dei mass media è pressoché totale. La F.1 ha ormai assorbito tutta la pubblicità che gravita attorno alle corse, così ci si domanda se oltre alla massima formula ci sia posto per altre specialità. Il fatto di continuare a cambiare regolamenti nell'endurance nel tentativo di calamitare interessi nuovi anche da parte della gente è totalmente inutile. L'unica ragione di questa emarginazione è l'atteggiamento dei politici, che devono pensare ad attrarre la stampa e gli organi di informazione in generale. Perché le corse endurance non sono affatto parenti poveri della F.1. Negli schieramenti di partenza vi sono belle vetture, piloti di F.2 di buon nome e la battaglia che scaturisce da una corsa di 1000 km è ben più accesa di quella di una corsa di 90' come quelle che ci propone la F.1. Il problema nostro, ovvero dei piloti che guidano le vetture private, rispetto a quelli che provengono dalla F.1 risiede nel fatto che i professionisti delle monoposto hanno la possibilità di poter effettuare parecchi test con le vetture. E in termini cronometrici il vantaggio si vede e si legge».**

STEFAN BELLOF. È uno dei rari piloti lanciati dalle corse endurance. Dal 1983 è pilota ufficiale della Porsche e quest'anno si è dimostrato il conduttore più veloce in assoluto della serie iridata. Alterna la sua attività di pilota Porsche con quella di prima guida nel team Tyrrell di F.1: **«Sono certo che l'esperienza nell'endurance mi è stata molto utile dal punto di vista professionale. La competizione, rispetto agli anni passati, è nel 1984 sostanzialmente migliore perché vi sono più vetture in grado di puntare alla vittoria assoluta. Una Porsche privata, infatti, può agevolmente battersi con le Lancia ufficiali e a volte anche con le nostre vetture. Penso alla corsa del Nürburgring, dove le prime due macchine erano distanziate tra loro di soli 14''. Lo sviluppo tecnico dell'endurance ha portato giovamento allo spettacolo. Una fermata fuori programma ai box può causare la perdita di una corsa. Le gare dell'endurance mi attraggono molto. Ma, come pilota, do sempre la mia preferenza alla F.1. Il gr. C, pur essendo competitivo ed estremamente veloce, non è uguale alle monoposto ma ha i suoi lati positivi. È rimasta l'unica serie mondiale dove i piloti anziani possono dare del filo da torcere ai più giovani e dove hanno la possibilità di guadagnare dignitosamente».**

JOCHEN MASS. Attualmente il tedesco è al comando della classifica mondiale. Guida una Porsche 956 ufficiale e in passato è stato un buon pilota di F.1 nel team McLaren e March. **«La situazione sta migliorando perché le vetture dei clienti sportivi della Porsche sono ora molto competitive, a livello delle nostre. Non che le nostre Porsche vadano piano, tutt'altro. Sono velocissime**

Bob Wollek è stato un ottimo acquisto per la Lancia. L'alsaziano si è dimostrato una autentica spina nel fianco delle Porsche ufficiali, sfiorando la prestazione capolavoro (FotoDPPI)

e in grado di vincere sempre in ogni occasione ma a giudicare dalla velocità di alcune 956 dobbiamo dire che siamo stati raggiunti sul piano tecnico. Il problema del gr. C è la mancanza di piloti di F.1 presenti sugli schieramenti. Dieci anni fa quando il mondiale marche era combattuto tra Ferrari, Matra e Alfa Romeo c'erano al volante di queste vetture gli stessi piloti che la domenica successiva andavano a correre in F.1. Questo sport vive tramite i team e i piloti e se questi ultimi potessero programmare meglio la loro stagione avremmo un campionato più interessante. L'altro difetto dell'endurance sta nella mancanza di costruttori interessati!».

JONATHAN PALMER. È l'idolo degli inglesi, soprattutto dopo che nel 1983 ha vinto il campionato europeo di F.2. Corre con la Porsche del team Canon mentre in F.1 sta pilotando la prima Ram Hart. **«Al momento esistono parecchi aspetti positivi nell'endurance. Il limite di carburante non è troppo rigido da mortificare la corsa vera e propria e allo stesso tempo garantisce alle vetture resistenza e affidabilità. Il secondo motivo che garantisce il successo dell'endurance è rappresentato dalle vetture che sono belle, a livello estetico, e molto veloci. Ma purtroppo non si fa nulla per promuovere queste corse. Non abbiamo visto ancora vetture dotate di telecamere filmando i giri compiuti. Se esistessero più costruttori la situazione sarebbe di gran lunga migliore e anche questo campionato avrebbe l'importanza che merita».**

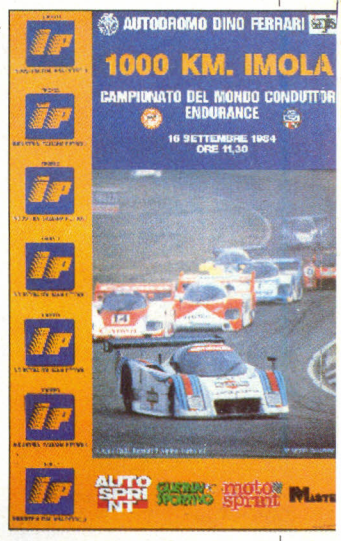
Bob Constanduros

MONDIALE PILOTI

Imola: tappa decisiva?

In pista solo per il titolo conduttori

LE PROSSIME corse del campionato endurance dovranno indicare il successore di Jacky Ickx sul trono iridato della classifica riservata ai piloti. Per questa ragione gli appuntamenti di Spa, soprattutto di Imola, valido solo per il mondiale conduttori endurance, Fuji e Kyalami saranno importanti perché la classifica è al momento ancora ingarbugliata con parecchi conduttori in grado di fregiarsi del casco iridato. Il tedesco Jochen Mass, grazie alla vittoria di Mosport e al secondo posto di Brands Hatch è attualmente al comando con 74 punti, un margine non certo rilassante se consideriamo la concorrenza che il pilota ufficiale della Porsche si trova a dover fronteggiare in casa propria. Dietro alle sue spalle vi sono infatti gli altri due piloti del team Rothmans, ovvero Jacky Ickx, che ha risalito la china dopo i disastrosi e non convincenti risultati di inizio stagione e Stefan Bellof, al quale vanno i favori del pronostico. Il tedesco della Tyrrell, infatti, è il più veloce tra gli uomini schierati nel mondiale della casa di Stoccarda. Ha ottenuto due vittorie a Monza e al Nürburgring, racimolando punteggi a Silverstone, Brands Hatch e Mosport, dove è giunto però solo al quarto posto. Ma Bellof ha ancora la possibilità di raggiungere Mass e superare Ickx, anche se ora il suo compito è più difficile del previsto.



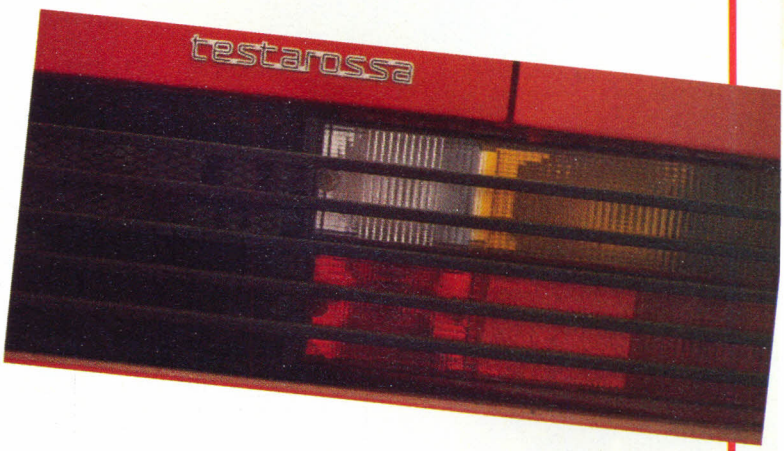
QUALI SONO gli avversari di Mass, Ickx e Bellof nel mondiale piloti? Henri Pescarolo, quest'anno sta vivendo una seconda giovinezza motoristica. Il francese con la Porsche del team Jost si è piazzato primo a Le Mans, e secondo negli appuntamenti inglesi di Silverstone e Brands Hatch. È fermo a quota 53, con un solo punto di distacco da Bellof e Ickx. Alle sue spalle si trova un'altra accoppiata interessante, formata dall'inglese Derek Bell, compagno di squadra e di vettura di Bellof e da David Hobbs, un vecchietto che appare in forma nonostante l'età. Ma entrambi non sembrano in grado di raggiungere più di un discreto risultato finale, perché Bell correndo in coppia con Bellof annullerebbe i propri sforzi e Hobbs non appare un uomo di comando. I pericoli, invece, potrebbero venire da Jonathan Palmer e Jan Lammers, i due della Porsche Canon, fermi a quota 48 e desiderosi di conquistare il casco iridato. Tutti gli altri contendenti, invece, sono irrimediabilmente tagliati fuori dalla lotta, compresi Massimo Sigala e Oscar Larrauri, che pur avendo compiuto ottime corse non hanno raggiunto un numero di punti sufficienti per inserirli nelle prime posizioni di classifica.

(g.s)

AUTOSPRINT

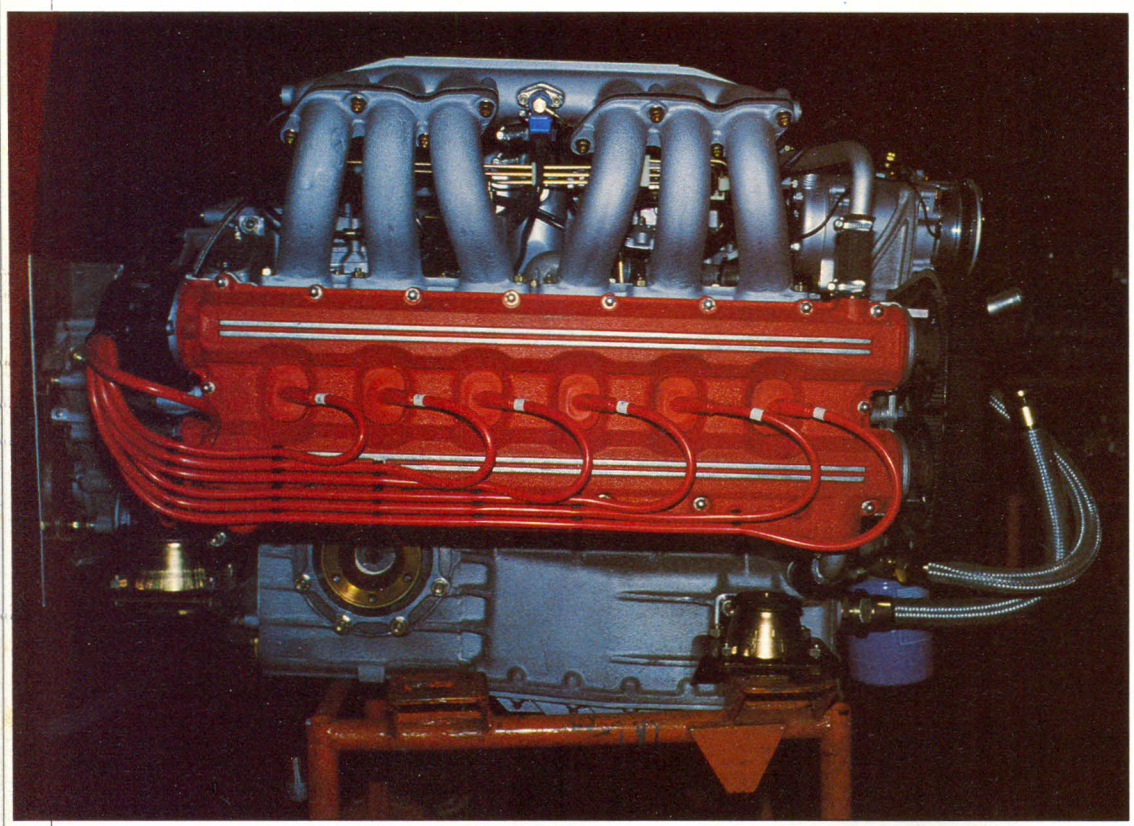
SPECIALE SULLA STRADA

OPEL: arriva la nuova Kadett



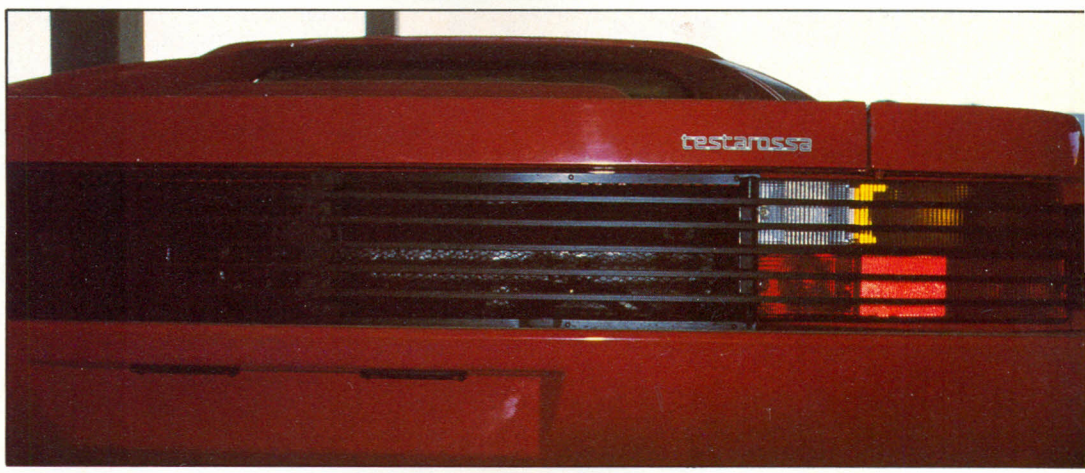
Ecco com'è la versione definitiva della Ferrari Testa Rossa

La regina madre

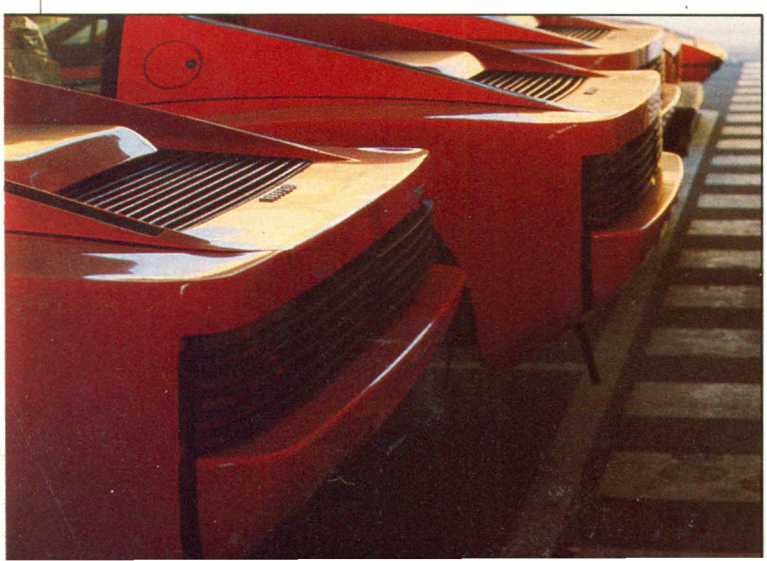


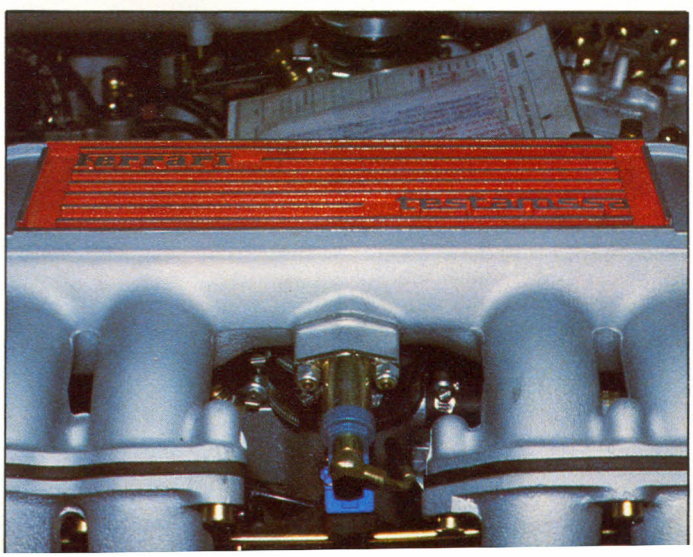
Pronta per Parigi

MARANELLO - «Testa Rossa», un nome che è tutto un programma. Così infatti venivano chiamate tra gli anni Cinquanta e Sessanta le Ferrari sport che prendevano parte al campionato del mondo per marche. Macchine che hanno dato grandi soddisfazioni alla Casa di Maranello e che si distinguevano appunto per i coperchi delle punterie del glorioso 12 cilindri dipinti in rosso. Anche la nuova berlinetta di Maranello che sarà presentata ufficialmente al Salone di Parigi in ottobre presenta una identica caratteristica e lo stesso nome di battesimo conferma che sarà una vettura dalle grandi prestazioni, non sportiva solo nell'aspetto e nella grinta. La Testa Rossa è stata provata negli ultimi mesi a ritmo incessante, soprattutto sulla pista di Fiorano. Gli esemplari in circolazione erano però sempre «camuffati» o comunque equipaggiati con apparecchiature di controllo

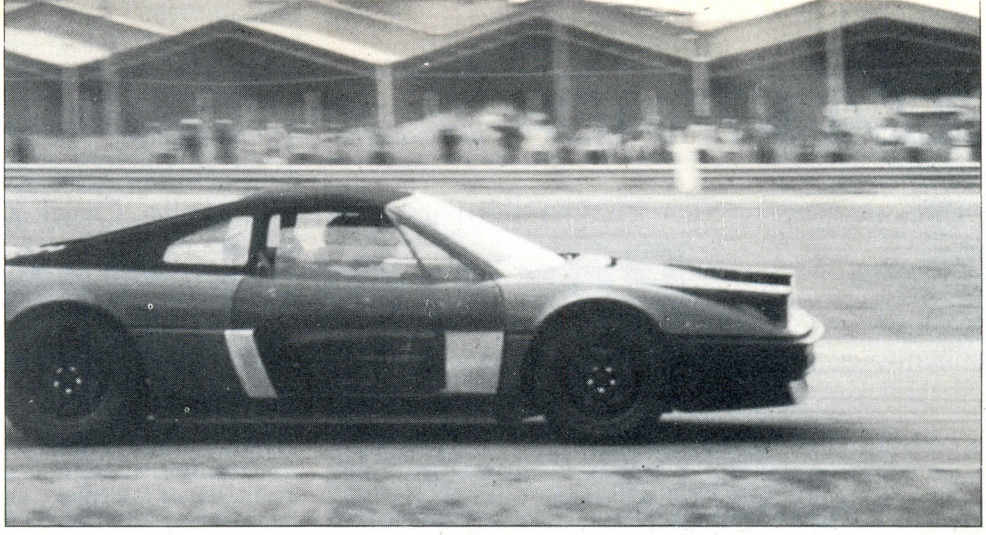


Imponente ma compatto il gruppo propulsore della nuova Ferrari Testa Rossa: il motore è ancora il 12 cilindri boxer ma con quattro valvole per cilindro. Come si può notare la scatola del cambio è sempre alloggiata sotto il carter motore e ha una altezza identica a quella della coppa dell'olio. A lato, la parte posteriore con la scritta ben in evidenza; sotto, ancora una vista della coda, caratterizzata da linee morbide e da una semplicità che rispecchia la classe della vettura. In basso a destra, la parte superiore del gruppo-iniezione con la scritta «Testa Rossa» (Foto Giovanelli)





che ne rendevano confusa la sagoma. Ora AS è in grado di pubblicare le foto della versione definitiva e in fase di avviata produzione. La «Testa Rossa» è destinata a sostituire un'altra Ferrari di grande prestigio ma in realtà si tratta di una vettura del tutto nuova. Ha una linea più compatta e in definitiva più sportiveggiante grazie anche alle ampie prese d'aria che partono all'altezza degli sportelli e si allargano progressivamente fino ai passaruota posteriori. Questi ultimi sono piuttosto accentuati e ricordano quelli utilizzati per le auto da corsa. E la Testa Rossa in effetti è una berlinetta con parecchia grinta, più vicina alla già mitica nuova Gto che non alla precedente e forse fin troppo sofisticata Bb. Questa volta a Maranello si è optato per una vettura di grande classe ma che avesse anche un aspetto «cattivo».



Un regalo per Harvey la Ferrari del domani

MARANELLO *Autosprint era riuscito a «sorprenderla» durante un anonimo collaudo alla periferia di Modena. Di recente invece la nuova e avveniristica Ferrari con telaio realizzato interamente in fibra di carbonio e kevlar, ha girato anche a Fiorano ed è stata «collaudata» perfino da Réné Arnoux. La vettura è stata realizzata da Harvey Postlethwaite e si tratta in un certo senso di un «regalo» fatto al tecnico inglese, «impossibilitato» a sviluppare in piena autonomia i telai delle F. 1.*

TECNICA MODERNA. Per il telaio la scelta è caduta, almeno per alcuni particolari, sui nuovi materiali leggeri, tanto che il peso si annuncia piuttosto contenuto. Il motore è ancora il classico 12 cilindri boxer, con alimentazione a iniezione e distribuzione a due assi a camme per testata con quattro valvole per cilindro. La cilindrata totale è pari a 4960 cmc e la potenza è pari a 400 cavalli. Ovvio che anche la velocità massima è notevole e infatti si parla di circa 300 kmh. Peccato che non sia stato possibile aggiornare la meccanica alloggiando in modo differente il cambio di velocità; come nella Bb il cambio si trova ancora nella parte inferiore del motore con la conseguenza di aumentare inevitabilmente l'altezza del baricentro. Si tratta del problema che ha sempre condizionato parecchio la vita agonistica della Bb (con qualche conseguenza anche per la versione di serie, caratterizzata da un certo rollio) ma che dovrebbe essere stato annullato nella Testa Rossa, grazie alle carreggiate molto allargate. (d.b.)

KIT STANDARD

composto da:
1 Spoiler anteriore
4 Salvabordo (codolini per parafango)
1 Spoiler posteriore
1 Convogliatore d'aria
PREZZO AL PUBBLICO
L. 150.000 Iva esclusa

KIT DE LUXE

composto da:
1 Spoiler anteriore completo di proiettori Fendinebbia
4 Salvabordo (codolini per parafango)
4 Coppe Copricerchi
1 Spoiler posteriore
1 Convogliatore d'aria
PREZZO AL PUBBLICO
L. 270.000 Iva esclusa

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

KIT FIAT Uno

i KIT PIU' ECONOMICI IN COMMERCIO

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

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

METALPLAST

Rinnovata l'intera gamma delle Opel Kadett

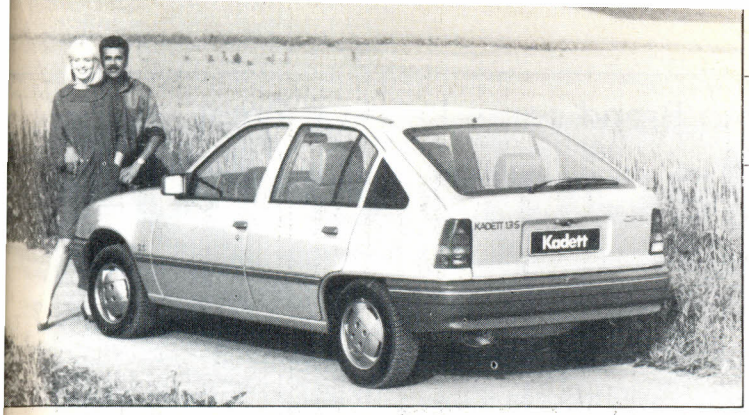
Per tutti i gusti

Una nuova carrozzeria per quattro versioni-base: con motori 1200, 1300, 1800 e 1600 Diesel. La Casa precisa di avere puntato soprattutto sulla affidabilità e sui consumi limitati

NELLA gamma Opel, la Kadett è un asse portante fin dall'inizio degli anni '60 ma da un pezzo le utilitarie di un tempo hanno lasciato il posto a vetture di media cilindrata perfettamente allineate alla concorrenza. Quindi, ampie carrozzerie, motori moderni e una buona gamma di accessori di serie. Un concetto che è stato ancor più seguito per la nuova serie della Kadett che uscirà prossimamente sul mercato. Quattro saranno ancora le versioni base, in grado di accontentare davvero tutti i gusti dell'utenza: la «tranquilla» 1.2S, la vivace 1.3S, la più sportiva 1.8i e la economica 1.6 Diesel. Tecnicamente quindi non molto diversa rispetto alla serie precedente ma, a partire dalle carrozzerie, molte sono le novità. La linea è ancora a due volumi con ampio portellone posteriore ma è più moderna e tondeggiante; inoltre il muso ha una calandra che «lega» meglio con i fari e con il paraurti che ha anche funzione di piccolo spoiler. Qualche ulteriore differenza la si riscontra nella versione GSi (quella dotata del motore 1800 a iniezione) che ha una calandra appena accennata e di intonazione volutamente sportiva. Una linea in generale piacevole nella sua semplicità (anche, se soprattutto nella parte posteriore, il richiamo a vetture già note e abbastanza evidente) e che è funzionale, visto che la GM denuncia per le versioni normali un Cx pari a 0.32 mentre nella GSi scende a 0,30; un dato quest'ultimo che permette alla più sportiva delle Opel Kadett di vantare il miglior coefficiente di penetrazione di tutte le berline di serie. Il favorevole Cx favorisce ovviamente anche i consumi che risultano tra i punti di forza delle nuove Kadett. In quanto alla abitabilità, risulta migliorata anche se la lunghezza della vettura non è cambiata. Sono state però aumentate leggermente le misure della larghezza e del passo, tanto che i passeggeri destinati al sedile posteriore possono avere a disposizione 48 millimetri in più di spazio per le ginocchia. Nuovissima anche la plancia, piuttosto razionale e soprattutto meno «massiccia» rispetto alla versione precedente.

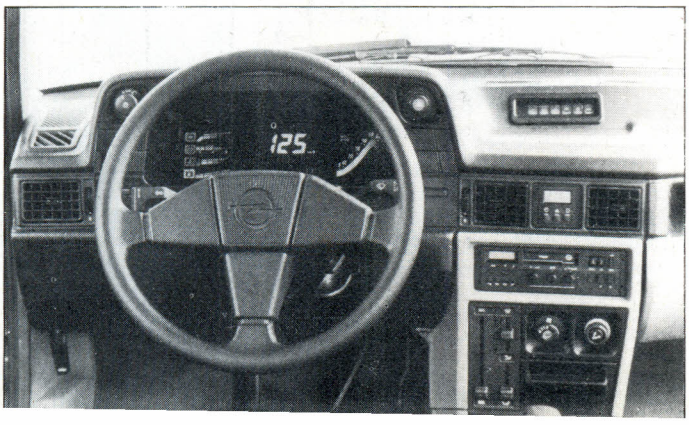
ROBUSTEZZA PARTICOLARE. La GM ha voluto fare delle Opel, soprattutto vetture in grado di durare nel tempo. Per questo ai normali processi di cataforesi ed elettrolitici (lamiere zincate) previsti per la protezione contro la corrosione,

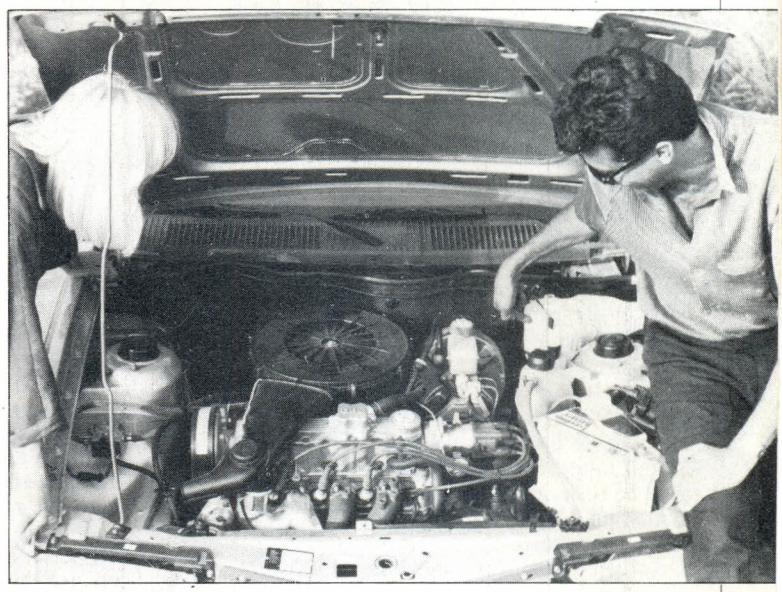
Così si presenta la nuova Opel Kadett, caratterizzata da linee tondeggianti, con uno stile sobrio ma moderno. In alto la parte posteriore della vettura, con ampio portellone. Sopre, la versione sportiva, cioè la GSi con motore 1800 ad iniezione. A lato il cruscotto della GSi con scritte digitali



è stato aggiunto un nuovo sottofondo in cloruro di polivinile per il fondo e per i passaruota anteriori, in grado di sopportare l'urto degli agenti atmosferici. Per la carrozzeria, la Casa denuncia poi una maggiore rigidità di torsione e di flessione con un guadagno nel confort e nella rumorosità. Per il peso, sono stati guadagnati 10 kg (la versione LS pesa 830 kg a vuoto), nonostante la più recente Kadett sia più larga e più «completa» come accessori.

MECCANICA SPRINT. I motori delle varie versioni sono tutti del collaudato e riuscito tipo «OHC», con assse a camme in testa e testate in alluminio e con condotti del tipo a flusso incrociato. Motori noti per le buone doti di potenza ed elasticità sia nelle versioni 1.2-1.3 sia naturalmente nella versione 1.8 che arriva a 115 cavalli. Si tratta di propulsori moderni, a corsa corta otre che briosi e generosi nell'erogazione dela potenza a 5800 giri ma senza alcun problema anche agli effetti della robustezza. Per ridurre ulteriormente i già buoni consumi, è stata comunque posta particolare cura nello studio della carburazione, oltre che nella configurazione del flusso di aspirazione. □





Così le quattro sorelle Kadett

MOTORE	1.2S	1.3S	1.8i	1.6D
Numero cilindri	4	4	4	4
Alesaggio (mm)	79	75	84.8	80
Corsa (mm)	61	73.4	79.5	79.5
Cilindrata (cm^3)	1196	1297	1796	1598
Potenza max (Cv a giri/min.)	55 (5600)	75 (5800)	115 (5800)	55 (4600)
Rapporto di compressione	9.2:1	9.2:1	9.5:1	23:1
Potenza fiscale	14	15	19	17
Coppia max (kgm a giri/min.)	9.0 (2200)	10.1 (4200)	15.4 (4800)	9.6 (2400)
PRESTAZIONI				
Consumo (lt/100 km)				
a 90 km/h	4.7	5.0	5.6	4.5
a 120 km/h	6.2	6.5	7.2	6.4
ciclo urbano	8.3	8.9	11.3	7.4
per la versione CARAVAN				
a 90 km/h	4.9	5.2		4.8
a 120 km/h	6.6	6.9		6.7
ciclo urbano	8.6	9.1		7.4
Velocità max (km/h)	152	167	203	150
ACCELERAZIONE da 0 a 100 km/h (sec.)	16.5	13	9.0	19
IMPIANTO ELETTRICO				
Tensione batteria (V)	12	12	12	12
Capacità batteria (Ah)	36	36	44	66
Alternatore (A)	36	36	45	44
PESI E MISURE				
STERZO				
Diametro di sterzata (metri)			9.8	
CAPACITÀ				
Serbatoio carburante			42	
Versione Caravan			50	
Coppa olio con filtro (lt)		3.0		5.0
DIMENSIONI (mm)				
Lunghezza/Largh./Altezza	3.998/1.663/1.400 (1.395GSi)			3998/1663/1400
Versione Caravan	4.228/1.666/1.430			
Passo			2520	
Careggiata ant./post.	1400/1406 (GSi)		1406/1406	
CAPACITÀ BAGAGLIAIO (lt)			390	
con sedile posteriore abbassato			1000	
versione Caravan			470	
con sedile posteriore abbassato			1520	
PESI (kg)				
Peso a vuoto	890 (950)	905 (960)	950	950 (1010)
Peso complessivo	1290 (1400)	1305 (1430)	1435	1350 (1480)
Peso rimorchiabile	700	950	1000	

Tra parentesi i pesi relativi alla versione Caravan.

COPPA R5/Annino Conti e Marco Brand come Lauda e Prost

La lotta del decimo anno

Sei punti separano i due protagonisti della 10. stagione, che riprenderà il 15 settembre a Imola
Incertezza anche per la vittoria nella Coppa a squadre e in quella Junior

di **Roberto Argenti**

PUR SENZA la schiacciante superiorità dimostrata dai loro due «colleghi» in testa al Mondiale di F. 1, e fatte sempre salve le possibili sorprese della... matematica, pare proprio che ormai saranno Annino Conti e Marco Brand a disputarsi il titolo di Campione della Coppa Renault 5 Elf del decennale. Brand infatti con le ultime due gare ha rosicchiato nove importantissimi punti al lanciatissimo (da tre vittorie consecutive) Conti, ed ha dalla sua anche la carica di chi insegue con un crescendo di risultati rispetto a chi, inseguito, deve difendersi. Diciamo subito che speranze (e punti a disposizione) hanno pur sempre gli altri, a cominciare da Roberto Passeri, senz'altro la più bella certezza emersa in questa stagione, ma i due di testa possono contare sull'appoggio totale dei rispettivi team, Poeta di Rieti per il milanese Brand e «Milani/Ambrosiano» di Milano per il reatino Conti squadre prima e seconda nella combattutissima Coppa loro riservata, e questo è indubbiamente un vantaggio considerevole soprattutto nelle volate finali dei campionati.

TANT'È che ora ci si aspetta di vedere, alla ripresa del trofeo il 15 settembre ad Imola, cosa faranno i responsabili del team meneghino per rafforzare la posizione di Conti, dopo la schiacciante prova di superiorità fornita nell'ultimo appuntamento di Pergusa dal team Poeta, integrato per l'occasione dai velocissimi Muccio e Ricci, due vecchie volpi della Coppa. Forse, visto che il solo limite alla partecipazione a questo prestigioso trofeo è dato dalla nazionalità italiana, finiremo col leggere nelle griglie delle prossime gare, nomi di possessori di superlicenze? Certo, sarebbe un motivo di ulteriore richiamo alla Coppa, ma intanto c'è chi, come Ettore Tosolini, ormai attardato nella classifica personale da un paio di sfortunatissime gare, dopo aver condotto in testa nel primo terzo della stagione, sta però decisamente facendo risalire la sua squadra, la Tosolini di Limbiate, senza andare a cercare piloti troppo lontano, ma grazie all'abile ingaggio di alcuni ragazzi appartenenti alla Coppa Junior, che, per regolamento, sono favoriti nel punteggio anche per la Coppa a Squadre. Classifica Junior che, al contrario di quella generale assoluta, oramai vede veramente due soli piloti in lotta per la vittoria finale: il veneto Acco ed il perugino Passeri, del quale vi abbiamo accennato all'inizio. Lino Acco può contare sulla preparazione del team di Gigi Marchiorri, che in Coppa lavora solo per lui, e che si è anche portato al secondo posto nella speciale classifica dei preparatori proprio dietro al team Passeri, meglio sarebbe dire «Passeri family», in quanto a seguire passo passo il giovane Roberto sono il fratello Giampaolo ed il papà Franco, molto preparati tecnicamente, ma ancor più uniti da quell'affetto familiare che li porta a fare miracoli nelle situazioni difficili.

SEPPUR staccati, altri giovani però stanno mettendosi in luce in questo campionato, alcuni di loro addirittura al primo anno di attività agonistica: vogliamo rendere giustizia ai vari Gibbin, Andreani, Paravisi, Stringa, Bianchini, Sandonà e Burini, per citarne solo alcuni, che spesso ignorati dalle cronache domenicali forzatamente brevi, e spesso con vetture dalle preparazioni non sofisticate lottano comunque con grande coraggio nelle posizioni di rincalzo, dove, in un trofeo combattuto come questo, è opinione generale che sia più difficile gareggiare rispetto a chi viaggia nelle prime posizioni. Attesa dunque per l'esito finale delle varie classifiche ed anche per il prossimo anno, nel quale, come già si è accennato su queste pagine, la Coppa continuerà, con la stella d'oro sul petto per le dieci edizioni raggiunte, e con grosse novità e sorprese, non solo per quanto riguarda la nuova macchina. □

In basso l'attuale capoclassifica della Coppa R5 Annino Conti precede il suo rivale Marco Brand a Vallelunga (Attualfoto) **In alto a destra una fase della corsa di Pergusa con Conti davanti a Del Fante e Milani** (foto Simoni) **Sotto nel rettilineo di Pergusa Marco Brand ha in scia le vetture di Zambaiti, Muccio e Battaglia** (foto Simoni)

Tutta la Coppa in numeri

Classifica generale

1. Conti 79; 2. Brand 73; 3. Passeri 63; 4. Salvadori 53; 5. Tosolini 50; 6. Gardelli 46; 7. Acco 41; 8. Zambaiti 37; 9. Di Risio 34; 10. Pedalà 34.

Coppa Junior

1. Passeri 97; 2. Acco 92; 3. Gibbin 59; 4. Andreani e Paravisi 47; 6. Di Risio 38; 7. Stringa e Bianchini 36; 9. Taruffi 31; 10. Pirro 24.

Coppa preparatori

1. Passeri 136; 2. Marchiorri 132; 3. Giuliani 115; 4. Del Zoppo 105; 5. Milano Racing 89; 6. Autocantù 60; 7. Febbrari 51; 8. Ciarloni 43; 9. Giovannozzi 39; 10. Cecchino 24.

Coppa a squadre

1. Sar Poeta 344; 2. Milani Ambrosiano 332; 3. Tosolini 303; 4. Autocantù 230; 5. Bona 229; 6. Ecar 149; 6. Randolfo 120; 7. Svar 84; 8. Maggiore 69; 9. Autospazio e Car Bentoglio 40; 11. Nordleasing 37.

SELF SERVICE

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

Copilota offresi per il Rac

NEGLI ULTIMI quattro anni ho fatto da copilota e ho assistito i copiloti durante il Rac e quindi conosco bene la gara. Da cinque stagioni ho la licenza internazionale e come navigatore ho disputato tutti i campionati britannici, terminando in un paio di occasioni secondo nelle varie serie nazionali. Se qualcuno fra i vostri lettori intenzionati a iscriversi al prossimo Lombard Rac Rally fosse interessato a un copilota può contattarmi per ulteriori informazioni al seguente indirizzo: Ross McNeill, 35 Sunart Place, Grangemouth, FK3 OHP, Scotland, Gran Bretagna.
Ross McNeill - Grangemouth (Scozia)

Ancora polemiche sul Rally di Roma

IN UN CLIMA di ipocrisia stomachevole, si è chiuso, con la premiazione al Jolly Hotel di Roma (troppo lusso per una manifestazione simile), il 5. Rally di Roma. Su questa gara ci si è limitati a dire che «Di Gioia è andato a spasso» (beato lui) e altri articoli simili. Ma un articolo intitolato «rally di Roma: che pianto!» non l'ha scritto nessuno. È successo tutto, in quel di Fiuggi e dintorni: 5 prove speciali annullate. Motivo: troppe persone e auto parcheggiate lungo il percorso. Un pilota, Mattei, alla prima speciale ha rischiato di fare una polpetta di lamiere con una macchina «turistica» che sopraggiungeva in senso contrario. Lo stesso è accaduto all'equipaggio Coletta-Baldinelli che si è trovato davanti un'altra macchina «civile», alla terz'ultima speciale. Al nostro equipaggio invece è accaduto che, dopo aver annullato la P.S. A2, a Cave, hanno dato un orario teorico di partenza, facendoci partire con notevole ritardo rispetto a quest'ultimo. Abbiamo detto (e contestato) di farci annotare il nuovo orario teorico o un nuovo orario di partenza come ogni P.S. richiede, ma i commissari ci hanno risposto che... non era necessario! Cosicché dei 21 minuti occorrenti per percorrere circa 30 km, ce ne rimanevano 12 scarsi. Arrivati al controllo orario successivo con 10 minuti di ritardo, abbiamo chiaramente contestato e fatto mettere a verbale (si fa per dire) le nostre motivazioni. Abbiamo urlato al vento perché i 10 minuti alla fine ce li hanno dati. Poi, verso la fine, come se non bastasse, ci attribuiscono il tempo in P.S. di una Panda gruppo 2, che aveva un minuto più di noi, e viceversa. Percorsi non sorvegliati e inadeguati per essere prove speciali, perché troppo affollati, rappresentanti di pentole (con tutto il rispetto per la categoria) che la domenica si improvvisano commissari di gara, trasferimenti da suicidio per rispettare i tempi imposti... e hanno anche avuto il coraggio di fare la prossima edizione di questo rally ad inviti! Poi, di sera, nell'atmosfera «ovattata» del Jolly Hotel, si ringraziano le persone più impensate, meno che i piloti, che «cacciano» i soldi di tasca propria, per fare questi rally assurdi.
Marco Argentati - Roma

A QUANTO sembra, Romano Fazio, organizzatore del 5. Rally di Roma, è destinato a subire accuse di ogni tipo per la sua gara. Dopo la lettera che abbiamo pubblicato la settimana scorsa ci è giunta anche questa, in cui vengono chiamati in causa episodi relativi alla premiazione e altri riguardanti la gara. Il Jolly Hotel è da alcune stagioni sede della direzione di gara e quindi anche delle premiazioni, e sinceramente non ci sembra vi sia nulla di riprovevole nell'avere scelto questa sede. Anche per i «ringraziamenti» finali non ci risulta che siano state fatte particolari discriminazioni, e il tutto ci pare più una ricerca del pelo nell'uovo che non affrontare problemi seri. Diverso è invece il discorso relativo alle P.S., anche se sono in realtà tre e non cinque le prove annullate. Dei problemi relativi alla presenza sul percorso di auto estranee alla gara ne abbiamo già parlato la scorsa settimana e non possiamo che rinnovare l'invito a scegliere con più oculatezza il tracciato, cercando anche di disporre un migliore servizio d'ordine. Dell'altro episodio che ha coinvolto direttamente la vettura di chi ci scrive non siamo riusciti a saperne di più, ma la risposta migliore potrà venire proprio da Romano Fazio, chiamato in causa in più occasioni, a cui affidiamo il giusto compito di ribattere quanto è stato scritto dai partecipanti sulla gara.

Attualfoto

Gp della Capitale: Eur o Vallelunga?

DA BUON romano amo la mia città che però, parlando da appassionato di motori, ha il grave difetto di essere stata a lungo dimenticata dalla F.1. Da qualche mese circolano però sempre più insistentemente le voci di un Gp a Roma, e vorrei sapere da voi se questa ipotesi alla fine è solo frutto della fantasia e dei sogni di un popolo rimasto a lungo fuori da questo mondo affascinante o se realmente vi sono i presupposti per far disputare la gara. Si è parlato molto della possibilità di organizzare il tutto su un pur spettacolare circuito cittadino ricavato nella zona dell'Eur, ma io credo che le strutture non manchino, con un autodromo come quello di Vallelunga a pochi chilometri da Roma. Penso che basterebbero poche modifiche per fare il salto di qualità necessario per ospitare la F.1 e chissà, anche un motomondiale. Voi cosa ne pensate?
Alessandro Evangelista - Roma

SI FARÀ il Gp di Roma '85, con le F.1 impegnate nelle strade della Capitale? È una domanda a cui più che difficile, è impossibile rispondere. Sono in gioco interessi politici, economici e sportivi, di tale portata da lasciare in forse fino all'ultimo (pensiamo almeno fino a dicembre) la decisione. Le strade su cui si dovrebbe disputare il Gran Premio sono di vitale importanza, interessando ministeri e uffici statali. Il sindaco di Roma sembra orientato verso il sì, ma naturalmente le alleanze politiche avranno un peso determinante per il varo finale del Gp. Le cifre necessarie sono nell'ordine dei miliardi, e anche se gli sponsor sono attratti da una simile manifestazione, bisognerà convincerli in un arco di tempo abbastanza ristretto. Giustamente il nostro lettore propone invece di spendere questi soldi per sistemare l'autodromo di Vallelunga e ricavare quindi una sede permanente per i Gp anche motociclistici. Purtroppo contro questa alternativa, sicuramente più logica, entrano in gioco numerosi fattori di politica sportiva. Mentre si può sperare di avere un terzo Gp in Italia, organizzandolo sulle strade della Capitale, non vi sarebbero possibilità se questo fosse disputato a Vallelunga. Del resto la lotta per ottenere l'assegnazione di una gara iridata coinvolge oramai oltre a Monza e Imola, anche Misano e il Mugello, e può essere vinta solo se prima sono state approntate tutte le strutture del circuito. A Vallelunga bisognerebbe allungare la pista, rendere più sicuri vari punti, come la curva Roma, allestire nuove tribune, modificare e allargare il paddock. È quindi forse meglio puntare, almeno per il prossimo anno, sull'avvincente ipotesi di un Gp cittadino, per poi dedicarsi alla «ricostruzione» di Vallelunga sull'onda dell'entusiasmo per questo ritorno della F.1 nel centro-sud. In attesa che questo accada vi riproponiamo l'immagine dell'ultima gara di F.1 disputatasi a Vallelunga, nel lontano 1972, vinta da Fittipaldi.

LA FOTO
L'ultimo Gp di Clay Regazzoni

Vorrei vedere pubblicata nella rubrica «La foto», un'immagine di Clay Regazzoni, oltre ad alcuni dati sulla sua carriera.
Marco Santin - Verona

L'immagine dell'incidente che ha concluso la carriera di Regazzoni, pubblicata in questa puntata della rubrica «La foto», è assolutamente inedita in Italia e ha colto il momento dell'impatto dell'Ensign di Clay contro il muretto di protezione, a Long Beach nel 1980. Fra le ruote e i copertoni che volano in aria si intravvede la monoposto del campione elvetico che poco prima aveva cercato di rallentare la sua corsa urtando la Brabham di Zunino ferma da alcuni giri nella via di fuga al termine del rettilineo. L'impatto a 240 kmh, causato da un cedimento dei freni, provocò una lesione alla colonna vertebrale che, nonostante i numerosi interventi chirurgici, non ha più ripreso la sua funzionalità. Ancora oggi popolarissimo fra i tifosi italiani, per i suoi cinque anni alla Ferrari, Clay ha debuttato nel 1963 con una Mini e due anni dopo è passato in F. 3, prima con la De Tomaso poi alla Tecno. Campione europeo di F. 2 con la squadra bolognese, ha esordito nella stessa stagione in F. 1 con la Ferrari, con cui, a parte una parentesi nel '73 alla Brm, ha corso fino al 1976. Secondo nel campionato iridato '74 ha poi dovuto recitare nelle restanti stagioni a Maranello il ruolo di seconda guida di Lauda. È poi passato alla Ensign, con cui ha disputato la «500 miglia» di Indianapolis nel '77, alla Shadow e alla Williams, prima di tornare nella squadra inglese nel 1980, con cui ha disputato gli ultimi dei 132 gran premi della sua carriera, in cui ha conquistato cinque vittorie iridate.

Nelle foto: Clay Regazzoni con la Ensign N-180 a Long Beach nel 1980 (Cevenini) **e il momento del drammatico impatto.**

AUTOSPRINT
CP AD 1734
40100 BOLOGNA

IL DITO SULLA PIAGA

Campionato Italiano Rally: che desolazione!

LA VOSTRA estrosa Roberta Gremignani, nell'affannoso tentativo di difendere pateticamente il più desolante e squalificato campionato italiano rally che si ricordi, si è abbandonata ad alcune frettolose considerazioni che non rendono molto onore a una sportiva-giornalista. Sintetizzando alcune frasi della Gremignani si arriva infatti alle seguenti conclusioni:

1) «Lo spropositato numero di gare al Sud con trasferte costosissime per coloro che necessitano di punti per il campionato» è di 4 gare sul totale di 11; forse, la Gremignani avrebbe gradito che tutte le gare valevoli per il Cir si fossero svolte nell'Italia del nord con una puntata al massimo in Emilia-Romagna: in tal modo, i quattordici effettivi partecipanti fissi al Cir avrebbero avuto l'alibi di poter contare su un «alto lotto» di comparse domenicali che avrebbero fornito loro il «prestigio» di cui evidentemente sentono ancora il bisogno.

Fabbri-Cecchini, protagonisti del CIR (Attualfoto)

2) «Alcuni organizzatori dovrebbero essere maggiormente consci dei limiti imposti loro... dalla dislocazione geografica»! Credo che la enormità di una simile affermazione non abbia bisogno di alcun commento.

Se il campionato deve chiamarsi italiano, è doveroso che esso venga effettuato in tutta l'Italia (anche la Juventus, per esempio, va a giocare a Cagliari) e deve esserne consentita la partecipazione ai piloti di ogni regione; non si è mai chiesta la Gremignani, quanto costa a un pilota di Lecce andare a correre a Cuneo? Gli errori sono ben altri e i limiti... vengono stabiliti dall'alto (dai soliti noti) con la creazione di campionati chimerici, di frazionamenti incredibili, di concomitanze di date. È ben vero che la realtà rallistica meridionale consta di 80/90 piloti (che corrono tutti di tasca propria, a differenza dei 14 partecipanti al Cir); ma se a questi piloti si offre una gara Cir in zona ad appena sei giorni di distanza da un rally di Coppa Italia cui tutti partecipano, chi può condannarli se la disertano? Questo è il motivo per cui il Rally di Puglia e Lucania, già rinviato, sarà un fallimento anche il 9 settembre (e infatti è stato definitivamente annullato in questi ultimi giorni, n.d.r.), (il 2 c'è il Rally di Pico ed il 16 il Rally del Gargano)! Il presidente della Csai, chiamato in causa dalla Gremignani, dovrebbe provvedere ad una energica tirata d'orecchi per i soliti noti della sottocommissione rally e dovrebbe impedire ulteriori fantasiosi esperimenti sulla pelle dei piloti (ma è proprio di questi giorni la trovata di attribuire punteggi nel Trofeo della Montagna anche a chi corre in solitario, dopo che altri concorrenti hanno rinunciato al trofeo a cause delle ben precise norme limitative, e tutto ciò a campionato quasi finito!). Non servono le ridicole riunioni di mezza estate, né il fumoso consiglio sportivo nazionale, perché le proposte dei piloti non sono state mai ascoltate. L'argomento è troppo lungo e importante per poter essere trattato in una sola lettera: se, poi, la Gremignani vorrà saperne qualcosa di più sul rallismo al sud, ben venga a farne un'inchiesta (nostra ospite); la realtà potrà essere una sorpresa per tanti.

Marcello De Vivo - Foggia

AFFIDIAMO a Roberta Gremignani la risposta alle affermazioni dell'appassionato foggiano. Il problema va comunque ben oltre la disparità di vedute fra le due parti in causa e coinvolge ancora una volta tutta la struttura dei campionati rally nazionali.

NELL'INCHIESTA sul Cir, pubblicata su Autosprint n. 30, autorevoli personaggi del nostro rallismo, e non solo la «estrosa» sottoscritta, identificano uno dei mali del campionato proprio nelle numerose trasferte al Sud dove i partecipanti sono scarsi. Non ho mai «difeso pateticamente» il Cir, anche perché fin da prima che iniziasse la stagione ho criticato lo sdoppiamento del campionato italiano. Del resto mi stupisce che lei definisca «desolante e squalificato» un campionato nel quale la sua regione ha voluto a tutti i costi essere inserita. Non ho nulla di personale contro il Sud, né contro le sue gare, e ho potuto constatare personalmente la validità dei percorsi dei rally Cir disputatisi in Abruzzo ed in Molise, dove però la partecipazione di piloti è stata esigua. Di fronte a una chiara realtà, e cioè il fatto che, a parte la Sicilia, nelle regioni del Sud c'è una base di piloti privati nettamente inferiore rispetto al centro-nord, logica vuole che nel contesto in un campionato il numero di trasferte al Sud debba essere ridotto. Questo non significa cancellare il Sud dai calendari dei campionati più importanti, ma solo limitare il numero delle gare che si svolgono in queste regioni, in attesa che «cresca» il numero dei piloti locali i quali hanno attualmente a propria disposizione un buon numero di gare di Coppa Italia e di seconda serie. Anche il campionato Open ha mostrato che il numero dei partecipanti alla singola gara è fatto in particolar modo dai piloti locali perché per forza di cose (in primis i costi) coloro che si impegnano per tutta una stagione di gare non sono molti e diminuiscono strada facendo, di mano in mano che vedono sfuggire le possibilità di conquistare uno dei titoli in palio. Il fatto poi di avere due campionati ha ulteriormente diminuito due serie Open e Cir. Lei ha perfettamente ragione quando afferma che per un pilota di Lecce andare a correre al Nord è altrettanto oneroso che per un pilota del Nord trasferirsi al Sud, ma allora perché quest'anno che il Cir offre un calendario con ben cinque trasferte al Sud non c'è stato neanche un pilota del Sud che abbia deciso di disputare questo campionato con continuità e ambizioni di classifica finale? Secondo me bisogna essere più realisti. Non occorreva un premio Nobel per la scienza per prevedere che il Rally di Puglia e Lucania, come era già accaduto al «Molise» ed al «Gran Sasso», non avrebbe avuto un alto numero di iscritti. Per questo ha suscitato rammarico e qualche critica il fatto che gli organizzatori all'ultimo minuto abbiano rinunciato a fare disputare una gara per avere la quale (a discapito di altri organizzatori che si erano proposti per la parecchio in sede Csai. Se poi la causa del basso numero di iscritti è da ricercarsi anche nelle date, troppo vicine, di altri rally della zona, allora mi domando perché si è atteso per chiedere lo spostamento di data, quando i calendari erano stati pubblicati a inizio stagione.

---

fermoposta

AMEDEO LIGUORI - Lanzara (Salerno) — Louis Rosier era francese. Per ottenere la licenza «C» internazionale di conduttore è necessario essersi classificati per almeno cinque volte nel precedente anno di gare. Puoi scrivere a Cheever c/o Euroracing, via San G. Bosco 2, 24047 Treviglio (Bergamo).

FRANCOISE RAYMOND - Prayssac (Francia) — Da quanto ci risulta il libro «L'antileggenda di Nuvolari» è esaurito, ma potresti comunque provare a chiederlo alla libreria dell'Automobile, corso Venezia 43, 20121 Milano.

GIUSEPPE DAL COLLE - Asti — L'unico modo per conoscere anticipatamente gli indirizzi degli organizzatori esteri è acquistare l'Annuario Fia, che potrai richiedere alla Libreria dell'Automobile, corso Venezia 43, 20121 Milano.

GIOVANNA FRASCELLA - Costermano (Verona) — Puoi richiedere direttamente le informazioni al Karting Club Pista Azzurra, via Dino Campana 7, 30017 Jesolo (Venezia), tel. 0421 / 951442, o alla Pista Azzurra, Strada Provinciale n. 42 Jesolana, 30017 Jesolo (Venezia), tel. 0421 / 90471.

ILARIO MAGGIONI - Pagnano (Como) — Il 1. GP d'Italia fu disputato nel 1921 a Brescia e fu vinto da Goux.

ANDREA PIZZETTI - Grignasco (Novara) — Abbiamo provveduto a inviarti quel numero di AS e ci scusiamo per i disguidi, non dipendenti dalla nostra volontà. Avevamo già preso in considerazione la tua idea e non è escluso che riusciamo a realizzarla.

SALVATORE COTRONE - Brunswick (Australia) — Ciascuno ha il suo punto di vista, ed evidentemente quel giornalista è prevenuto contro le scelte tecniche adottate sulla vettura, che, pur non essendo delle più recenti, ha ottenuto enorme successo e apprezzamenti in tutto il mondo. Comunque dal lato qualitativo e dell'affidabilità pensiamo non vi siano dubbi sul risultato del confronto fra quelle auto e le nostre.

ANGELO PERRONE - Potenza — Per ricevere quell'arretrato dovrai inviarci 3000 lire seguendo le modalità di pagamento indicate a pag. 110.

MASSIMO VALLI - Ardesio (Bergamo) — Scrivi a De Cesaris c/o Ligier, 105 route d'Hauterive, 03200 Abrest Vichy, Francia. Puoi correre nella 100 Cadetti.

PAOLA VOLPI - Navacchio (Pisa) — Anche noi ci auguriamo che la tua «illusione» possa concretizzarsi in un ritorno al successo. Ti abbiamo inviato i nostri adesivi.

PASQUALE VELLA - Nicosia (Enna) — Pubblicheremo il suo annuncio non appena ci comunicherà i dati esatti da riportare e il recapito presso cui rivolgersi.

ROBERTO BERATTO - Noale (Venezia) — Non siamo al corrente della presenza in commercio delle videocassette dei singoli Gp. Puoi provare a rivolgerti ai negozi specializzati di Padova o Venezia, o chiederci di pubblicare un appello nel «Fermoposta». Nel secondo caso aspettiamo un'altra tua lettera.

RALLY/Come affrontare la crisi del settore

Occhio al privato

È dal pilota che gareggia con mezzi limitati che questa disciplina può trarre nuova forza. La Coppa Italia, più economica e con eccedenza di iscritti, la dimostra, mentre Cir e Open subiscono continui rinvii e annullamenti

di **Walter Leverone**

ALCUNI anni or sono un noto organizzatore di rally ammoniva i responsabili sportivi del settore. «Bisogna fare molta attenzione — diceva — il giocattolo si sta rompendo e rimetterlo insieme, dopo, non sarà facile!» Sorrisi di circostanza scongiuri di ogni genere erano la risposta dei suoi interlocutori di turno: altri organizzatori maldestramente ambiziosi, solitamente, e «giacche blu» della Commissione Sportiva Automobilistica Italiana. Non solo, ma questi signori si ostinavano a non considerare questo personaggio come Cassandra dei rally e nell'euforia dovuta alla crescita di interesse per questa disciplina registrata alla fine degli anni settanta, si comportavano come ragazzini alle prese con balocchi sofisticati, e quell'organizzatore svestiva i panni di menagramo per assumere quelli di veggente. Il naufragio attuale dei campionati Open e Cir non lascia dubbi in proposito e gli stessi ideatori hanno da tempo rinunciato a difendere le loro scelte di inizio stagione, Come si fa con i giocattoli che non piacciono più, si può buttare tutto nel bidone dei rifiuti. Il prossimo anno, si avrà a disposizione un nuovo campionato, grazie ai praticanti di questa disciplina.

COPPA ITALIA. Grazie al loro totale, o quasi, disinteresse, da questo naufragio si è salvata la Coppa Italia rally nazionali: uscita indenne dalla furia distruttrice e, seppure ammaccata per la mancanza delle finali nazionali, ha continuato a raccogliere i favori dei licenziati. Le gare di Coppa Italia disputate dall'inizio stagione a oggi hanno fatto registrare quasi tutte il record delle iscrizioni: anche le zone con minori densità di praticanti hanno avuto una media partenti decisamente accettabile. In pratica il fenomeno opposto a quanto fatto registrare nel Cir e nell'Open, dove alcune gare hanno rischiato l'annullo o il rinvio per mancanza di adesioni. Se alcuni rally nazionali validi per il campionato non hanno avuto regolare svolgimento nella data prevista, il fatto è dovuto principalmente ad alcune «distrazioni» dei compilatori del calendario (concomitanze e sovraffollamenti di data), e, solo in pochissimi casi, per mancanza di permessi delle autorità locali. Ma non certo per scarsità di adesioni. Questa precisa indicazione dovrebbe far riflettere molto quei responsabili sportivi nazionali e quegli organizzatori che non ritengono sufficientemente premiante indire un buon rally nazionale, preferendo andare a caccia di introvabili, o quasi, sponsor che permettano loro di tentare l'avventura internazionale.

I RISULTATI. di questi tentativi si conoscono ormai ampiamente. Salvo qualche rara eccezione dovuta allo storico «pedigrée» della manifestazione, le altre prove dei due discussi campionati maggiori sono uscite malconce: pochissimi iscritti, inesistente presenza straniera, organizzazioni non sempre adeguate al titolo della gara e, in qualche caso, l'annullo o il rinvio. Non ci stancheremo mai di ripeterlo, i rally sono cresciuti e possono vivere soprattutto grazie agli equipaggi privati, che sono e restano la forza portante di questa bellissima parte dell'automobilismo. Da alcuni anni a questa parte organizzatori e Csai hanno invece concentrato le loro attenzioni sui problemi e sugli obiettivi delle Case e delle super scuderie a loro affiliate. Forse, per i reggenti delle cose rallistiche nazionali il termine «privato» viene inteso come colui che pur privato di ogni voce in capitolo, viene invitato a spendere una certa cifra per allinearsi al via di gare concepite, a solo uso e consumo di vetture ufficiali. Presa coscienza di questo palese atteggiamento, i comprimari si sono ribellati riversando le loro simpatie su manifestazioni a loro più confacenti, come le gare di Coppa Italia: una sola tappa, percorso concentrato e facile da provare, trasferte non troppo onerose e la certezza di misurarsi con piloti e vetture non super assistiti.

LA PASSIONE. Anche se la passione per i motori è grande non si può certo continuare a pretendere da costoro che spendano fior di quattrini per avere due numeri sulle portiere dell'auto e la targa «concorrenti». La competitività continua a essere fattore essenziale in ogni disciplina sportiva. Quindi, tenendo conto di queste indicazioni il problema va affrontato in modo serio e concreto. Il giocattolo rally si è rotto, piangere e pestare i piedi come i bambini capricciosi non serve proprio a nulla. Le possibilità di riaggiustarlo ci sono, magari con l'aiuto dei «privati»: seguendo alla lettera le loro indicazioni e lasciando da parte ogni politicizzazione. La forza portante dei rally pone come condizione al prosieguo di questa attività sportiva il serio tentativo da parte dei responsabili di riaggiustare il tiro. Organizzatori e Csai sono avvertiti, se ancora una volta si dimostreranno miopi e sordi potrebbero trovarsi nella condizione di non potere disporre di un nuovo gioco per il prossimo anno.

Una Alpine Renault, in alto, e una Lancia Fulvia HF, sopra: vetture strettamente di serie impegnate in gare brevi, con luce diurna. Questa era la Regolarità sprint, una formula promozionale che alcuni anni fa avvicinava i praticanti ai rally senza impegnarli con costi proibitivi

Una proposta: perché non

Un passo in

IL CONTINUO ricambio dei praticanti è alla base della crescita di ogni attività sportiva: l'automobilismo non si sottrae a questa regola fondamentale. La Formula 1, massima espressione di questo sport, ha fornito precise indicazioni in tal senso, aumentando progressivamente il suo indice di gradimento presso il grande pubblico contemporaneamente al proliferare di piloti italiani al via dei Gran Premi. Nei rally, terminato l'«effetto Munari» è venuto a mancare, almeno a livello mondiale, il pilota-personaggio italiano al quale ispirarsi, e mancando il mito è calato anche il numero di coloro che si avvicinano a questo sport. Altre ragioni frenanti per il decollo di questa disciplina sono l'impossibilità tecnica per un massiccio «ritorno» televisivo e il continuo e progressivo aumento dei costi, dovuto anche alle regolamentazioni imposte dalle autorità sportive in uso anche per le gare minori. Ferme restando le difficoltà relative alle riprese televisive (dovute alle caratteristiche di queste gare, anche se certamente si può migliorare rispetto a quanto fatto fino a oggi) e nell'attesa che Bettega o Biasion vestano i panni del «drago di Cavarzere» si può certamente intervenire sul fattore costi, rivedendo il meccanismo delle gare minori che dovrebbero funzionare a livello propedeutico e promozionale.

REGOLARITÀ SPRINT. Non vorremmo essere accusati di retorica, ma dopo la famosa Regolarità sprint dell'inizio anni 70 e dopo i successivi rally seconda serie prima maniera, per coloro che avrebbero

torna alla Regolarità sprint?

ietro per il futuro

voluto avvicinarsi a questo sport senza dilapidare fortune di famiglia è stata notte fonda. Con il passare degli anni i rally seconda serie, pur mantenendo la stessa denominazione iniziale, hanno «subìto» le attenzioni della Csai, e successivamente il completo disinteresse degli organizzatori. Oggi, per gareggiare nei seconda serie bisogna disporre di vetture che abbiano le stesse caratteristiche di allestimento di quelle idonee per le gare maggiori, e questo è sicuramente il freno maggiore per coloro che decidano di provare le loro qualità agonistiche. Forse sarebbe stato eccessivamente rischioso mantenere il regolamento iniziale, che prevedeva la partecipazione di vetture normali senza alcuna misura di sicurezza. Ma un fatto è certo: agli inizi queste gare erano in programma quasi tutte le domeniche, integrandosi in pratica con le sagre paesane, e gli organizzatori nella maggior parte dei casi erano costretti a dividere la gara in due tronconi per potere permettere agli oltre duecento iscritti di gareggiare. La percentuale di giovani era altissima, la vettura era quasi sempre quella di famiglia presa a prestito magari con la scusa di una gita domenicale con la fidanzata... I più dotati passavano successivamente a gare più impegnative e i «fermi» decidevano di abbracciare altre discipline sportive.

IL CAMBIAMENTO. Erano selezioni fatte su grandi numeri e per nulla dovute al fattore finanziario, quindi, a nostro avviso, decisamente valide. Poi intervenne l'autorità sportiva, aumentarono decisamente i costi tagliando fuori da questi primi test coloro che non disponevano di una certa cifra iniziale e del consenso dei familiari. Non ci fu alcuna iniziativa promozionale di supporto da parte della Csai, che optava invece per il finanziamento di piloti semi ufficiali impegnati in campionati di prestigio. Il risultato fu un calo sensibile di partecipanti e il conseguente abbandono da parte degli organizzatori, che sceglievano manifestazioni più prestigiose. Siamo profondamente convinti che una simile formula promozionale debba essere rilanciata per il prosieguo dei rally. Si potrebbero confermare le caratteristiche attuali del percorso: non più di 100 km, prove speciali brevi in zone sicure, luce diurna, ammettendo vetture strettamente di serie magari con limite di cilindrata, riducendo al minimo indispensabile le misure di sicurezza per le vetture (compreso l'abbigliamento dei piloti e licenze) imponendo la monogomma strettamente di serie e infine investendo un po' di soldi per la promozione di questo campionato che dovrebbe avere aspetto regionale. Alcuni obietteranno che queste gare non godrebbero degli appetiti degli organizzatori, in quanto, non essendo di richiamo, non potrebbero essere vendute agli sponsor. Può essere, ma non dimentichiamo che il basso costo di queste gare potrebbe risultare ampiamente coperto dall'alto numero degli iscritti; inoltre, una promozione rallistica di questo tipo farebbe certamente gola a qualche responsabile marketing di Casa automobilistica. Per il futuro dei rally, forse, vale la pena di tentare... □

COPPA D'ORO DELLE DOLOMITI

Cortina apre alle storiche

Nomi famosi al via della manifestazione

CORTINA — Sabato e domenica prossimi il centralissimo Corso Italia a Cortina si trasformerà in un grande box d'altri tempi. Qui confluiranno macchine e piloti che daranno vita alla dodicesima edizione della Coppa d'Oro delle Dolomiti, organizzata dall'Historic Racing Club Italiano con il contributo della Martini. La gara, patrocinata da Autosprint, prenderà il via domenica 2 settembre alle ore 8.00. Gli oltre centotrenta partecipanti affronteranno un percorso di 246 chilometri pieno di asperità; ben sette saranno i passi dolomitici che dovranno superare, compresa la difficilissima salita alle Tre Cime di Lavaredo passata alla storia del ciclismo grazie alle imprese di Eddy Merckx. In questa gara revival, seconda per importanza solo alla Mille Miglia,saranno al via famosi nomi dell'automobilismo del dopoguerra: Paolo Marzotto, Gigi Villoresi, Consalvo Sanesi, Gino Valenzano , Maria Teresa De Filippis, Gino Munaron, Otto Mathé, Paul Strale e Bruno Bonini. Con una Jaguar XK 140 sarà presente Paolo Barilla, pilota ufficiale della Lancia-Martini nel mondiale endurance.

Beppe Donazzan

Gli iscritti e i numeri di gara

Categoria ante 1945

1	**Ferracin**	(Fiat 508 S Mm)
2	**Fiorese**-Zane	(Fiat 508 S)
3	**Fabbri**	(MG Tb)
4	**Genovese**	(Fiat 508 S)
5	**Caproni**-Lazzaroni	(Fiat 508 S)
6	**Kroen**	(Fiat 508 S)
7	**Cappa**	(Lancia Aprilia Aerod.)
8	**Berretta**	(Lancia Aprilia Sport)
9	**De Marchi**	(Triumph Vitesse)
10	**Paracchi**-Huschek	(Auto Union)
11	**Baumann**	(Bmw 328)
12	**Saredi**-Manzoni	(Jaguar Ss 100)
13	**Celli**	(Alfa R. 2300 8C)
14	**Bonini**	(Alfa R. 2300 6C Mm)
15	**Cappello**	(Alfa R. 1750 Gs)

Selezione GT dal 1945 al 1963

20	**Cavriani**-Casarotto	(Porsche 356 A)
21	**Solmi**-Fanciulla	(Porsche 356 A)
22	**Treve De Bonfili**	(Porsche 356 B)
23	**Forenza**-Barbieri	(A.R. Spyder)
24	**Cavalchini**	(Porsche Roadster)
25	**Rossi**	(Triumph Tr 3)
26	**Chiminelli**	(Maserati 3500)
27	**Violati**	**(Mercedes 300 SL)**
28	**Galtarossa**	(Maserati 3500)
29	**Bianco**-Silva	(Lancia Aurelia B20)
30	**Colizzolli**	(Lancia Aurelia B 20)
31	**Deserti**-Andrighetti	(Lancia Aurelia B 20)
32	**Bin**-Ortolani	(Mg A Coupè)
33	**Graf**	(MG A Twin Cam)
34	**Flores D'Arcais**	(Austin H. Sprite)
35	**Maltauto**-Bertagnin	(Austin H. 100)
36	**Costantini**-Donati	(Aurelia B 24 E)
37	**Ferri**	(Aurelia B 24)
38	**Cappa**	(Aurelia B 24)
39	**Barilla**-Faccioli	(Jaguar Xk 140 Coupé)
40	**Pasini**-Bernardoni	(Jaguar Xk 140 Coupé)
41	**Pancirolli**	(Jaguar Xk 140 Spider)
42	**Savioli**	(Jaguar Xk 150)
43	**Perego**	(Jaguar E Type)
44	**Spatafora**-Floridia	(Jaguar E Type)
45	**Perissinotto**	(Mg Tf)
46	**Luzzago**	(Mg Td)
47	**Rossi**	(Mg Tc)

Selezione Dimostrativa (Turismo preparato 1950/1960)

48	**X-X**	(Renault R 4)
49	**Biancoverde**	(Citroën Ta)
50	**Manfredini**	(Lancia Aprilia)
51	**Dosi**	(Fiat 1100 Tv)
52	**Chiarucci**	(A.R. Giulietta T.I.)
53	**Grandori**	(Volvo Sport)
54	**Carosi**	(A.R. 1900 T.I.)

Categoria Gts e Sport dal 1945 al 1960 Challange Hr 84

55	**Moroni**	(A. R. G.s.r. Michelotti)
56	**Ballarin**-Sportolari	(Alfa R. 1900 S.)
57	**Ziletti**	(Alfa Romeo G. Sz)
58	**Zadra**	(Alfa Romeo G. Sz)
59	**Delli Carri**	(Appia Zagato)
60	**Tironi**	(D.B. Le Mans)
61	**Bai**	(Aston Martin DB4)
62	**Benedini**-Cassinelli	(Jaguar XK 120)
63	**Delli Ponti**-Agnoletto	(Alfa R. 1900 S.)
64	**Busetto**	(Lancia F. Zagato)
65	**Corradin**-Bari	(Alfa Romeo G. Sz)
66	**Bacchi**	(Siata 1250 Z)
67	**Mandelli**	(Oscar 1600 Z)
68	**Fiore**-Fiore	(Abarth Monomille)
69	**Mathè**	(Porsche 1100)
70	**Marchori**	(Alfa R. 1900 S)
71	**Galassi**	(Lancia Appia Zagato)
72	**Fabbri**-Fabbri	(Lancia F. Zagato)
73	**Tabucchi**	(Alfa Romeo G. Sz)
74	**Rousseau-Alfa R.**	(Alfa Romeo 1900 S)
75	**Porcher**	(Porsche Carrera)
76	**Rubboli**	(Ferrari 250 Gte)
77	**Brigato**-Bozzetto	(Ferrari 250 Gtl)
78	**X-X**	(Aston Martin Db2)
79	**Minato**	(Abarth 750 Mm)
80	**Marik**	(Osca 1600 Z)
81	**Colpi**	(Appia Zagato)
82	**Legrana**-Weil	(Lancia F. Zagato)
83	**Cadioli**	(Fiat 8 V)
84	**Lion**-Lion	(Jaguar Xk 120)
85	**Strhale**	(Porsche Carrera)
86	**Riccardi**	(Porsche Gts)
87	**Violati**	(Alfa Romeo G. Sz)
88	**Devillers**	(Lotus Elite)
89	**Collizzolli**	(Fiat 250 Spyder)
90	**Blosi**	(Ferrari 166 Mm)
91	**Bianchini**	(Cisitalia Nuvolari)
92	**marri**	(Lancia Paganelli)
93	**Pittaro**-Gustavson	(Stata Daina)
94	**Bajol**-Compte	(Ferrari)
95	**Pery**-Bumbergen	(Bmw 507)
123	**Dorella**	(Lancia F. Zagato)
124	**Di Gaetano**-Betti	(Ferrari Gtl)
125	**Freschi**	(Porsche 550 Rs)
126	**Fachini**	(Ferrari 250 Interin)
127	**Berton**	(Maserati A6 Gcs)
128	**Frey**-Frey	(Ferrari 250 T.d.F.)
129	**Bacchi**	(Osca 1500 S)
130	**Vakkaster**-Staenli	(Ferrari 250 Swb)
131	**Scianna**	(Jaguar C Type)
132	**Caliceti**	(Porsche 550 Rs)
133	**Rambo**	(Maserati A6 Gcs)
134	**Luppi**	(Maserati Parson)
135	**Schon**-Maltauro	(Ferrari T.d.F.)
136	**Montagni**	(Ferrari 250 Sport)
137	**Cupellini**	(Porsche 550 Rs)
138	**Riccardi**	(Cooper Sport)
139	**X**	(Alfa R. Sport 3000)
140	**Lombardi**	(Ferrari Monza)
141	**Mancini**-Mancini	(Ferrari T.R.)
142	**Munaron**	(Maserati A6 Gcs)
	Caprioglio-Caprioglio	(Ferrari Dino A/c Perc)
	Galli	(Ferrari Dayt. A/c Perc.)

OPEN RALLY/Terzultimo atto a Piancavallo

Operazione recupero

«Vuda» non ha scelta: in Friuli deve assolutamente vincere. Solo così ha la certezza di annullare i cinque punti di svantaggio nei confronti di «Lucky» prima dello sprint finale

PIANCAVALLO: un agglomerato di costruzioni moderne, nato in tempi recenti con il solo scopo di ospitare turisti e sciatori nella stagione invernale. Un centro che in questo periodo dell'anno si popola solo con i protagonisti del rally e il loro pubblico. In questo teatro atipico, ritroviamo i protagonisti della stagione Open dopo il lungo intervallo dovuto all'annullamento del «Colline di Romagna». Tutti presenti, tranne un equipaggio: Cerrato-Cerri, che erano stati splendidi quanto inattesi vincitori della passata edizione di questa gara. Piancavallo non era contemplato nei programmi sportivi stilati dalla GM Italia a inizio stagione, e avrebbe potuto rientrarvi solo se un «miracolo» avesse fatto sì che il punteggio di campionato, alla vigilia del rally, fosse particolarmente propizio alla Casa tedesca. Non è stato così e non certo per colpa del pilota. Un pilota che forse quest'anno andava sfruttato diversamente. Provate ad immaginare, infatti, Cerrato-Cerri su una Manta gruppo A impegnati nel Cir, dove le classifiche di gruppo, a dispetto dei cavalli di Lancia e Audi, fanno le posizioni di campionato. Il senno di poi dice che questo abbinamento ideale avrebbe portato facilmente a Cerrato quel titolo italiano che insegue da anni, e che neppure il 1984 è riuscito a dargli. Anche senza prospettive di corone nazionali, comunque, colui che molti continuano a considerare come il nostro miglior rallista avrebbe potuto essere protagonista a Piancavallo. Protagonista come terzo incomodo: arbitro involontario di quello che ormai è solo un duello fra «Lucky» e Vudafieri, Ferrari e Lancia. «Lucky», anche lui come Cerrato, da anni a caccia di un titolo assoluto che gli è sempre sfuggito. Vudafieri che, invece, di titoli ne ha già collezionati diversi. A Piancavallo «Lucky» giocherà le sue carte migliori, contro un Vudafieri che deve assolutamente vincere per annullare lo svantaggio accumulato a inizio stagione, quando la sua vettura appariva preparata frettolosamente, forse trascurata a favore delle vetture destinate al mondiale, e per questo mancava di affidabilità. Senza Cerrato, il ruolo di terzo incomodo può essere interpretato con «verve» anche da Cunico che, pur disponendo di una Lancia, è per Vudafieri avversario, non alleato. Il giovane vicentino, in più, vuole certamente riscattare la prestazione dello scorso anno, finita tristemente anzitempo con uno strascico di squallide polemiche, e vuole confermare la maturità dimostrata nelle precedenti uscite stagionali al volante della Lancia della Bologna Corse.

I «top» al via

N.	EQUIPAGGIO	VETTURA	GR.
1	**Vudafieri-Pirollo**	Lancia Rally	B
2	**Zanini-Autet**	Ferrari 308 GTB	B
3	**Cunico-Sghedoni**	Lancia Rally	B
4	**«Lucky»-Berro**	Ferrari 308 GTB	B
5	**Bentivogli-Evangelisti**	Alfa Romeo GTV6	A
6	**Caneva-Roggia**	Citroën Visa	B
7	**Del Zoppo-Tognana**	Talbot Samba Rallye	B
8	**Ercolani-X**	Opel Ascona 400	B
9	**Signori-Gargiulo**	Citroën Visa	B
10	**Rayneri-Bartolich**	Ritmo 130 Abarth	A
11	**Baggio-X**	Lancia Rally	B
12	**Cravero-Mandrile**	Opel Manta GTE	A
14	**Milanesi-Bianchi**	Opel Manta GTE	A
15	**Pasutti-Trentin**	Ferrari 308 GTB	B
16	**Savio-X**	Opel Manta 400	B
18	**Ambrositsch-Ertl**	Talbot Lotus	B
19	**Sixt-Schmitt**	Mitsubishi Lancer T.	B
20	**Moosleitner-Cantonati**	Opel Manta 400	B
21	**Novello-Rosson**	Talbot Lotus	B
22	**Alberi-Milano**	Citroën Visa	B
23	**Lank-Tyce**	Lada VFTS	B
24	**Grossi-Parri**	Alfa Romeo GTV6	A
25	**Timczyc-Steil**	Audi 80 Quattro	A
26	**Salvan-Cigala**	Ritmo 130 Abarth	A
27	**Ricci-Montagna**	Opel Manta GTE	A
28	**Dalla Coletta-Groppello**	Opel Ascona 2000	A
29	**Bertolissi-Grigoletti**	Opel Kadett GTE	A
30	**Schieritz-Scherzer**	Opel Ascona 2000	A
31	**Russolo-Bigoni**	Ritmo 130 Abarth	A
32	**Magro-Bof**	Opel Manta GTE	A
33	**Schenk-Schadek**	Opel Kadett GTE	A
34	**Ragazzi-Visentin**	Opel Kadett GTE	A
35	**Trevisan-Cecchinato**	Opel Ascona 2000	A

COSÌ I GRUPPI

Gruppo N: 1. Chiti p. 63; 2. Fabbri 57; 3. Porcellana 33; 4. Gerbino 31; 5. Carrotta 20.

Gruppo A: 1. Rayneri p. 54; 2. Bentivogli 51; 3. Cravero 39; 4. Grossi 32; 5. Noberasco 24.

Gruppo B: 1. «Lucky» p. 110; 2. Vudafieri 100; 3. Del Zoppo 84; 4. Cerrato 78; 5. Cunico 64.

Femminile: 1. Alberi p. 40; 2. Aitken e Riva 20.

Marche: 1. Lancia p. 88; 2. Opel 63; 3. Ferrari 60; 4. Peugeot 52; 5. Alfa Romeo 43.

Così l'Open d'Italia dopo 5 gare

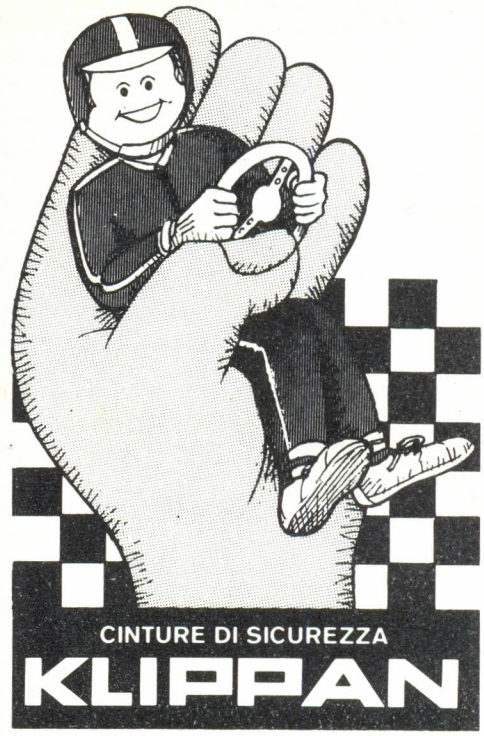
PILOTI	TARGA FLORIO 29-31/3	COSTA SMERALDA 26-29/4	QUATTRO REGIONI 18-20/5	ISOLA D'ELBA 7-9/6	LANA 28-30/6	PIANCAVALLO 31/8-1/9	SANREMO 30/9-6/10	SAN MARINO 8-11/11	TOTALE UTILE
1. «Lucky»	15	10	—	15	15				**55**
2. Vudafieri	—	—	20	10	20				**50**
3. Del Zoppo	10	6	12	8	6				**42**
4. Cerrato	—	12	15	12	—				**39**
5. Cunico	—	—	—	20	12				**32**
6. «Tony»	20	—	—	—	—				**20**
Toivonen	—	20	—	—	—				**20**
8. Bentivogli	8	—	8	—	—				**16**
9. Capone	—	15	—	—	—				**15**
10. Rayneri	—	—	10	4	—				**14**

TITOLO E MERCATO. Non è azzardato dire che il Rally di Piancavallo, oltre a essere determinante ai fini dell'assegnazione del titolo Open, avrà un certo peso sul mercato piloti. È infatti il momento giusto per potere riscattare precedenti prestazioni deludenti, o confermare quelle positive. Il passato ha infatti insegnato che, al momento di rinnovare i contratti di ingaggio, pesa considerevolmente il fresco ricordo delle ultime gare, più che eventuali splendori di inizio stagione. Chi non ha bisogno di conferme è la coppia Del Zoppo-Tognana, ancora una volta a chiedere l'impossibile (e qualcosa di più) alla piccola Talbot Samba. Ancora una volta li paragoneremo alle Citroën, e qui Vittorio Caneva sarà un cliente particolarmente difficile, sia perché gioca vicino a casa, sia perché la Visa 4x4 troverà terreno favorevole sugli sterrati della seconda tappa del rally. Questa gara darà anche quella verifica della competitività dell'auto francese che Caneva necessita per decidere se rimanere nel team di Verini o proporsi sul mercato per il 1985. Tutta da seguire sarà la battaglia dei gruppi: Bentivogli (Alfetta), campione in carica di gruppo A, contro lo sfidante Rayneri (Ritmo) che lo scorso anno disputò proprio su queste strade la più bella gara che ha finora offerto la sua carriera sportiva. In gruppo N Chiti e Fabbri continuano la guerra in famiglia con le Ritmo del Jolly. Sulla terra potrebbe fare loro da terzo incomodo l'astigiano Porcellana, che predilige gli sterrati. Fra le donne sarà testa a testa, per il campionato, fra Paola Alberi (Citroën) che ama molto questo rally e Pierangela Riva (Peugeot). Tutte due vogliono vincere, perché sanno che a Sanremo il punteggio pieno femminile è già destinato a Michèle Mouton e che a San Marino potrebbe essere presente Louise Aitken.

Dove e quando le prove speciali

1. TAPPA (venerdì 31 agosto)		
Partenza da Piancavallo		ore 00.01
PS 1	Barcis	00.31
PS 2	Poffabro	01.01
PS 3	Meduno	01.21
PS 4	Piancavallo	02.18
Riordino (max 10 minuti) a Piancavallo		2.41
PS 5	Barcis	03.21
PS 6	Poffabro	03.51
PS 7	Campone	04.18
PS 8	S. Francesco	04.51
PS 9	Ampezzo	05.29
PS 10	Monte Rest	06.15
PS 11	Campone	07.00
PS 12	S. Francesco	07.33
PS 13	Villa Santina	08.06
PS 14	Lauco	08.21
Riordino (max 20 minuti) a Ravascletto		09.06
PS 15	Salars	09.36
PS 16	Villa Santina	10.07
PS 17	Lauco	10.22
Parco Chiuso (1 ora e mezza) a Ravascletto		11.07
PS 18	Salars	12.47
PS 19	Ampezzo	13.36
PS 20	Monte Rest	14.22
PS 21	Campone	15.07
PS 22	S. Francesco	15.40
PS 23	Ampezzo	16.18
PS 24	Monte Rest	17.04
PS 25	Meduno	17.42
PS 26	Piancavallo	18.39
Arrivo a Piancavallo		19.02
2. TAPPA (sabato 1 settembre)		
Partenza da Piancavallo		ore 07.01
PS 27	Barcis	07.31
PS 28	Poffabro	08.01
PS 29	Meduno	08.21
PS 30	Piancavallo	09.18
Riordino (max 10 minuti) a Piancavallo		10.08
PS 31	Sauc	10.23
PS 32	Monte Croseraz	10.38.
PS 33	Polcenigo	11.22
PS 34	Dardago	11.44
Riordino (max 10 minuti) a Piancavallo		12.11
PS 35	Sauc	12.26
PS 36	Monte Croseraz	12.41
PS 37	Polcenigo	13.25
PS 38	Dardago	13.47
Riordino (max 10 minuti) a Piancavallo		14.14
PS 39	Sauc	14.29
PS 40	Monte Croseraz	14.44
PS 41	Polcenigo	15.28
PS 42	Dardago	15.50
PS 43	Castello di Aviano	16.06
PS 44	Marsure	16.27
PS 45	Giais	16.48
PS 46	San Foca	17.06
Parco chiuso (1 ora e mezza) a Pordenone		17.46
Riordino (max 10 minuti) a Pordenone		19.16
PS 47	Castello di Aviano	19.51
PS 48	Marsure	20.12
PS 49	Giais	20.33
PS 50	San Foca	21.01
PS 51	Castello di Aviano	21.36
PS 52	Marsure	21.57
PS 53	Giais	22.18
PS 54	San Foca	22.46
Arrivo a Piancavallo		23.26

VUDA AL RALLY DELLA LANA (Attualfoto)



SE VUOI SAPERE TUTTO, MINUTO PER MINUTO, SUI MAGGIORI RALLIES, L'UOMO KLIPPAN TI DA' UNA MANO.

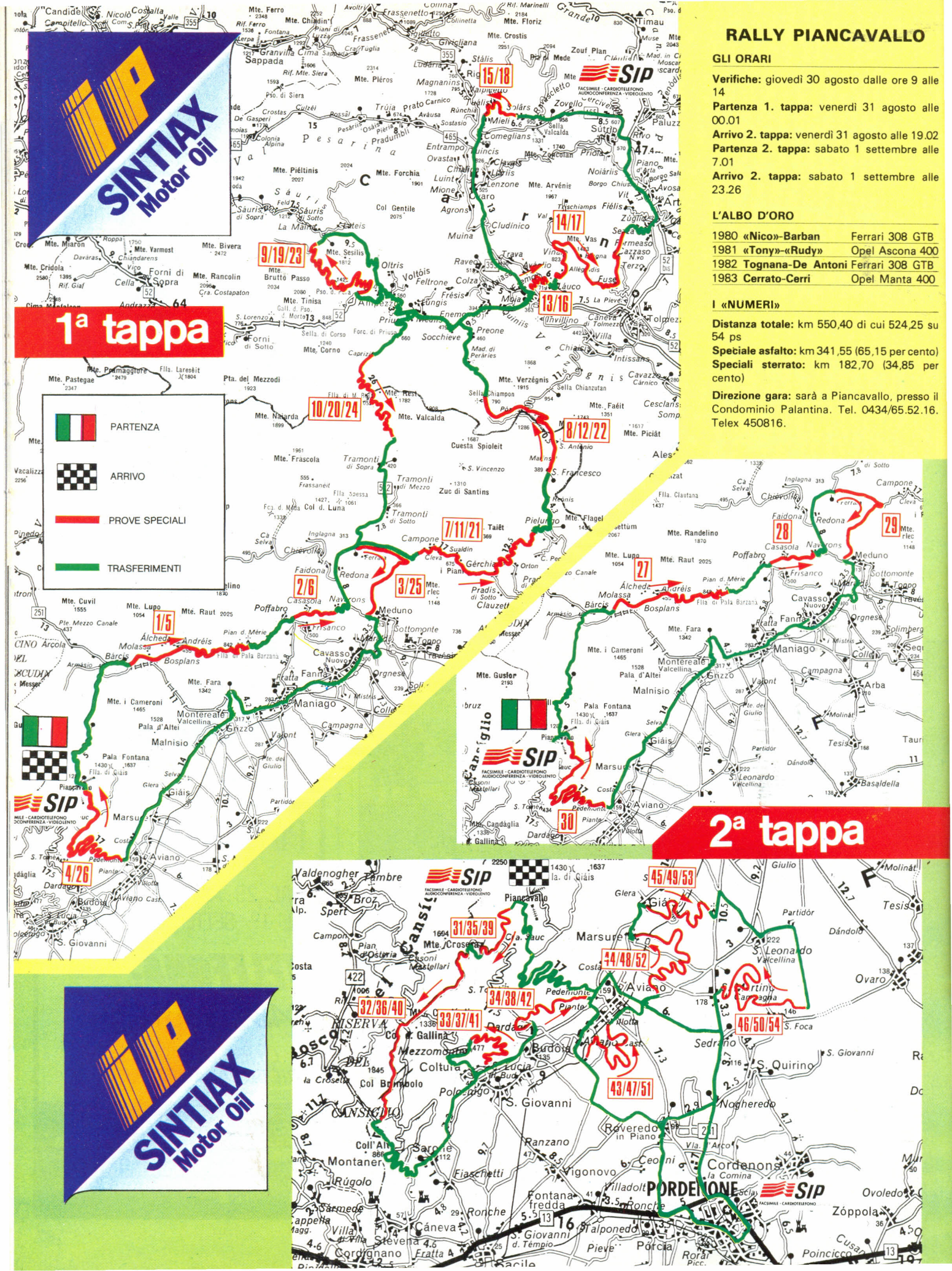
RALLY
PIANCAVALLO

DAL 29 AGOSTO
AL 1° SETTEMBRE

TELEFONA:
0434/655141

2 LINEE URBANE
RICERCA AUTOMATICA

ASCOLTA:
RADIO CENTRO 95 (TO) ■ RADIO GALLARATE STAZIONE 1 ■ RADIO PAVIA ■ RADIO LECCO CRISTALL TV (CO) ■ RADIO STEREO (S. REMO) ■ RADIO NETTUNO (BO) ■ RADIO FLASH (FO) ■ RADIO MACOMER ■



RALLY PIANCAVALLO

GLI ORARI

Verifiche: giovedì 30 agosto dalle ore 9 alle 14

Partenza 1. tappa: venerdì 31 agosto alle 00.01

Arrivo 2. tappa: venerdì 31 agosto alle 19.02

Partenza 2. tappa: sabato 1 settembre alle 7.01

Arrivo 2. tappa: sabato 1 settembre alle 23.26

L'ALBO D'ORO

1980 **«Nico»-Barban**	Ferrari 308 GTB
1981 **«Tony»-«Rudy»**	Opel Ascona 400
1982 **Tognana-De Antoni**	Ferrari 308 GTB
1983 **Cerrato-Cerri**	Opel Manta 400

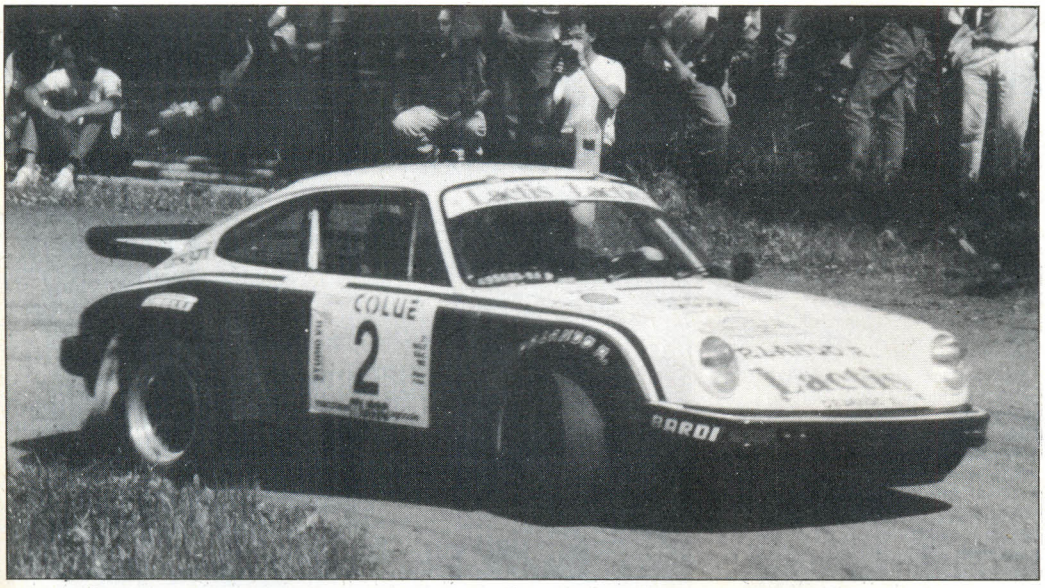
I «NUMERI»

Distanza totale: km 550,40 di cui 524,25 su 54 ps

Speciale asfalto: km 341,55 (65,15 per cento)

Speciali sterrato: km 182,70 (34,85 per cento)

Direzione gara: sarà a Piancavallo, presso il Condominio Palantina. Tel. 0434/65.52.16. Telex 450816.



LA PORSCHE 911 RS DI REDOLFI (PhotoColorService)

RALLY 1. SERIE/II Doc un anno dopo

La rivalsa di Orlando

DIANO D'ALBA - Giustizia è fatta. Anche se con un anno di ritardo. Tanto ha dovuto attendere infatti Orlando Redolfi per vincere quel Rally «D.O.C.», quinta prova della Coppa Italia prima zona, che nel 1983 gli era incredibilmente sfuggito per una toccata a duecento metri dalla fine dell'ultima prova speciale. Al contrario di quanto tende a mostrare la classifica finale (due minuti di vantaggio sul secondo arrivato), la vittoria di Orlando e della sua Porsche 911 RS è stata tutt'altro che facile, proprio come una maledizione da sfatare. All'inizio infatti Roberto Rosselli, veloce e aggressivo con la sua Lancia Rally preparata da Piombanti, aveva menato la danza con un margine non elevato ma di tutta tranquillità. Il torinese era partito subito forte e pareva deciso ad ottenere quella vittoria che quest'anno pare davvero stregata per lui. Poi, alla nona prova speciale, il cambio lo costringeva al ritiro. Sparito Rosselli, per Orlando non c'erano proprio più problemi e la sua diventava una cavalcata solitaria. Dietro, si è scatenata la bagarre ed i colpi di scena non sono mancati. Nel baillamme generale il secondo posto è andato al concessionario Lancia di Saluzzo Pierino Beltrandi che qualche Santo in Paradiso lo deve pur avere se può permettersi il vezzo di correre con una 037 dipinta direttamente con i colori del Martini Racing. Dicevamo che si sono verificati parecchi colpi di scena: il vincitore di Vesime, Gianni Capellino, ha perso un minuto e quaranta sulla 1. P.S. per uscita dovuta a foratura; poi, quando era tornato terzo, il suo navigatore ha pagato un minuto; quindi, mentre sperava in un recupero finale, è stata annullata l'ultima prova. Solo un amaro quinto posto per lui. Idem per gli altri, come Lampo (foratura nel trasferimento finale e retrocessione dal 3. al 13. posto), Barbarigo (uscito sull'ultima prova speciale quando era quarto), Enrico Beltrandi, Viotti e Della Torre, tutti usciti mentre si trovavano in odore di prime posizioni. La regolarità, unita a qualche buon tempo, ha dunque premiato Vezza, Rossi e Bertola, finiti nell'ordine dietro ad Orlando e Beltrandi. In gruppo A, spariti i primattori Bettanin, Tarditi e Davisol, la vittoria è andata a Ferrara. Da segnalare due ottime prestazioni, quelle di Obscure (primo in gruppo 2 e settimo assoluto) e di Alberto Bigo (primo in gruppo N e ottavo assoluto) rientrato dopo una sosta di quasi un anno. Il torinese ha vinto con la Ritmo 125 in un gruppo N dove ci sono frotte di Ritmo 130 ben guidate (Farina, Mondino, Bailetti) e l'ottima Renault 11 Turbo di Benazzo.

Sergio Remondino

RALLY 1. SERIE

Diano D'Alba, 26 agosto 1984

2. Rally DOC

Quinta prova Coppa Italia 1. zona, coef. 3

Le classifiche

Assoluta: 1. Redolfi-Asteggiano (Porsche 911 RS) in 1.05'38"; 2. Beltrandi-Cavalleri (Lancia Rally) 1.07'31"; 3. Vezza-Bolla (Lancia Rally) 1.10'00"; 4. Rossi-Bignardi (Opel Ascona 400) 1.10'03"; 5. Capellino-Furia (Lancia Rally) 1.10'17"; 6. Bertola-«Erba» (Porsche 911 SC) 1.11'16"; 7. Obscure-Sobrino (Opel Kadett GTE) 1.11'16"; 8. Bigo-Bigo (Fiat Ritmo 125) 1.12'54"; 9. Ferrara-Chiarlo (Opel Kadett GTE) 1.13'07"; 10. Argeli-Priasco (Opel Kadett GTE) 1.13'14".

GRUPPO N

Classe 2000: 1. Bigo-Bigo (Ritmo 125 Abarth) in 1.12'54"; 2. Benazzo-Sini (Renault 11 Turbo) 1.13'57"; 3. Farina-Ardizzoia (Ritmo 130)1.14'16"; 4. Mondino-Martino (Ritmo 130) 1.14'48"; 5. Bailetti-Racca (Ritmo 130) 1.14'58"; 6. Vizzardelli-Baro (Ritmo 130) 1.16'04"; 7. Contardi-Nutto (Ritmo 125) 1.16'18"; 8. De Giovanni Magliano (Ritmo 130) 1.16'28"; 9. Canale-Carnevaro (Escort XR3) 1.16'58"; 10. Lazzari-Gobbo (Ritmo 130) 1.17'32"; 11. Righini-Vela (Ritmo 130) 1.17'55"; 12. Aloisi-Pellegro (Ritmo 130) 1.19'22"; 13. Zago-Villani (Talbot Sunbeam) 1.19'38"; 14. Arman-Navire (Renault 5 Alpine) 1.25'28"; 15. Pastrone-Veini (Talbot Sunbeam) 1.40'08".

Classe 1400: 1. Ghio-Colucci (Opel Corsa) in 1.19'00"; 2. Grassi-Rapetti (Visa GT) 1.19'45"; 3. Melano-Miglietti (Visa GT) 1.19'57"; 4. Vial-De Marchi (Visa GT) 1.20'59"; 5. Moiso-Molena (Visa GT) 1.21'02"; 6. Camerano-Rivella (Visa GT) 1.21'17"; 7. Gorani-Barbieri (Opel Corsa) 1.21'43"; 8. Bosco-Fuscà (Visa GT) 1.22'20"; 9. Marinone-Pastore (Opel Corsa) 1.22'38"; 10. Maggetto-Maggetto (Visa GT) 1.22'55"; 11. Villa-Ceruti (Talbot Samba) 1.23'; 12. Falcinelli-Farina (Opel Corsa) 1.24'54".

Classe 1150: 1. Bosco-Raimondi in 1.21'45"; 2. Rivoira-Falco 1.21'55"; 3. Sparti-Magliano 1.22'04"; 4. Merlo-Benasco 1.22'27"; 5. Scalia-Boretti (Fiat 127 S) 1.23'25"; 6. Rovei-Banfi 1.24'35"; 7. Rota-Lentini 1.25'30"; 8. Seghesio-Battaglino 1.25'53"; 9. Olivero-Felia 1.26'47"; 10. Garrino-Gella 1.26'48"; 11. Rivardo-Casazza 1.27'52"; 12. Momesso-Tentori 1.30'22"; 13. Boschi-Bardotto 1.31'01". (Tutti su A112 Abarth).

GRUPPO A

Classe 2000: 1. Ferrara-Chiarlo (Opel Kadett) in 1.13'07"; 2. Verna-Ravera (Ascona SR) 1.14'15"; 3. Vaira-Ferrero (Ascona SR) 1.15'58"; 4. Valsania-Marinetto (Ascona) 1.16'18"; 5. Rapetti-Passalacqua (Ritmo 130) 1.17'15"; 6. Davisod-Baccini (Ascona SR) 1.18'36"; 7. Serra-Quaglia (Ascona SR) 1.20'36"; 8. Ravotto-Spandre (Ascona SR) 1.23'38".

Classe 1600: 1. Bergese-Prandino (Golf GTi) in 1.15'41"; 2. Arietti-Fidanza (Golf GTi) 1.17'49"; 3. Marietta-Mattioli (Polo GL) 1.22'50"; 4. Gallo-Cisero (Mini De Tomaso) 1.23'59"; 5. Espen-Del Santo (Mini De Tomaso) 1.23'28"; 6. Fassolo-Susso (Talbot Sunbeam) 1.23'37"; 7. Furia-Branda (Alfasud TI) 1.24'14"; 8. Oprandi-Tedesco (Talbot Sunbeam) 1.25'07".

Classe 1300: 1. Ricotto-Sabena (Fiat 127 Sport) in 1.17'0; 2. Feira-Tosi (Fiat 127 Sport) 1.18'35"; 3. Ragogna-Giallione (A 112 Abarth) 1.18'51"; 4. Bracaloni-Bracaloni (Fiat 127 S) 1.21'28"; 5. Terzano-Majocchi (A 112 Abarth) 1.23'02"; 6. Bracotti-Raviola (Peugeot 104 ZS) 1.41'14".

GRUPPO 2

Classe oltre 2000 (non costituita): 1. Marocco-Fugiglando (Talbot Lotus) in 1.14'04".

Classe 2000: 1. Obscure-Sobrino (Opel Kadett) in 1.11'16"; 2. Angeli-Priasco (Opel Kadett) 1.13'14"; 3. Orlando-Boiazzini (Opel Kadett) 1.16'48"; 4. Gaira-Rabbione (Opel Kadett) 1.20'43"; 5. Vogliotti-Cena (Ford Escort RS) 1.20'54"; 6. Nervo-Alessandri (Opel Kadett) 1.22'13".

Classe 1600: 1. Amerio-Amerio (Scirocco) in 1.14'23"; 2. Beato-Marletta (Renault 5 Alpine) 1.15'23"; 3. Marengo-Zuccaro (Scirocco) 1.17'46"; 4. Scamuzzi-Altieri (Scirocco) 1.23'41"; 5. Valli-Valli (Alfasud) 1.30'18". **Classe 1300:** 1. Amerio-Finatti (Fiat 127) in 1.22'57"; 2. Rivetti-Rivetti (Peugeot 104) 1.27'34"; 3. Bovio-Fenocchio (Fiat 127) 1.29'09". **GRUPPO B**

Classe oltre 2000: 1. Redolfi-Asteggiano (Porsche 911 SC) in 1.05'38"; 2. Beltrandi-Cavalieri (Lancia Rally) 1.07'31"; 3. Vezza-Bolla (Lancia Rally) 1.10'00"; 4. Rossi-Bignardi (Opel Ascona 400) 1.10'03"; 4. Capellino-Furia (Lancia Rally) 1.10'17"; 6. Bertola-«Beba» (Porsche 911 SC) 1.11'01"; 7. Capellino-Zobegni (Porsche 911 SC) 1.15'57". **Classe 2000:** 1. Boggero-Scarparo (Talbot Samba) in 1.15'19"; 2. Bivaldi-Capella (Renault 5 Turbo) 1.15'26"; 3. Domaine-Martina (Lancia Beta Montecarlo) 1.20'03"; 4. Negro-Donalisio (Ford Escort RS) 1.21'01". **GRUPPO 4**

Classe oltre 2000 (non costituita): 1. Decé-Buffej (Porsche 911) in 1.21'42"; 2. Zanetta-Verdoia (Porsche 911 SC) 1.26'02".

■ **PREOCCUPAZIONE** per «Lucky» alla vigilia del Rally di Piancavallo. Il leader del campionato Open è infatti caduto in moto, procurandosi serie lesioni ad un ginocchio. Indubbiamente le sue prestazioni in gara saranno alterate da questo inconveniente che potrebbe influenzare l'esito finale del campionato.

■ **LA SECONDA** fase del campionato italiano stock car si è aperta all'autodromo Farnesina Pista Azzurra di Bologna nella giornata domenicale. Nella classe riservata alle 1600 le batterie sono state vinte da Leporatti. L'attuale dominatore della classe ha preceduto in classifica finale Cristiano e Belli, mantre Alvisi si è imposto nella «super» davanti a Lombardini e Esposito. La gara conclusiva, nella quale sono scese in pista le 1000, è stata vinta da Anderlini. Secondo e terzo, rispettivamente, sono giunti Scarpellini e Maccaferri. Domenica prossima sulla pista emiliana verrà disputata la sesta gara del campionato nazionale stock car.

■ **C'ERA MOLTA CURIOSITÀ** a Porto Carras intorno all'Audi Quattro che Konrad Schmid aveva affittato ai greci Jigger-Raftopoulos anche perché le abbondanti pioggie avevano reso molto fangose le strade, a tutto vantaggio delle vetture a trazione integrale. La prova dell'Audi è invece stata molto deludente: tredicesima dulla prima PS e quindi ritirata per problemi all'iniezione.

RALLY 2. SERIE/Una Valle Piacentina

Pelloni re del bagnato

ANCARANO — Nuova località di partenza ma consueta formula per la sesta edizione del Rally di una Valle Piacentina, con tre prove speciali (Bettola, Cerro e Travo) da percorrere due volte per un totale di 11,6 chilometri. Fra i 97 equipaggi che hanno preso il via mancava Ottaviani, che ha così impedito il tradizionale duello per la vittoria assoluta con Sassi, mentre Fiori, primo lo scorso marzo, era di nuovo in gara ma la volante di una Ascona gr. A in luogo della fedele Kadett GTE. La corsa è stata molto vivace, movimentata anche dalla pioggia che si è messa a scendere all'inizio del secondo giro, la fase in cui Pelloni-Casari hanno ipotecato la vittoria assoluta. Sull'asfalto bagnato il pilota della scuderia Boschi ha saputo evitare ogni insidia senza rallentare troppo la cadenza, tanto da vincere tutte e tre le prove speciali e di conseguenza ottenere il primo successo assoluto della sua carriera. Il giro d'inizio, con cielo coperto ma strade asciutte, vedeva lottare per il primato Sassi-Trentalancia e Scarpelli-Gaeta: alla Golf dei primi andavano la prima e la terza speciale, l'altra era vinta dall'Alfa GTV ma i due erano in testa con lo stesso tempo al riodinamento, quando Pelloni-Casari condivideva il terzo posto col solitario Travagin, rallentati da problemi di pescaggio della benzina all'inizio. La ripetizione del tratto in salita di Bettola con la pioggia dava l'assetto definitivo ai primi tre posti della classifica generale: la Ritmo Abarth di Pelloni-Casari, molto a loro agio sul bagnato, passava al comando vincendo la ps, Sassi-Trentalancia diventavano secondi per aver perso tempo causa l'appannamento del parabrezza provocato da una inopportuna accensione del riscaldamento. Stobbia-Cavaliere salivano al terzo posto, a completare quello che sarebbe stato il podio finale. Scarpelli-Gaeta uscivano dalla zona alta della classifica per due testacoda e Travagin retrocedeva per il difettoso funzionamento del tergicristallo della sua Renault 5. Pelloni-Casari vincevano le rimanenti due prove, precedendo in entrambe le occasioni Stobbia-Cavalieri che, per due secondi, terminavano terzi, dietro a Sassi-Trentalancia. Il gruppo N anadava alla Ritmo 130 di Trocchi e vedeva l'unico reclamo della manifestzione, fra concorrenti con le Ford Escort XR3. Su protesta di Saredi-Cavallini venivano infatti tolti di classifica Vincenzi-Stella per scarico non regolamentare. Nessun gruppo 4 in gara e una sola gruppo B, la Citroën Visa Chrono di Marino-Petrosino che partecipava per affiatarsi con la vettura e finivano ventiduesimi sui 75 equipaggi al traguardo.

Luigi Massari

Ancarano (Piacenza), 25 agosto 1984

6. Rally di una Valle Piacentina

Rally 2. serie

Le classifiche

Assoluta: 1. Pelloni-Casari (Fiat Ritmo Abarth) in 15'57"; 2. Sassi-Trentalancia (VW Golf GTI) 16'09"; 3. Stobbia-Cavaliere (Opel Ascona) 16'11"; 4. Fiori-Zanini (Opel Ascona) 16'20"; 5. Travagin (Renault 5) 16'22"; 6. Campori-Gentili (Alfasud TI) 16'22"; 7. Scarpelli-Gaeta (Alfa Romeo GTV 2000) 16'33; 8. Zavarini (Alfasud TI) 16'44"; 9. Bentivogli-Masini (Alfasud TI) 16'48"; 10. Trocchi (Fiat Ritmo 130) 16'48".

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Bertaccini-Cicognani in 18'00"; 2. Scolari-Scolari 18'49"; 3. Varale Rolla-Quaglia 19'12"; 4. Gerosa-Soldatini 19'21"; 5. Sassi-Iotti 19'22"; 6. Baccalà-Baccalà 19'33"; 7. Di Pasquale-Orsi 19'37". (Tutti su A112 Abarth).

Classe 1400: 1. Conti-Bassi (Opel Corsa) in 17'40"; 2. Fogazzi-Limonta (Talbot Samba Rallye) 18'01"; 3. Brambilla-Lovati (Talbot Samba Rallye) 18'04"; 4. Brusoni-Moroni (Tambot Samba Rallye) 18'20"; 5. Piva (Talbot Samba Rallye) 18'21"; 6. Sandei-Bovone (Talbot Samba Rallye) 18'42"; 7. Cordano-Podestà (Talbot Samba Rallye) 18'52"; 8. Cantarelli-Cantarelli (Talbot Samba Rallye) 18'58"; 9. Fagioli-Nicelli (Opel Corsa SR) 19'46".

Classe 1600: 1. Saredi-Cavallini (Ford Escort XR3) in 17'40"; 2. Milossevich-Vallisne (Ford Escort XR3) 17'48"; 3. Lancioni-Raffaelli (Alfasud TI) 18'37".

Classe 2000: 1. Trocchi (Fiat Ritmo 130) in 16'48"; 2. Gasparini-Marani (Fiat Ritmo 130) 17'29"; 3. Motti-Toni (Fiat Ritmo 130) 18'01"; 4. Gandolfi-Fuochi (Fiat Ritmo 125) 18'16"; 5. Lozza-Fiorendi (VW Golf GTI) 18'25".

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Zanella-Tinelli (Fiat 127 Sport) in 17'33"; 2. Pambianchi-Scotti (Fiat 127 Sport) 17'37"; 3. Troglio-Fava (A112 Abarth) 17'50"; 4. Romani-Ferri (A112 Abarth) 17'50"; 5. Conti-Deriu (Peugeot 104) 17'57"; 6. Partè-Achilli (A112-Abarth) 18'03"; 7. Mocellin-Valdi (A112 Abarth) 18'26"; 8. Sangermani-Mieli (fiat 127 Sport) 18'52"; 9. Ferrari-Venturini (Fait 127 Sport) 19'39"; 10. Ceccarelli-Bertagna (A112 Abarth) 27'31".

Classe 1600: 1. Campori-Gentili (Alfasud TI) in 16'22"; 2. Ghezzi-Cavallini (Talbot TI) 17'21"; 3. Azzoni-Ruzzon (Alfasud TI) 18'09"; 4. Brandinali-Lecchi (Talbot TI) 18'22".

Classe 2000: 1. Pelloni-Casari (Fiat Ritmo Abarth) in 15'57"; 2. Stobbia-Cavaliere (Opel Ascona) 16'11"; 3. Fiori-Zanini (Opel Ascona) 16'20"; 4. Scarpelli-Gaeta (Alfa Romeo GTV 2000) 16'33"; 5. Ghiringhelli-Lauri (Opel Manta GTE) 16'55"; 6. Zucchi-Negri (Opel Kadett GTE) 16'59"; 7. Minuti-Nolli (Opel Kadett GTE) 17'17"; 8. Cremona-Brambilla (Opel Kadett GTE) 17'32"; 9. Mardegan-Breggiè (Opel Manta GTE) 17'43"; 10. Crestani-Zanetti (Opel Kadett GTE) 17'44"; 11. Simoncini-Terzaghi (Renault 5 Turbo) 17'53".

GRUPPO 2

Classe 1150: 1. Barbieri-Berselli (Fiat 127) in 17'49"; 2. Marchini-Malinverno (Ford Fiesta) 17'54"; 3. Deri-Giovacchin (A112 Abarth) 17'55"; 4. Oliveri-Figari (A112 Abarth 70 CV) 18'05"; 5. Valdetara-Testori (Fiat 127) 18'37"; 6. Cigala-Carnio (A112 Abarth) 18'52"; 7. Barbieri-Zecchi (A112 Abarth) 19'18"; 8. Rossi-Barbieri (Fiat 127) 19'45"; 9. Martinetti-Minghetti (A112 Abarth) 19'49"; 10. Musiari-Musiari (Fiat 127) 20'09"; 11. Giorgetti-Da Col (Fiat 127) 22'09".

Classe 1300: 1. Bentivogli-Masini in 16'48"; 2. Berretti-Guidi 17'19"; 3. Monti-Fumi 17'40"; 4. Porcari-Dametti 18'12"; 5. Mori-Panizza 18'31". (Tutti su Alfasud TI).

Classe 1800: 1. Sassi-Trentalancia (VW Golf GTI) 16'09"; 2. Travagin (Renault 5) 16'22"; 3. Zavarini (Alfasud TI) 16'44"; 4. Crestani-Rossi (Renault 5) 16'57"; 5. Carrara-Santucci (VW Scirocco GT) 18'02"; 6. Biava (Alfasud TI) 18'51"; 7. Carrara-Morelli (VW Scirocco GTI) 19'08".

IL VINCITORE PELLONI (Attualfoto)

KART

Restituito a Sospiri l'italiano 100 Avenir

Assegnato a Vincenzo Sospiri il titolo italiano Kart della 100 Avenir. Infatti il tribunale d'appello ha deciso di accogliere il reclamo presentato dal ravennate che si era visto squalificare per essere stato trovato sotto peso alle verifiche tecniche della terza finale. Con questo verdetto quindi la classifica del campionato italiano vede primo Sospiri, secondo Filipponi e terzo Colciago. Con questa affermazione Sospiri conquista un titolo nazionale per il terzo anno consecutivo. (g. p.)

Piancavallo senza Zanini

Non vedremo lo spagnolo Antonio Zanini in gara al Rally di Piancavallo, appuntamento Open in programma il 31 agosto-1 settembre. Il pilota avrebbe dovuto gareggiare con una versione più affinata e potente della Ferrari 308 GTB 2 valvole, usata finora con successo nel campionato spagnolo. Il protrarsi di alcuni collaudi in Spagna con la Talbot Samba, di cui Zanini è pilota ufficiale, ha impedito alla ProMotorSport di portare avanti un adeguato collaudo pre gara e per questo motivo il team ha deciso di rinviare il debutto ad altra occasione.

■ **GIORGIO LEONETTI**, team manager della scuderia Tre Gazzelle, non ha potuto gustare l'arrivo vittorioso di Capone a Porto Carras perché costretto a letto, nella sua camera d'albergo, a causa di una dolorosa forma di avvelenamento alimentare che lo ha colpito durante la seconda tappa del rally.

■ **A PIANCAVALLO** esordisce la Renault 11 gruppo N affidata ai triestini Lupidi-Montenesi che lasciano così la Renault 5 turbo per passare ad una nuova avventura nei gruppi minori.

■ **C'È UN NUOVO SPONSOR** sull Ritmo gruppo A con cui Gabriele Noberasco partecipa al campionato europeo: la ditta «Raipack» di Genova, produttrice di imballaggi per alimenti.

MONDIALE RALLY/Audi iridata in Finlandia

Peugeot a Mille

I laghi finnici sanciscono matematicamente il titolo per la Casa tedesca, ma è la piccola francese a dominare una gara combattuta e selettiva. Alen grande secondo con la 037

di **Roberto Boccafogli** - Fotografie **Cockpit**

JYVÄSKILÄ - Alla fine è stata festa grande per tutti. Per la Peugeot, vittoriosa alla grande e appena alla terza apparizione della giovane ma già pretenziosa 205 turbo 16, ma anche per l'Audi, finalmente sicura del titolo iridato. Festa anche per la Lancia, delusa forse nelle speranze di un successo che avrebbe riscattato una stagione non vincente, ma rallegrata dalla conferma del grande valore della «vecchia» 037, della quale molti attendono ormai l'erede a quattro ruote motrici. Ma è stata festa soprattutto per il campionato mondiale, da tanto tempo non più valorizzato da una gara così intensa ed emozionante. Proprio così: forse perché ormai abituati al grigiore dei più recenti rally iridati, dalle scintille di questo Mille Laghi siamo rimasti letteralmente abbagliati. È stato, infatti, uno spettacolo eccezionale. Fin dalla prima speciale, piloti e vetture hanno dato vita, su ogni metro del lungo budello di sterrato, a una sfida di cui era impossibile intuire l'epilogo. La storia della gara si è snodata con un episodio emozionante dopo l'altro: dal via furioso di Alen, primo in sette delle undici speciali della prima tappa, al crollo progressivo delle due Audi «corte», alla rincorsa di Vatanen, sempre più veloce e regolare con la piccola Peugeot. E ogni volta con distacchi minimi, a conferma della straordinaria

segue

A Stig Blomqvist, sopra, è bastato portare la Quattro «lunga» al quarto posto per assicurare matematicamente il titolo all'Audi. Markku Alen, a sinistra nella speciale cittadina di Jyvaskila, era convinto di poter vincere, ma si è inchinato alla 205 di Vatanen

Peugeot a Mille

segue

volontà di vincere degli uomini e per la felicità del pubblico: presente in proporzioni eccezionali in ogni punto del percorso, a volte a pochi centimetri da dove le vetture passavano a velocità incredibili.

AL MILLE LAGHI chiedevano tutti molto, moltissimo. La Casa di Ingolstadt chiedeva il suggello della matematica a un dominio sul mondiale esercitato fin dalla prima gara dell'anno. Per raggiungerlo, si è impostata la gara di Blomqvist su un ritmo tale da evitare ogni possibilità di sorprese negative. Mentre Stig controllava (si fa per dire, date le cadenze ossessive e incontrollabili della corsa) gli avversari, Mikkola e la Mouton sono stati chiamati a un test di conferma dei miglioramenti della Sport Quattro. Ma la «corta» di Ingolstadt non ha invece fornito le certezze sperate, rivelando quanto ancora sarà necessario lavorare per portarla al livello della «lunga» campione mondiale. Tutto il contrario è accaduto in casa Peugeot. Si chiedeva una conferma definitiva delle velleità della 205 turbo 16, e la risposta non poteva essere più netta. Escluso infatti qualche problema di assetto, denunciato soprattutto nei primissimi frangenti di gara e poi corretto perfettamente, Vatanen non ha potuto lamentare altri rallentamenti alla sua corsa verso la vittoria. Il campionato '85 può già vantare una pretendente, accreditata dalle dichiarazioni bellicose di un felice e baldanzoso Jean Todt a fine gara. Molti i sorrisi anche nel team Lancia. A fine prima tappa, con Alen in prima posizione davanti a un Vatanen scatenato, Cesare Fiorio non ha potuto impedirsi un **«volete tutti pensionarla a favore della 038. Vedete bene, invece, che la nostra "vecchia" qualcosina può ancora dare...».**

MA È STATA anche e soprattutto una sfida di uomini. In casa Audi, un Mikkola supermotivato non vedeva l'ora di fare vedere di cosa era ancora capace, una volta che il team non gli aveva imposto di gareggiare solo in copertura di Blomqvist. L'incidente di cui potete leggere in cronaca lo ha tolto di mezzo quando era già lontano dalla lotta per il primato, ma prima di ciò Hannu ha fatto vedere numeri di alta scuola. Era incredibile, nelle prime fasi della gara, vedere con quale gusto, con quale foga quasi, i «vecchi» Mikkola, Alen, Vatanen se le dessero di santa ragione su salti e curve da brivido fra

Sfiorato il dramma

Seconda speciale del rally, a Humälämäki. In un tratto molto affollato dal pubblico, richiamato da tre salti consecutivi molto spettacolari, la Vauxhall Chevette numero 48 degli inglesi Roderick-Holmes entra in testacoda all'atterraggio dal secondo salto. La vettura si impunta nel fosso a lato del percorso e decolla in un volo che la porterà ad atterrare sulla folla. Il bilancio dell'incidente poteva essere tragico, ma fortunatamente si limita a gravi lesioni alle gambe del pilota e a nove feriti tra il pubblico, di cui quattro vengono ricoverati in ospedale in condizioni abbastanza serie. Nella foto, il relitto della vettura

gli abeti. Markku, in particolare, pareva volesse davvero dimostrare qualcosa. Gli stessi uomini del suo team non riuscivano a nascondere stupore e ammirazione, nel vedere quali tempi il loro pilota stesse ottenendo e con quale determinazione si stesse impegnando. Da Vatanen, attendersi una prestazione «top» era forse più semplice. Dopo l'uscita a vittoria quasi in tasca della Corsica e dopo i problemi tecnici dell'Acropoli, Ari ha confermato con facilità strabiliante che se davvero la Peugeot desidera il titolo '85, ebbene nessuno meglio di lui potrà portare il programma in porto. La conferma del team, a fine gara, del suo ingaggio per l'anno venturo non si può che considerare la logica conclusione della sua eccezionale prestazione in gara. Proprio alla luce di queste valutazioni, a Jyväskilä, a gara conclusa, la sensazione dominante non era tanto di campionato finito, quanto di imminenza di una stagione dai connotati quasi certamente eccezionali.

RIMANE APERTO il discorso per l'iride piloti. Con il quarto posto finlandese Blomqvist ha compiuto un altro passettino in avanti, ma anche Alen, con i quindici punti del secondo posto, è tutt'altro che escluso dalla lotta. Solo teoricamente, però. Per contendere l'iride a Stig, Markku dovrebbe partecipare, oltre alla prossima gara di Sanremo, anche al Costa d'Avorio e al Rac. Impegni, questi, non previsti dal programma Lancia. Resta da vedere, soprattutto alla luce di un eventuale buon risultato nella prossima gara, se a Torino si deciderà per il sì alle due trasferte di fine stagione. In casa Lancia non si nega alcune possibilità, e non bisogna dimenticare che un titolo piloti rally in una stagione tanto scarsa di risultati per il gruppo Fiat, ha certamente un suo fascino.

Oltre ad Alen e Vatanen, fra gli osservati speciali del rally c'era anche Henri Toivonen. Il giovane finlandese non è mai stato compreso nella battaglia per il primato, anche a causa della politica di squadra della Lancia che ha preferito «lanciare» Markku. Ciononostante, Henri è sempre stato fra i piloti più spettacolari in gara, se non il più spettacolare in assoluto, e non ha commesso alcuno di quegli errori che già molte volte hanno compromesso sue gare. Su Toivonen si fondano molte delle speranze Lancia per il futuro: quasi certamente non andranno deluse. Se il mondiale '84 è ormai agli archivi, quello '85 è praticamente già iniziato. È meglio iniziare a pensarci...

(r. b.)

La parola ai ds Audi, Lancia e Peugeot

Si preannuncia un grande Sanremo

Lo sostiene Fiorio, non sorpreso dalla super 205

JYVÄSKILÄ - Erano in tre, qui al Mille Laghi, a sperare in qualche cosa. Tre uomini, tre Case. Gumpert, con l'Audi, voleva la certezza matematica nella duplice vittoria piloti-marche; Todt, con la Peugeot, confidava in una vittoria finalmente acquisita e non solamente sfiorata, o potenzialmente dimostrata possibile; Fiorio rappresentava la speranza più flebile, quella che nei proverbi passa per essere l'ultima a morire, e cioè che qualche catastrofe impedisse all'Audi di portare a casa i punti mancanti alla definitiva attribuzione del titolo. A rally finito, e finito nel modo che abbiamo visto, ognuno ha avuto la sua razione, umana e professionale insieme, un un momento in cui le due cose sono difficilmente distinguibili. Cominciamo con chi non ha visto le sue speranze accontentate, cioè Cesare Fiorio e con lui la Lancia. **«L'importante è essere sempre protagonisti:** — ha detto — **non si può vincere sempre e vincere tutto. Qui abbiamo comunque dimostrato che, con una macchina ormai pronta per il pensionamento e a due ruote motrici, possiamo ancora stare daanti ai migliori, vedi tutta la prima tappa, o comunque molto vicini. Alen è stato magnifico e ha fatto una gara tutta d'attacco fino al momento in cui, visto che non c'era più niente da fare, l'ho rallentato un poco. Toivonen è stato molto positivo, ha tenuto dietro Blomqvist e si è guadagnato la priorità Fia più di così non credo potessimo fare. Alla luce dei risultati visti qui in Finlandia, si preannuncia una Sanremo bellissimo. Quanto alla Peugeot, sapevo che sarebbe stata la più veloce; l'ho capito in Grecia, quindi non sono del tutto stupefatto. Solamente, pensavo che tra Vatanen e la vettura, almeno uno dei due accusasse un minimo di problema, un qualcosa, anche minimo, che andasse storto: invece tutto è filato sull'olio per loro, non hanno fatto il benché minimo errore».**

Jean Todt, orgoglioso e commosso allo stesso tempo si è lasciato andare a un impeto di comprensibile fierezza. **«Se in Corsica cercavano di situarci in rapporto alla concorrenza, ora possiamo dire che la ricetta per vincere i rally è la nostra»**; ha detto.

E infine, Gumpert, sorridente come chi è giustamente appagato, non si è sprecato in commenti sulla gara a chi gliene chiedeva. La risposta, breve e lapidaria, e l'epilogo di una stagione: **«Tutto ok, siamo campioni».**

(m. b.)

Mercato piloti

Markku per due

ANCHE al Mille Laghi si è parlato di mercato. La settimana precedente era stato divulgata la notizia del mancato accordo fra il team Peugeot e Walter Röhrl a causa — sostenevano le solite fonti bene informate — del rifiuto del pilota a impegnarsi prima della ormai rituale data risolutiva del mercato piloti rally, prevista per il Sanremo. Si è quindi immediatamente aperta la «caccia» alla seconda guida del team francese, giacché Todt stesso ha confermato l'accordo con Vatanen per la prossima stagione. Come si sa, nell'elenco delle preferenze di Todt figura, appunto dopo Röhrl, il nome di Markku Alen, e il pilota finlandese non ha mai nascosto il suo interesse per la probabile sistemazione al volante della 205 turbo 16. Alen potrebbe però anche confermarsi nel team Lancia, che lo terrebbe più che volentieri anche nell'85, per cui la situazione appare al classico bivio. Markku dichiara tranquillamente di non avere ancora preso una decisione. In Finalandia sia lui sia Henri Toivonen hanno parlato del problema con Cesare Fiorio, ma una soluzione per Markku difficilmente verrà presa prima della metà di settembre, data in cui il pilota si recherà a Torino per approfondire il problema. □

LA CRONACA/037 e 205 in primo piano

Due uomini in fuga

Alen prende il largo nella prima tappa, che conclude al comando. Vatanen lo insegue, lo raggiunge e lo passa: non verrà più ripreso

JYVÄSKILÄ — Sotto il cielo di Finlandia, una massa enorme di spettatori attende golosa l'inizio dello spettacolo più ghiotto di tutto il campionato rally. È il cielo è bello, anzi bellissimo, con qualche nuvola candida e un sole deciso che intiepidisce l'aria sempre un po' troppo frizzante di queste latitudini. È Mikkola a lanciarsi per primo sulla PS d'apertura, inaugurando la più colossale gara di salto che mondo conosca. È invece Blomqvist a segnare il primo scratch della serie. Chi pensava di vedere così delinearsi fin dalle prime battute la fisionomia del rally si sbaglia. Dopo l'acuto iniziale, lo svedese si allontana dalla prima posizione e si installa intorno al terzo-quarto posto. Si dice che il suo motore non giri perfettamente «rotondo», ma tutti pensano che Stig non cerchi troppo il rischio, avendo l'occhio fisso al campionato, com'è giusto. Anche Mikkola ha qualche spunto nei primissimi tratti cronometrati, ma poi comincia a dolersi di un turbo dalle risposte non troppo pronte, e naviga anche lui nei dintorni del compagno di squadra. Chi è veramente nei guai è il terzo pilota Audi, Michèle Mouton, che non riesce ad andare dritta nemmeno in rettilineo. Questo, oltre a darle palpitazioni sui dossi, la tiene ben lontana dalle prime posizioni. Un altro a non potersi esprimere a dovere è Waldegaard, sempre preoccupato per lo strano comportamento della «pancia» della sua vettura, afflitta da un sostegno dell'albero di trasmissione che, non ben fissato, balla di qua e di là. Nella quinta prova, Bjorn è costretto a un'andatura ridottissima per non perdere «le frattaglie». Per questo, alla fine della prima tappa non lo si vedrà nei primi dieci. Henri Toivonen parte con un ritmo non proprio indiavolato, fedele alle consegne della sua squadra che lo vuole vedere sulla pedana d'arrivo. Un problema al manicotto del volumetrico, che gli si stacca nell'ottava prova, lo fa retrocedere al quinto posto, che manterrà fino al termine della tappa. Quello che risulta chiaro fin dalla quarta PS è che il 1000 Laghi 1984 è una faccenda tra Alen e Vatanen. Il pilota Lancia appare scatenato: l'anno scorso aveva giurato che avrebbe vinto nell'84 e ha tutta l'aria di volere tener fede al giuramento. Sono sicuramente i suoi i passaggi più spettacolari, addirittura insensati per la gente normale. La prova dell'impegno feroce del pilota Lancia sulle piste di casa sua è un'uscita di strada, nella PS 9 con danni a cofano e fanaleria. Markku riesce a contenere il danno in soli 12", permettendo però a un Vatanen in costante progressione di avvicinarsi. Ari, da parte sua, dopo un inizio prudente serra sempre più il ritmo, conquistando senza sforzo il secondo posto alla 4. prova e mettendosi sempre più pericolosamente in caccia di Alen. Dopo l'uscita del pilota Martini, Vatanen spinge un po' più a fondo, e rimonta di altri 2". Siamo a una prova dal termine della prima tappa: Alen difende coi denti il suo primato segnando lo stesso tempo di Ari e rientrando a Jyväskilä ancora in testa alla gara. Seguono Mikkola e Blomqvist. L'ottimo Eklund, con l'Audi, è 7., mentre la sconcertata Mouton è solo ottava.

L'INDOMANI mattina, di buon'ora, la temperatura non è più la stessa del giorno prima: fa un freddo cane e il cielo è così pesante, così nero, che sembra debba cadere da un momento all'altro sul rally che, sonnacchioso, emerge dal Rantasipi, l'hotel che ospita la direzione gara e tutti gli annessi e connessi della corsa finlandese. È Mikkola, inaspettatamente, a dare la sveglia, vincendo la prima delle nove prove della 2. sezione. Dietro di lui, a un solo secondo, tre uomini: Alen, Blomqvist e Vatanen. Si tratta di uno spunto isolato, al quale segue una mitragliata di vittorie di Vatanen, che si aggiudica tutte le speciali della seconda sezione. Dietro di lui Alen, sorpassato già nella 13., non si rassegna al ruolo di cadetto e attacca sempre più furiosamente, col risultato di andare nuovamente fuori, nella 19. speciale. Fortuna, o abilità nello scegliere i punti dove rischiare l'uscita di strada, fatto sta che Markku non perde che 20", ma rientra in strada col cambio bloccato in quarta. Si sciroppa in queste condizioni anche tutta la ventesima prova, finché i meccanici trovano la pietra che, incastratasi nell'ingranaggio, è la responsabile della paralisi del cambio. La foga gioca uno scherzo molto meno piacevole anche a Michèle Mouton, che, felice di avere risolto i suoi problemi di tenuta, si era ributtata nella mischia con entusiasmo. Troppo. Su un dosso della 14. la Quattro «corta» della ragazza Audi parte in testa coda e decolla capottando un paio di volte. Michèle riparte senza parabrezza e con la vettura aerodinamicamente modificata un po' da tutte le parti. I lavori di ripristino costano però troppo tempo, e provocano l'esclusione dalla gara. Blomqvist e Mikkola sembrano avere ritrovato un po' di vivacità e riescono a inserirsi di tanto in tanto tra Vatanen e Alen. La seconda sezione va in archivio con Vatanen in vantaggio di 1'13" su Alen, seguito da Mikkola e Blomqvist.

SI VA A ricominciare con la prova, ormai classica, del circuito cittadino in Jyväskylä, verso le tre del pomeriggio. È di nuovo Mikkola a fare il miglior tempo, ben presto imitato da Blomqvist che si impone in quella successiva, facendo sperare in un risveglio Audi. La cosa invece finisce lì. Più duraturo sembra invece il risveglio di Toivonen, che si prende il lusso di vincere finalmente una prova, la 25., la stessa che vede una «toccata» di Mikkola, che ne esce apparentemente con poco danno: la ruota anteriore destra storta. Ripar-

TUTTO IL RALLY SPECIALE PER SPECIALE

a cura di **Maurizia Baresi**

1 Konela km 4,28

1. Blomqvist	in 2'36"
2. Vatanen	a 1"
3. Mikkola	3"
4. Alen	4"
5. Eklund	7"
Toivonen	7"
7. Laine	8"
8. Kankkunen	10"

2 Humälämäki km 3,60

1. Alen	in 1'39"
2. Mikkola	a 2"
Toivonen	2"
4. Kankkunen	3"
5. Blomqvist	4"
6. Vatanen	5"
7. Mouton	7"

Annullata.

3 Pohjola km 7,91

1. Alen	in 3'57"
2. Mikkola	a 2"
Blomqvist	2"
Toivonen	2"
5. Vatanen	5"
6. Mouton	9"
Kankkunen	9"
8. Laine	10"

4 Ehikki km 6,52

1. Alen	in 3'19"
2. Vatanen	a 2"
3. Blomqvist	3"
4. Mikkola	4"
Toivonen	4"
6. Laine	8"
7. Eklund	9"
8. Mouton	10"

5 Duninpohja km 24,55

1. Alen	in 12'03"
2. Vatanen	a 5"
3. Toivonen	12"
4. Blomqvist	13"
5. Kankkunen	25"
6. Mikkola	26"
7. Laine	33"
8. Eklund	36"

6 Paijäla km 13,58

1. Alen	in 7'05"
2. Mikkola	a 7"
Vatanen	7"
4. Toivonen	8"
5. Blomqvist	11"
6. Laine	22"
7. Eklund	23"
Kankkunen	23"

7 Poikuskulna km 6,35

1. Vatanen	in 3'15"
2. Alen	a 4"
3. Blomqvist	6"
4. Mikkola	7"
5. Toivonen	9"
6. Eklund	12"
7. Kankkunen	17"
8. Mouton	19"

8 Pihläjakoski km 12,21

1. Alen	in 6'30"
2. Vatanen	a 2"
3. Mikkola	11"
4. Blomqvist	15"
5. Kankkunen	26"
6. Eklund	30"
7. Waldegaard	31"
8. Airikkala	38"

9 Hassi km 23,76

1. Vatanen	in 12'12"
2. Alen	a 10"
3. Toivonen	11"
4. Mikkola	21"
5. Blomqvist	33"
6. Kankkunen	34"
7. Eklund	44"
8. Waldegaard	57"

10 Vaheri km 10,11

1. Vatanen	in 5'04"
2. Alen	a 2"
3. Mikkola	9"
Toivonen	9"
5. Blomqvist	12"
6. Kankkunen	18"
7. Eklund	19"
8. Waldegaard	23"

11 Saalähti km 4,38

1. Alen	in 2'16"
Vatanen	in 2'16"
3. Toivonen	a 1"
4. Mikkola	6"
Blomqvist	6"
6. Eklund	7"
7. Kankkunen	10"
8. Mouton	12"

CLASSIFICA 1. TAPPA

1. Alen	in 58'37"
2. Vatanen	a 2"
3. Mikkola	1'16"
4. Blomqvist	1'21"
5. Toivonen	1'24"
6. Kankkunen	2'41"
7. Eklund	2'59"
8. Mouton	4'59"

12 Ruuhinaki km 3,50

1. Mikkola	in 1'41"
2. Alen	a 1"
Blomqvist	1"
Vatanen	1"
5. Eklund	2"
Toivonen	2"
7. Mouton	3"
8. Kankkunen	4"

13 Taulu km 5,19

1. Vatanen	in 2'23"
2. Mikkola	a 1"
3. Alen	3"
4. Toivonen	4"
Kankkunen	4"
6. Blomqvist	5"
Eklund	5"
Laine	5"

14 Alajoki km 6,42

1. Vatanen	in 3'32"
2. Alen	a 6"
3. Mikkola	7"
4. Blomqvist	8"
5. Toivonen	13"
6. Eklund	15"
Laine	15"
8. Kankkunen	17"

15 Toikkala km 9,45

1. Vatanen	in 5'21"
2. Blomqvist	a 7"
3. Mikkola	9"
4. Alen	11"
5. Laine	15"
6. Toivonen	19"
Kankkunen	19"
8. Eklund	20"

tito con la ruota a posto, Hannu non può sapere che qualcosa di più grave si è rotto. Nella stessa prova Waldegaard è costretto al ritiro per rottura del motore. Nella PS 26 Mikkola spinge a fondo, finendo rovinosamente fuori strada su un dosso per rottura dello sterzo, a piena velocità. Rimasto solo a difendere i colori Audi e il proprio primato nel mondiale, Blomqvist deve ora condurre una gara prudentissima. Vatanen continua a imperversare, colleziona scratch e aumenta il suo vantaggio su Alen, che forse comincia a dubitare di potere più riacchiapparlo. A Kalpalinna, fine della terza sezione, Vatanen ha un minuto e cinquanta su Alen, mentre Blomqvist, terzo, vede Toivonen ben vicino nel suo retrovisore: solo un secondo separa il pilota Lancia dal probabile campione del mondo. In quinta e sesta posizione, Eklund e Kankkunen sono in battaglia fin dall'inizio della gara.

LA ANCORA breve notte finlandese non provoca scossoni nella classifica: Toivonen regola subito alla prima speciale della quarta sezione la questione di quel piccolo secondo e sorpassa Blomqvist, cui un quarto posto, così restando le cose, va benissimo. Kankkunen riesce finalmente a passare Eklund. Un attimo di suspense viene dalla leggera uscita di strada di Toivonen, che si risolve in un ritardo di 20" largamente recuperati da Henry che infila quattro vittorie consecutive. Anche Alen ritrova il piacere della supremazia in tre speciali, ma si può ragionevolmente pensare a un saggio quanto leggerissimo «rilascio» del leader Vatanen, ormai preoccupato innanzitutto di assicurare il risultato.

LA QUINTA sezione è all'insegna della coppia più bella dell'anno: il ritrovato Vatanen e quella sorprendente Peugeot 205 turbo 16 che ha imposto una svolta alla concezione della macchina da rally. Con quattro successi su quattro prove, Vatanen porta in trionfo, a casa sua, la più bella vittoria che il team Peugeot potesse sperare. La pioggia comincia a cadere proprio nel momento in cui Ari e la 205 turbo 16 esultano sul podio.

16 Mäkrä km 5,49

1. Vatanen	in 3'13"
2. Blomqvist	a 2"
3. Mikkola	3"
4. Alen	6"
Toivonen	6"
Laine	6"
7. Eklund	7"
8. Kankkunen	11"

17 Mihinpaa km 17,42

1. Vatanen	in 8'24"
2. Alen	a 2"
3. Toivonen	6"
4. Mikkola	9"
5. Blomqvist	12"
6. Eklund	22"
7. Laine	23"
8. Kankkunen	25"

18 Kalliokoski km 17,54

1. Vatanen	in 8'47"
2. Mikkola	a 10"
Alen	10"
4. Blomqvist	13"
5. Toivonen	17"
6. Kankkunen	31"
7. Waldegaard	36"
Eklund	36"

19 Aijala km 5,70

1. Vatanen	in 3'04"
2. Mikkola	a 4"
3. Blomqvist	5"
4. Toivonen	6"
5. Eklund	8"
6. Kankkunen	11"
Laine	11"
8. Waldegaard	15"

20 Kuukanpaa km 4,91

1. Vatanen	in 2'51"
2. Blomqvist	a 1"
3. Mikkola	4"
4. Toivonen	5"
5. Eklund	6"
6. Laine	9"
7. Mouton	14"
8. Alen	15"

21 Vauhdin Maailma km 2,00

1. Mikkola	in 1'07"
Alen	in 1'07"
Toivonen	in 1'07"
4. Blomqvist	a 1"
5. Vatanen	2"
Waldegaard	2"
Eklund	2"
8. Kankkunen	4"

22 Kuusanmaki km 3,38

1. Mikkola	in 1'40"
2. Blomqvist	a 1"
Toivonen	1"
4. Vatanen	2"
5. Alen	3"
6. Eklund	4"
7. Kankkunen	5"
8. Waldegaard	6"

23 Moksi km 6,43

1. Blomqvist	in 3'26"
2. Mikkola	a 1"
3. Alen	2"
Vatanen	2"
5. Toivonen	6"
6. Eklund	7"
Laine	7"
8. Kankkunen	9"

24 Painaa km 9,30

1. Vatanen	in 4'54"
2. Toivonen	a 3"
3. Alen	4"
Blomqvist	4"
5. Mikkola	7"
6. Eklund	15"
7. Kankkunen	17"
8. Waldegaard	19"

25 Duninpohja km 24,55

1. Toivonen	in 11'48"
2. Alen	a 3"
3. Vatanen	4"
4. Blomqvist	12"
5. Kankkunen	27"
6. Eklund	29"
7. Mikkola	40"
8. Waldegaard	1'00"

26 Paijälä km 13,58

1. Toivonen	in 6'52"
2. Vatanen	a 2"
3. Alen	4"
4. Blomqvist	8"
5. Kankkunen	18"
6. Eklund	22"
7. Saby	38"
8. Eriksson	40"

27 Kesapäivä km 12,88

1. Vatanen	in 6,54"
2. Alen	a 1"
3. Toivonen	2"
4. Blomqvist	10"
5. Eklund	17"
6. Kankkunen	22"
7. Saby	30"
8. Palmqvist	36"

28 Torittu km 7,75

1. Vatanen	in 4'23"
2. Alen	a 5"
3. Blomqvist	6"
4. Toivonen	7"
5. Eklund	11"
6. Kankkunen	17"
7. Saby	22"
8. Poysti	24"

29 Vesijako km 5,73

1. Vatanen	in 2'51"
2. Alen	a 2"
3. Toivonen	3"
4. Blomqvist	6"
5. Eklund	11"
Kankkunen	11"
7. Saby	14"
8. Aho	18"

30 Evo I km 7,81

1. Vatanen	in 4'30"
2. Alen	a 1"
3. Toivonen	3"
4. Blomqvist	5"
5. Kankkunen	15"
6. Eklund	20"
7. Pitkänen	24"
8. Poysti	27"

31 Evo II km 7,37

1. Vatanen	in 4'23"
2. Alen	a 1"
3. Blomqvist	3"
4. Toivonen	5"
5. Eklund	14"
6. Kankkunen	15"
7. Eriksson	22"
8. Poysti	23"

32 Santamaki km 11,27

1. Vatanen	in 5'57"
2. Alen	a 8"
3. Toivonen	9"
4. Blomqvist	14"
5. Kankkunen	20"
6. Eklund	27"
7. Saby	43"
8. Sundstrom	45"

33 Koivukeha km 7,16

1. Vatanen	in 4'06"
2. Blomqvist	a 6"
Toivonen	6"
4. Alen	8"
5. Eklund	11"
6. Kankkunen	16"
7. Saby	26"
8. Eriksson	27"

34 Tirynkilä km 6,92

1. Vatanen	in 4'16"
2. Blomqvist	a 4"
3. Alen	7"
4. Toivonen	8"
5. Eklund	12"
6. Kankkunen	15"
7. Pitkänen	17"
8. Saby	24"

35 Ohtinen km 14,07

1. Alen	in 8'52"
2. Toivonen	a 5"
3. Vatanen	18"
4. Kankkunen	24"
5. Blomqvist	25"
6. Ekund	40"
7. Pitkänen	54"
8. Saby	1'04"

36 Valkkila km 8,79

1. Vatanen	in 5'13"
2. Alen	a 2"
3. Toivonen	5"
4. Kankkunen	8"
5. Blomqvist	9"
6. Eklund	17"
7. Pitkänen	35"
8. Saby	36"

37 Raitoo km 8,83

1. Vatanen	in 5'16"
2. Alen	a 7"
Blomqvist	7"
4. Eklund	14"
Kankkunen	14"
6. Toivonen	30"
7. Aho	31"
8. Saby	33"

38 Vahonen km 17,64

1. Toivonen	in 4'27"
2. Vatanen	a 1"
3. Alen	4"
4. Blomqvist	7"
Kankkunen	7"
6. Eklund	11"
7. Pitkänen	25"
8. Aho	29"

39 Onkemaki km 17,64

1. Toivonen	in 9'54"
2. Alen	a 7"
3. Vatanen	17"
4. Blomqvist	21"
5. Kankkunen	23"
6. Eklund	36"
7. Aho	1'09"
8. Pitkänen	1'15"

40 Lastunen km 3,82

1. Toivonen	in 2'07"
2. Alen	a 1"
Vatanen	1"
4. Kankkunen	3"
5. Blomqvist	4"
6. Eklund	5"
7. Aho	12"
8. Pitkänen	14"

41 Savo km 7,96

1. Toivoen	in 4'37"
2. Vatanen	a 2"
3. Alen	5"
4. Kankkunen	13"
5. Blomqvist	15"
Eklund	15"
7. Saby	35"
8. Aho	36"

42 Pohtola km 5,64

1. Alen	in 3'42"
Vatanen	in 3'42"
3. Toivonen	a 1"
4. Blomqvist	3"
5. Eklund	4"
Kankkunen	4"
7. Saby	17"
8. Poysti	18"

43 Teralahti km 6,77

1. Alen	in 3'58"
2. Vatanen	a 3"
3. Toivonen	5"
4. Blomqvist	6"
5. Kankkunen	9"
6. Eklund	13"
7. Pitkänen	28"
8. Poysti	30"

44 Pirttijarvi km 6,64

1. Vatanen	in 3'46"
2. Alen	a 1"
3. Toivonen	6"
4. Blomqvist	7"
5. Eklund	9"
Kankkunen	9"
7. Poysti	21"
8. Tabatoni	24"

45 Murole km 7,67

1. Vatanen	in 4'28"
2. Alen	a 2"
3. Blomqvist	6"
4. Toivonen	8"
5. Eklund	11"
6. Kankkunen	12"
7. Poysti	26"
8. Saby	28"

46 Syvajärvi km 8,27

1. Blomqvist	in 4'55"
2. Vatanen	a 1"
3. Alen	3"
4. Toivonen	7"
5. Eklund	10"
6. Kankkunen	18"
7. Poysti	24"
8. Pitkänen	27"

47 Vaarinmäja km 6,21

1. Alen	in 3'41"
Vatanen	in 3'41"
3. Toivonen	a 2"
4. Blomqvist	5"
Eklund	5"
6. Kankkunen	9"
7. Saby	16"
8. Pitkänen	18"

48 Huhtia km 10,13

1. Vatanen	in 5'37"
2. Alen	a 2"
3. Blomqvist	4"
4. Toivonen	5"
5. Eklund	11"
Kankkunen	11"
7. Poysti	29"
8. Saby	34"

49 Ehikki km 7,66

1. Vatanen	in 4'01"
2. Toivonen	a 1"
3. Blomqvist	2"
4. Kankkunen	6"
5. Eklund	7"
6. Alen	16"
7. Poysti	19"
8. Aho	21"

50 Sahloinen km 7,56

1. Vatanen	in 4'26"
2. Alen	a 2"
3. Toivonen	6"
4. Eklund	14"
5. Kankkunen	15"
6. Blomqvist	17"
7. Poysti	20"
8. Saby	25"

51 Kuohu km 6,63

1. Vatanen	in 3'51"
2. Alen	a 1"
3. Toivonen	9"
4. Kankkunen	12"
5. Poysti	14"
6. Blomqvist	17"
7. Saby	19"
8. Eklund	24"

MILLE LAGHI

9. gara del mondiale piloti
8. gara del mondiale marche
22/26 agosto 1984

Organizzazione: Jyväskilän Suurajot, P.O. Box 205, SF-40101 Jyvaskila 10, Finlandia. Tel. (41) 251122. Telex 28376 laaja sf
Direttore di corsa: Hannu Kiiski
Percorso: km 1420,04, con 51 prove speciali (una annullata) per km 460,96
Condizioni atmosferiche: abbastanza buone, con sole e nuvolo e pioggia il mattino di sabato e in tarda mattinata di domenica
Organizzazione: voto 9 - **Partiti:** 146 - **Arrivati:** 81

Così al traguardo

	EQUIPAGGIO	VETTURA	NAZ.	GR.	TEMPO
1.	Vatanen-Harryman	Peugeot 205 turbo 16	SF-GB	B	in 4h08'49"
2.	Alen-Kivimaki	Lancia Rally	SF-SF	B	a 2'00"
3.	Toivonen-Piironen	Lancia Rally	SF-SF	B	4'08"
4.	Blomqvist-Cederberg	Audi Quattro	S-S	B	5'12"
5.	Kankkunen-Gallagher	Toyota Celica t.	SF-GB	B	10'50"
6.	Eklund-Whittock	Audi Quattro	S-GB	B	11'29"
7.	Pitkänen-Mesterton	Nissan 240 RS	SF-SF	B	25'09"
8.	Saby-Fauchille	Renault 5 turbo	F-F	B	26'37"
9.	Poysti-Savolin	Opel Ascona 400	SF-SF	B	27'48"
10.	Aho-Hakala	Opel Manta 400	SF-SF	B	28'02"

Così il mondiale piloti (dopo 9 gare)

		22-28/1 MONTECARLO	10-12/2 SVEZIA	6-11/3 PORTOGALLO	19-23/4 SAFARI	4-6/5 TOUR DE CORSE	27-31/5 ACROPOLI	22-27/6 NUOVA ZELANDA	23-29/7 ARGENTINA	22-26/8 1000 LAGHI	30/9-7/10 SAN REMO	29/10-4/11 COSTA D'AVORIO	25-29/11 RAC	TOTALE PUNTI
1.	Blomqvist	15	20	—	—	8	20	20	20	10				113
2.	Alen	3	—	15	10	20	12	15	—	15				90
3.	Mikkola	12	—	20	12	—	15	12	15	—				86
4.	Bettega	8	—	12	—	4	10	—	—	—				34
5.	Biasion	6	—	10	—	15	—	—	—	—				31
6.	Waldegaard	—	—	—	20	—	—	8	—	—				28
7.	Röhrl	20	—	6	—	—	—	—	—	—				26
8.	Salonen	1	—	—	4	—	6	10	—	—				21
9.	Ragnotti	—	—	8	—	12	—	—	—	—				20
10.	Vatanen	—	—	—	—	—	—	—	—	20				20

11. Eklund 18; 12. Mouton e Aaltonen 15; 14. Mehta, Recalde, e Toivonen 12; 17. Therier, Jonsson, Nicolas e Stillo 10; 21. Torph, Buffum, Iwase e Kankkunen 8; 25. Johansson, Grundel, Preston, Andruet, Cook e Torras 6; 31. Eriksson, Darniche, Stewart, Bassi e Pitkänen 4; 36. Andervang, Ortigão, Wittmann, Iwashita, Bourne, Hernandez e Saby 3; 43. Pettersson, Dorche, Teesdale, Nonnenmacher e Poysti 2; 48. Ählin, Gooding, Criticos, Robson, D'Agostini e Aho 1.

Così il mondiale marche (dopo 8 gare)

		22-28/1 MONTECARLO	6-11/3 PORTOGALLO	19-23/4 SAFARI	4-6/5 TOUR DE CORSE	27-31/5 ACROPOLI	22-27/6 NUOVA ZELANDA	23-29/7 ARGENTINA	22-26/8 1000 LAGHI	30/9-7/10 SAN REMO	25-29/11 RAC	TOTALE PUNTI	PUNTI VALIDI
1.	Audi	18	18	14	10	18	18	18	10			126	116
2.	Lancia	10	16	12	18	14	16	—	16			102	102
3.	Renault	12	10	—	14	—	—	15	4			55	55
4.	Toyota	—	8	18	—	—	10	—	10			46	46
5.	Nissan	2	—	10	—	8	12	—	6			38	38
	Peugeot	—	—	—	12	—	—	8	18			38	38
7.	Opel	—	—	16	2	—	—	11	2			31	31
8.	Volkswagen	9	12	—	—	—	—	—	—			21	21

9. Subaru 11; 10. Alfa Romeo 9; 11. Ford 6; 12. Citroën 4; 13. Vauxhall e Mazda 2; 15. Mitsubishi 1.

L'Audi è matematicamente campione mondiale marche 1984. Infatti, anche vincendo le prossime due gare e totalizzando complessivamente 36 punti, la Lancia dovrebbe scartare due punteggi: i 10 di Montecarlo e i 12 del Safari, raggiungendo la quota massima si 116 punti. Questa è anche la quota attualmente raggiunta dall'Audi: se la squadra tedesca non totalizzasse altri punti nelle due restanti gare rimarrebbe quindi a 116 punti, ma vincerebbe egualmente in virtù del maggior numero di vittorie (5 contro le eventuali 3 della Lancia).

I principali ritiri

PS 1 Lampi (motore)
PS 5 Wambergue (trasmissione)
PS 9 Grundel (capottamento)
PS 10 Chomat (trasmissione)
PS 16 Mouton (ritardo al controllo per capottamento)
PS 17 Arpiainen (uscita di strada)
PS 20 Furuta (capottamento)
PS 24 Airikkala (cambio)
PS 25 Waldegaard (motore)
PS 26 Mikkola (incidente per cedimento sterzo)

I rally leaders

Ps. 1: **Blomqvist**; da ps 3 a ps 14: **Alen**; da ps 15 a ps 51: **Vatanen**.

Le pagelle

PILOTI	VOTO
Vatanen	10
Alen	10
Toivonen	9
Mikkola	9
Blomqvist	9
Kankkunen	9
Eklund	8
Saby	8
Pitkänen	8

PILOTI	VOTO
Airikkala	7
Chomat	7
Poysti	7
Aho	7
Mouton	6
Kaby	6
Grundel	6
Eriksson	6
Sundstrom	6

«PIU'»		«MENO»
Vatanen	**Combattivo**	Blomqvist
Kankkunen	**Fortunato**	Mikkola
Vatanen	**Efficace**	Mouton
Toivonen	**Spettacolore**	Blomqvist

□ **MANCAVA SALONEN.** Avrebbe dovuto gareggiare al Mille Laghi come al solito, con la Nissan 240 RS in equipaggio con il fedelissimo Seppo Harjanne. Timo Salonen non ha potuto però correre in Finlandia perché ha recentemente subìto un intervento chirurgico alla spina dorsale, affetta da ernia al disco. L'operazione è comunque andata perfettamente, e il decorso post operatorio è tale da permettere al pilota di sperare di essere al via del Rally Rac, in programma a fine novembre.

□ **CONFERMA KANKKUNEN.** Il teal Toyota ha confermato Juha Kankkunen come pilota ufficiale per la stagione 1985. Il pilota finnico gareggerà quasi sicuramente con la nuova vettura e avrà ancora come compagno Björn Waldegaard.

BJÖRN E BILLSTAM. Come già avvenuto più volte in passato, Björn Waldegaard non ha gareggiato al 1000 Laghi con Hans Thorszelius, suo abituale navigatore, ma con Billstam. Thorszelius non ama infatti gareggiare nel rally finnico, ma preferisce rimanere nell'ambiente nella veste di spettatore.

EURORALLY/Halkidiki senza problemi per la Lancia-West

Capone a meno uno

Henri Toivonen (assente perché impegnato in Finlandia) conserva la leadership per un solo punto. Facile la vittoria dell'italiano, primo in 18 delle 24 speciali. Seconda la Nissan di Mehta

di **Roberta Gremignani**

LA LANCIA DI CAPONE E CRESTO (FotoGremignani)

PORTO CARRAS — La beffa è stata sfiorata proprio all'ultimo metro del Rally Halkidiki. Dopo 1.065 chilometri di dominio assoluto ed indisturbato della Lancia-West di Carlo Capone, sulla pedana d'arrivo, a Porto Carras. Un malinteso fra il navigatore Cresto ed un ufficiale di gara faceva sì che Cresto timbrasse il controllo orario di arrivo in anticipo, il che, tradotto in penalità secondo il regolamento, ha fatto aumentare il tempo totale di classifica dell'equipaggio italiano di tre minuti e mezzo. Poco male, perché il vantaggio di Capone-Cresto sui secondi classificati, i coniugi Mehta con la Nissan-Marlboro, era tale da concedere questo piccolo thrilling; diversamente c'è proprio da chiedersi chi avrebbe avuto il coraggio di dare la notizia a Cesare Fiorio. Del resto, la gara non aveva offerto né lotta né rimonte: una passeggiata di Capone che ha ammesso di avere guidato al settanta per cento ed un pellegrinaggio delle quattro Nissan ufficiali verso l'arrivo. Da Mehta, che già era stato all'Halkidiki lo scorso anno, non c'era da aspettarsi colpi di testa, e lo aveva dichiarato lui stesso prima della partenza: **«È una gara molto dura per i mezzi meccanici e le pioggie di questi giorni hanno ulteriormente peggiorato le condizioni delle strade, per cui guiderò saggiamente badando a salvare la macchina ed aspettando eventuali cedimenti delle vetture che verranno troppo sollecitate».** Il riferimento a Capone, che fra gli stranieri passa per un giovane piuttosto irruente, era palese, ma il torinese non è caduto nella trappola e addirittura ha concesso al locale Moschous il miglior tempo sui due passaggi della prova di Polygyros che si presentava come la più brutta e la più scassamacchine. Mehta, dal canto suo, ha avuto il merito di non concedere l'onore del secondo posto a Moschous, che pure conosce queste strade metro per metro e disponeva anche lui di una Nissan ufficiale. Ad avere deluso parecchio è stato invece il kenyota Kirkland (che conosciamo come uno dei piloti locali concupiti dalle Case ufficiali in occasione del Safari) che è sempre stato il meno veloce dei piloti con le Nissan ed ha dovuto inchinarsi anche lui al greco Stratissìno.

I DIRETTI AVVERSARI di Capone sono tutti qui. L'Halkidiki, infatti, malgrado il coefficiente 4, ha offerto un piatto partenti estremamente misero. Gli organizzatori, prodighi di inviti per i rappresentanti della FISA e delle varie Federazioni sportive nazionali (con famiglie al seguito) non sono altrettanto generosi nel proporre facilitazioni ai concorrenti stranieri che, quindi, se proprio non sono obbligati dal punteggio di campionato a parteciparvi, disertano questo rally. In più bisogna dire che le accoglienze per i pochi stranieri che accettano di venire a proprie spese nella penisola calcidica non sono poi le migliori. Harri Toivonen ed i nostri Noberasco-Cianci, che pure disputano risaputamente il Challenge Europeo di gruppo A, sono stati fatti partire alle spalle di due Datsun pickup (sì, proprio i furgoncini con il cassone aperto!), malgrado avessero fatto esplicita richiesta al collegio dei commissari sportivi di venire spostati più avanti in modo da non dover perdere tempo nei sorpassi ed essere ostacolati da eventuale polvere. Il fratellino di Henri Toivonen era furioso ed ha giurato che mai più tornerà a disputare questa gara. Gabriele Noberasco, tornato in coppia con il fedele Daniele Cianci, non ha avuto neppure il tempo per verificare l'handicap datogli dai due pickup perché la sua Ritmo 130 gruppo A preparata in Abarth è rimasta ferma dopo pochi chilometri della prima PS con un braccetto della sospensione anteriore sinistra tranciato. In quel momento l'intertempo dava il ligure di 9 secondi più veloce di Harri Toivonen, che gli partiva subito dietro con una Ascona gruppo A. Un vero peccato, perché il confronto diretto fra Noberasco e Toivonen (rispettivamente terzo e secondo nel Challenge) era atteso come l'unico duello avvincente a livello internazionale di questo rally.

TOIVONEN non ha avuto

segue

Capone a meno uno

segue

maggiore fortuna: ha continuato la prima tappa malgrado i capricci del cambio, concludendola al sesto posto, poi ha pagato sei minuti di penalità al primo controllo della seconda tappa per avere dovuto sostituire il collettore di scarico e si è infine fermato definitivamente per il cedimento dell'albero di trasmissione. Tutto da rifare, quindi, per ciò che riguarda il Challenge, così come per ciò che concerne la classifica assoluta del campionato europeo. L'assenza di Henri Toivonen (impegnato al 1000 Laghi con la Lancia) ha permesso a Capone di accorciare nuovamente le distanze ed ora un solo punto separa il finlandese dall'italiano. Il prossimo appuntamento europeo di Toivonen sarà il Manx, coefficiente 2, in Inghilterra tutto su asfalto, dove non sarà presente Capone il quale sarà invece a Cipro a fine settembre per una gara tutta-terra a coefficiente 3. A Cipro non ci sarà Toivonen che parteciperà invece al Tour de France che gli permette di essere in Italia in tempo per le verifiche del Rally di Sanremo. Il Tour è un coefficiente 4, però la concorrenza sarà spietata, a differenza di quanto sarà a Cipro, dove per Capone si prospetta un'altra passeggiata in solitudine, come quella dell'Halkidiki. Naturalmente sorge spontanea una severa critica da indirizzare alla commissione che alla FISA decide i calendari internazionali. Non è infatti ammissibile che gare di campionato del mondo abbiano concomitanza con gare di campionato europeo a massimo coefficiente 4 e 3 siano concomitanti (come il Tour e Cipro). Il campionato europeo non aveva mai potuto vantare un duello avvincente tra due Case ufficiali come Porsche e Lancia, due piloti famosi come Toivonen e Capone e due sponsor diretti concorrenti commercialmente come Rothmans e West. È quindi un delitto che un calendario stilato con superficialità ci privi di scontri diretti fra queste due forze rivali. Per il prossimo testa-testa, infatti, bisognerà attendere fino al rally di San Marino. □

L' Halkidiki speciale per speciale

1. TAPPA

1. PS: Gerakini (T) km 10,00; 1. Capone in 7'05"; 2. Mehta a 17"; 3. Moschous a 25"; 4. Kirkland a 42"; 5. Stratissino a 46".

2. PS: Ormylia (T) km 23,64; 1. Capone in 15'37"; 2. Mehta a 40"; 3. Moschous a 42"; 4. Stratissino a 1'11"; 5. Kirkland a 1'23".

3. PS: Megali Panagia (T) km 14,71; 1. Capone in 9'12"; 2. Mehta a 28"; 3. Moschous a 30"; 4. Stratissino a 53"; 5. Kirkland a 59".

4 PS: Arnea (T+A) km 33,14; 1. Capone in 24'41"; 2. Moschous a 1'02"; 3. Mehta a 1'08"; 4. Stratissino a 1'33"; 5. Toivonen a 1'50".

5. PS: Polygiros (T) km 16,79; 1. Moschous in 10'43"; 2. Capone a 11"; 3. Mehta a 15"; 4. Stratissino a 26"; 5. Kirkland a 47".

6. PS: Vavdos (T) km 28,07; 1. Capone in 19'01"; 2. Mehta a 19"; 3. Moschous a 31"; 4. Stratissino a 1'01"; 5. Toivonen a 1'42".

7. PS: Kedrinos Lofos (T) km 10,60; 1. Capone in 9'00"; 2. Mehta a 16"; 3. Stratissino a 26"; 4. Moschous a 27"; 5. Toivonen a 35".

8. PS: Zagliveri (A) km 7,55; 1. Capone in 4'36"; 2. Mehta a 17"; 3. Moschous a 19"; 4. Kirkland a 24"; 5. Czekal a 42".

9. PS: Doumbia (T) km 6,31; 1. Capone in 4'30"; 2. Mehta a 2"; 3. Moschous a 7"; 4. Stratissino a 16"; 5. Kirkland a 18".

10. PS: Varvara (T) km 15,70; 1. Capone in 12'33"; 2. Mehta a 22"; 3. Moschous a 36"; 4. Kirkland a 44"; 5. Stratissino a 56".

11. PS: Arnea/2 (T+A) km 33,14; 1. Capone in 24'54"; 2. Mehta a 55"; 3. Moschous a 1'20"; 4. Stratissino a 1'33"; 5. Kirkland a 1'48".

12. PS: Gerakini/2 (T) km 10,00; 1. Mehta in 7'49"; 2. Capone a 2"; 3. Kirkland a 18"; 4. Panagiotopoulus a 37"; 5. Moschous a 38".

Classifica dopo la prima tappa; 1. Capone (Lancia) in 2.29'54"; 2. Mehta (Nissan) a 4'46"; 3. Moschous (Nissan) a 6'19"; 4. Stratissino (Nissan) a 10'26"; 5. Kirkland (Nissan) a 11'53"; 6. Toivonen (Ascona gr. A) a 17'19"; 7. Panagiotopoulos (Toyota) a 20'31"; 8. Melas (Lancia 037) a 21'23"; 9. Petkov (Nissan) a 23'50"; 10. Czekal (Ascona 400) a 24'08".

2. TAPPA

13. PS: Gerakini/3 (T) km 10,00; 1. Mehta e Moschous in 7'15"; 3. Capone a 2"; 4. Kirkland a 4"; 5. Stratissino a 16".

14. PS: Ormylia/2 (T) km 23,64; 1. Capone in 16'00"; 2. Mehta a 12"; 3. Moschous a 13"; 4. Kirkland a 41"; 5. Stratissino a 42".

15. PS: Megali Panagia/2 (T) km 14,71; 1. Capone in 9'27"; 2. Mehta a 11"; 3. Kirkland a 32"; 4. Stratissino a 35"; 5. Moschous a 44".

16. PS: Arnea/3 (T+A) km 33,14; 1. Capone in 24'12"; 2. Moschous a 1'09"; 3. Mehta a 1'31"; 4. Kirkland a 1'35"; 5. Stratissino a 1'48".

17. PS: Polygyros/2 (T) km 16,79; 1. Moschous in 10'35"; 2. Capone a 7"; 3. Mehta a 12"; 4. Stratissino a 24"; 5. Panagiotopoulos a 42".

18. PS: Vavdos/2 (T) km 28,07; 1. Capone in 18'57"; 2. Mehta a 17"; 3. Moschous a 37"; 4. Stratissino a 53"; 5. Kirkland a 57".

19. PS: Kedrinos Lofos/2 (T) km 10,60; 1. Capone in 9'11"; 2. Mehta a 6"; 3. Moschous a 12"; 4. Kirkland a 16"; 5. Stratissino a 23".

20. PS: Zagliveri/2 (A) km 7,55; 1. Capone in 4'47"; 2. Mehta e Moschous a 9"; 4. Stratissino a 13"; 5. Kirkland a 22".

21. PS: Doumbia/2 (T) km 6,31; 1. Mehta e Moschous in 4'37"; 3. Capone a 1"; 4. Stratissino a 3"; 5. Kirkland a 7".

22. PS: Varvara/2 (T) km 15,70; 1. Kirkland in 12'59"; 2. Moschous a 6"; 3. Capone a 13"; 4. Stratissino a 17"; 5. Mehta a 25".

23. PS: Arnea/4 (T+A) km 33,14; 1. Capone in 24'45"; 2. Moschous a 35"; 3. Stratissino a 55"; 4. Mehta a 59"; 5. Kirkland a 1'20".

24. PS: Gerakini/4 (T) km 10,00; 1. Moschous in 7'27"; 2. Mehta a 10"; 3. Capone a 29"; 4. Stratissino a 39"; 5. Petkov a 58".

VINCITORI DELLE PROVE SPECIALI: 1. Capone = 17; 2. Moschous = 5; 3. Mehta = 3; 4. Kirkland = 1.

LEGENDA: A=asfalto; T=terra; A+T=prova mista terra + asfalto.

Così all'arrivo

EURORALLY

Porto Carras (Grecia), 20-23 agosto 1984

Rally Halkidiki

36. gara dell'europeo rally (coeff. 4)

La classifica: 1. Capone-Cresto (Lancia Rally) in 5h04'28"; 2. Mehta-Mehta (Nissan 240 RS) a 4'36"; 3. Moshous-Makrinos (Nissan 240 RS) a 5'42"; 4. Stratissino-Fertakis (Nissan 240 RS) a 13'12"; 5. Kirkland-Levitan (Nissan 240 RS) a 15'06"; 6. Petchov-Momtchev (Nissan 240 RS) a 25'47"; 7. Melas-Halaris (Lancia Rally) a 36'13"; 8. Papatrianfillo-Stefanis (Toyota Corolla) a 47'46"; 9. Hatzistopanis-Athanasiou (Ford Escort) a 50'40"; 10. Pesmazoglou-Kilivridis (Opel Ascona 400) a 50'59".

Gruppo A: 1. Papatrianfillo-Stefanis (Toyota Corolla) in 5h52'14".

Gruppo N: 1. Van del Wauver-Droeven (Audi 80 Quattro) in 6h01'51". **Così l'europeo:** 1. Henri Toivonen p. 369; 2. Capone 368; 3. «Lucky» 145; 4. Snyers 144; 5. Del Zoppo 106; 6. Cerrato e McRae 102; 8. Vudafieri, Cinotto e Demuth 100.

Lucky 4 x 4 nell'Open contro Vuda?

Si dice che una Peugeot 205 Turbo 16 di serie sia stata ordinata da un uomo del clan ProMotorSport che, dopo averla regolarmente acquistata, la avrebbe trasferita nella officina di Giuliano Michelotto a Padova. La fonte di questa informazione ipotizza che, se il lavoro di preparazione «sportiva» dell'automobile non subirà intralci, questa potrebbe venire pronta per il Rally di San Marino, dove verrebbe utilizzata da «Lucky»-Berro che vedrebbero così grazie alle quattro ruote motrici, aumentare le probabilità di aggiudicarsi il titolo Open, sugli sterrati romagnoli, a danni di Vudafieri. La possibilità di potere offrire ai propri clienti, in futuro, anche la ambitissima vettura francese, fa inoltre aumentare vertiginosamente le quotazioni della scuderia padovana.

Per il Safari Mehta vorrebbe una 205

PORTO CARRAS - È certamente il più gentleman fra i professionisti. O il più professionista dei gentlemen. Il limite è sottilissimo, ma l'essenza varia di poco. Shekkar Mehta, kenyota di origine indiana, plurivincitore del Safari Rally, personaggio simpatico con battute sempre pronte in inglese come in francese, due lingue che parla perfetamente. Alla vigilia dell'Halkidiki, complice la Marlboro che faceva gli onori di casa, i giornalisti erano tutti per lui e lui ben si districava nel ruolo di bersaglio delle più imprevedibili domande, cui rispondeva non con laconiche frasi di circostanza, ma con tutta la «verve» che fa di lui un brillante conversatore da salotto. Così, si è parlato un po' di tutto. Persino di Sandro Munari: **«Il guaio di Sandro** — sosteneva Shekkar — **è che lui è sempre venuto al Safari per vincere e per attaccare. Credo che potrebbe avere il suo miglior risultato il giorno che lui venisse a disputare la nostra gara soltanto per divertimento. Mi ricordo un anno in cui il suo navigatore tutti i giorni, per un mese, durante le ricognizioni, gli ripeteva: «Sandro, devi andare piano, ricordati che per vincere bisogna arrivare in fondo...» e lui rispondeva «Sì, sì», convinto. Poi, alla vigilia della gara il navigatore ripetè la solita litania, ma questa volta fu la risposta di Sandro a cambiare: «No, io devo attaccare». E, naturalmente, fu costretto a fermarsi».** Da Munari a Jean Todt: **«Un uomo fantastico del quale io sono grande amico anche se mi rendo conto che molti hanno una brutta opinione di lui e lo considerano duro, scostante, un po' tiranno e molto dispotico. Invece Jean è solo uno che sa fare molto bene il suo lavoro. È un po' l'opposto di Gumpert dell'Audi, che è invece troppo «soft», Infatti sono convinto che un pilota come Röhrl, che con Gumpert non ha problemi, con Todt potrebbe trovarsi in contrasto fin dalla prima gara...».**

CON TODT, amico da anni, Mehta ha trascorso recentemente anche una vacanza, a Nairobi. Logico quindi che gli domandassimo se questo significava che avremmo visto Shekkar al volante di una 205 turbo 16 al prossimo Safari. **«Questo significa** — ci ha risposto con il suo miglior sorriso — **che a me piacerebbe molto disputare il Safari con la 205. Ma oggi come oggi credo che non ci sia un pilota al quale non piacerebbe guidare la nuova Peugeot. Sinceramente non ne abbiamo parlato. Il che non esclude che non se ne possa parlare in futuro. Molto dipende da quelli che saranno i piloti scelti da Jean per il 1985 e dall'eventuale disponibilità a fare una terza macchina per le gare africane».** (r.g.)

Le prove di Donington

Ralt meno veloci con gomme «giap»

Passati dalle Michelin alle Bridgestone, Thackwell e Moreno hanno faticato più del solito per conquistare la prima fila

DONINGTON - La maggiore sorpresa quando sono iniziate le prove dell'Euro F.2 in programma lunedì 27 a Donington, è stato il fatto che il team Ralt era passato alle gomme Bridgestone. La casa giapponese, ansiosa di poter presentare una vittoria per incentivare la propria presenza in Europa, ha ottenuto l'autorizzazione dalla Honda nel pomeriggio di venerdì. Avendo a disposizione soltanto una sessione di prove libere il sabato mattina prima delle due ufficiali, il team di Ron Tauranac ha dovuto lavorare più sodo del solito per mantenere il proprio dominio. Ma come si è dimostrato alla fine della giornata, in fondo niente era cambiato. Mike Thackwell si è comondamente installato in pole position e Robert Moreno si è qualificato in seconda posizione. **«Non c'è niente che non vada con le gomme** — ha commentato Thackwell — **ma penso che se avessimo montato le Michelin, avremmo girato in 59 secondi».**

Le Bridgestone a fianchi teneri non hanno facilitato la guida come fanno le Michelin, poiché hanno la tendenza a far «sterzare» le ruote posteriori e una certa lentezza nel voltare in curva.

THACKWELL ha passato un momento di paura nella prima sessione quando Ferté non lo ha visto arrivare e gli ha chiuso il passaggio, costringendo la Ralt a passare violentemente sul cordolo e a volare in aria; per fortuna, senza causare seri danni.

Moreno ha aspettato fino alla fine della seconda sessione il suo giro veloce, poiché non è stato del tutto soddisfatto della maneggevolezza della sua Ralt. **«Stavo sperimentando molle e ammortizzatori soprattutto per far contento Ron»,** ha raccontato il brasiliano che si è felicemente ripreso da un'operazione per togliere una cisti dall'occhio destro.

Durante l'ultima sessione, i tempi si sono abbassati giro dopo giro e in una certa fase sia Philippe Streiff sia Christian Danner si sono trovati provvisoriamente in «pole». Streiff ha accusato problemi al motore in mattinata, mentre Danner si è leggermente scontrato con Del Castello nel pomeriggio. Viste le piccole incertezze sull'andatura che avrebbe potuto mantenere un gara la Ralt con le Bridgestone, Streiff e Danner con le gomme Michelin si sono trovati in posizione d'attacco dalla loro seconda fila.

EMANUELE PIRRO è stato il più veloce nella prima sessione con la March Onyx gommata Bridgestone, nonostante sia uscito di pista nel vecchio tornante durante il suo giro veloce. **«Ciò mi è costato circa mezzo secondo, suppongo»** ha commentato Pirro, che non è stato in grado di migliorare il suo tempo nel pomeriggio. Il suo compagno di squadra Thierry Tassin si è trovato alcune posizioni più indietro.

A separare le due March Onyx è stato Pierre Chauvet con la March gommata Michelin di Eric Schaller.

Michel Ferté ha fatto il suo giro più veloce durante la prima sessione, retrocedendo dal 3. all'8. posto nel pomeriggio. Alessandro Nannini è stato, come prevedibile, il più veloce delle tre Minardi, ma né lui né Lamberto Leoni o Roberto De Castello sono stati in grado di spiegare la cronica mancanza di velocità di punta. L'unico incidente della giornata è stato quello occorso a Didier Theys, che ha forato una delle gomme da qualificazione ed è uscito con la sua Martini nella sabbia della curva Coppice. Alla fine, tutte le quindici macchine della griglia erano racchiuse nello spazio di appena due secondi e mezzo.

Ian Phillips

Moreno scherza sotto lo sguardo di Thackwell (fotoDPPI)

DONINGTON

Decima gara del campionato europeo di F.2
Donington, 27 agosto 1984

Così in (15) al via

Roberto Moreno (Ralt-Honda) 1'01"67	**Mike Thackwell** (Ralt-Honda) 1'01"06
Christian Danner (March-Bmw) 1'02"33	**Philippe Streiff** (Ags-Bmw) 1'01"82
Pierre Chauvet (March-Bmw) 1'02"48	**Emanuele Pirro** (March-Bmw) 1'02"47
Michel Ferté (Martini-Bmw) 1'02"67	**Thierry Tassin** (March-Bmw) 1'02"63
Pierre Petit (March-Bmw) 1'02"92	**Alessandro Nannini** (Minardi-Bmw) 1'02"70
Tomas Kaiser (March-Bmw) 1'03"57	**Lamberto Leoni** (Minardi-Bmw) 1'03"55
Roberto Del Castello (Minardi-Bmw) 1'03"70	**Guido Daccò** (March-Bmw) 1'03"63
	Didier Theys (Martini-Bmw) 1'04"23

■ **KEN TYRRELL** ha chiesto a Mike Thackwell di tenersi pronto per Monza e per il Nürburgring nel caso Martini Brundle non dovesse essere in condizioni per guidare e Stefan Johansson dovesse passare alla Toleman. Tuttavia Thackwell non sarà in grado di correre a Monza perché lo stesso giorno dovrà pilotare una BMW 635 Csi in coppia con James Weaver a Silverstone, la sua prima corsa di eurotuismo.

■ **CHRISTIAN DANNER** dice di essere molto vicino a un accordo con la Zakspeed per la F. 1, che dovrebbe pilotare al suo debutto in occasione del GP d'Europa al Nürburgring. «Non è ancora tutto concluso, ma spero di sapere qualcosa di preciso nei prossimi giorni».

EUROTURISMO/Nel 1985 niente più 635 ufficiali

La Bmw ha detto basta

MONACO DI BAVIERA — Dopo oltre quindici anni di successi, la BMW diserterà nel 1985 il campionato europeo turismo. Ci saranno ovviamente ancora delle BMW in pista, ma nessuna sarà iscritta direttamente dal team ufficiale «Motorsport». Ovvia la spiegazione: la Casa tedesca non ha attualmente una vettura in grado di puntare all'assoluto nelle corse e non ha alcuna intenzione di vincere il titolo europeo puntando sulla pur facile vittoria nella seconda divisione con la 323i. I dirigenti tedeschi non hanno accettato una simile soluzione giudicata «svilente» dopo anni di trionfi e d'altronde non potranno nemmeno omologare in gr. A la nuova «bomba» costruita appositamente per le corse, cioè la M 635 CSi che già nella versione di serie sviluppa la bellezza di 286 CV. Una vettura che sarebbe una eccellente anti-Jaguar ma che purtroppo costa anche parecchio (più di 75 milioni in Italia) e che quindi non è facilmente vendibile. Per questo la BMW si trova nell'impossibilità di costruire i 5.000 esemplari necessari per l'omologazione in gr. A. Da escludere poi un'altra stagione con la 635 CSi «normale» che ormai è handicappata rispetto alle Jaguar, alle Rover e alle Volvo. A malincuore quindi il d.s. della BMW-Motorsport Dieter Stappert ha lasciato liberi i quattro piloti ufficiali e cioè Roberto Ravaglia, Gerhard Berger (che vorrebbero proseguire la carriera in F. 1 o in F. 3.000), Hans Stuck e Dieter Quester. (d.b.)

F. FIAT ABARTH/Exploit di un outsider a Varano

Tanto di... Capello

Tolti di classifica Larini per scorrettezze e Tedeschi per aver ignorato le bandiere gialle. F. Panda e F. 2000: vittorie di Sandonà e Zani

VARANO MELEGARI — Una serie di gare combattute, con qualche scorrettezza di troppo, ha contraddistinto la ripresa organizzativa all'autodromo «Riccardo Paletti». Movimentata la gara della Formula Fiat Abarth che ha avuto in Rinaldo Capello un autentico outsider. Il pilota di Asti già in prova aveva sospreso un po' tutti, confermando poi questo suo exploit con una finale dominata alla grande. All'inizio il più veloce era Tedeschi che passava a condurre seguito da Capello, Larini, Giombini, Barlassina e Minutolo. Al settimo giro Tedeschi incappava in un testa-coda e perdeva terreno prezioso, mentre anche Barlassina usciva ben presto di scena. Ad inseguire Capello, passato a condurre, dando vita ad un duello combattuto si disponeva allora Larini, Giombini e Minutolo. Al 25. giro Tedeschi coronava il suo inseguimento accodandosi al terzetto alle spalle di Capello: quasi uno sprint per il secondo posto con uno scorretto Larini che precedeva Tedeschi. In sede di verifica i commissari sportivi decidevano l'esclusione dalla classifica di Larini per scorrettezze nei confronti di altro pilota, deferendolo anche al giudice sportivo. Il portacolori della scuderia Balestrero ha preannunciato l'intenzione di interporre appello. Squalifica anche per Tedeschi, reo di avere superato i concorrenti quando era in atto il regime di bandiera gialla, creando pericolo per i commissari di percorso.

NELLA FORMULA PANDA successo di Sandonà che praticamente ha fatto corsa a sé, con Musani buon secondo davanti a Quartero. Il portacolori della scuderia San Michele, Romano Zani, non ha avuto grosse difficoltà per imporsi nella gara della Formula 2000: solamente 18 le vetture partecipanti e quindi finale unica con Tesini e Mandis penalizzati per partenza anticipata. Uscito dalla scena il più diretto antagonista, Zani si è fatto subito lepre lasciando ad altri il compito di fornire lo spettacolo. Così nella prima parte di corsa ad impensierire il pilota alla guida della Martini MK37 erano Corbetta e Bossoni. Si girava Corbetta (autore in seguito di un buon recupero) e per le posizioni d'onore in lotta entravano Soldi, Merelli e Franzoso che concludevano nell'ordine alle spalle di Zani.

Giorgio Robuschi

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Varano Melegari, 26 agosto 1984

Le classifiche

Formula 2000: 1. Romano Zani (Martini) giri 28 in 24'04"28, media 125,633 kmh; 2. Soldi (Dallara) 24'13"57; 3. Merelli (Dallara) 24'18"46; 4. Franzoso (Lola) 24'24"78; 5. Corbetta (Ralt) 24'25"51; 6. Baresi (March) 24'29"41; 7. Tomasini (Martini) 24'35"34; 8. Lusuardi (Argo) 24'38"03; 9. Pantano (Dallara) 24'38"88; 10. Colaci (Martini) 24'46"00; 11. Maniero (Ralt a 1 giro, 12. Benusiglio (Ralt) a 6 giri; 13. Zullo (Ralt) a 12 giri; 14. Basso (March) a 13 giri.

□ Giro più veloce: Corbetta 50"47, media 128,393 kmh.

Formula Fiat Abarth

Prima batteria: 1. Rinaldo Capello giri 17 in 14'50"69, media 123,679 kmh; 2. Giombini 14'51"91; 3. Marcheselli 14'57"87; 4. Arienti 14'59"46; 5. Munari 15'01"74; 6. Verna 15'11"69; 7. Ottolini 15'12"03; 8. Maggioni 15'20"35; 9. Paoli 15'43"52; 10. Prosperi a 1 giro; 11. Ferrari a 1 giro.

□ Giro più veloce: Capello 51"64, media 125,484 kmh.

Seconda batteria: 1. Felice Tedeschi giri 17 in 14'46"65, media 124,243 kmh; 2. Barlassina 14'53"98; 3. Martini 14'56"06; 4. Meloni 15'10"80; 5. Vullo 15'15"57; 6. Chiesa 15'15"72; 7. Di Veronica 15'18"70; 8. Pezzali a 1 giro; 9. Vettori a 1 giro; 10. Danna a 1 giro; 11. Garretti a 1 giro; 12. Bonsaver a 7 giri; 13. Baiguerra a 9 giri.

□ Giro più veloce: Tedeschi 51"51, media 125,801 kmh.

Terza batteria: 1. Nicola Larini giri 17 in 14'56"24, media 122,914 kmh; 2. Minutolo 14'57"14; 3. Conti 14'57"39; 4. Pelloni 14'58"34; 5. Califano 15'14"96; 6. Alboreto 14'16"28; 7. Pellin 15'24"88; 8. Rossi 15'25"34; 9. Maggioni a 1 giro; 10. Prodan a 3 giri, 11. Fanti a 3 giri; 12. Palma a 9 giri.

□ Giro più veloce: Conti 51"90, media 124,855 kmh.

Finale: 1. Rinaldo Capello giri 39 in 34'13"31, media 123,079 kmh; 2. Minutolo 34'24"50; 3. Giombini 34'24"85; 4. Marcheselli 34'37"69; 5. Munari 34'38"11; 6. Arienti 34'38"73; 7. Pelloni 34'40"98; 8. Verna 34'42"22; 9. Alboreto 34'56"85; 10. Di Veronica a 1 giro; 11. Meloni a 1 giro, 12. Vulla a 1 giro.

□ Giro più veloce: Capello 52"01, media 124,591 kmh.

Prima batteria: 1. Alesandro Aghemio giri 11 in 10'55"81, media 108,690 kmh; 2. Frasson 11'00"64; 3. Lavaggi 11'00"78; 4. Quartero 11'01"05; 5. Orlandi 11'05"87; 6. Redaelli 11'11"81; 7. Cazzaniga 11'12"29; 8. Bianchi 11'21"49; 9. Terraneo 11'28"22; 10. Assi 11'28"53; 11. Tralongo 11'28"85; 12. Fortis 11'35"65: 13. De Rui 11'44"93; 14. Ferrari a 1 giro; 15. Pluderi a 4 giri.

□ Giro più veloce: Aghemio 58"61, media 110,561 kmh.

Seconda batteria: 1. Artico Sandonà 11 giri in 10'51"45, media 109,517 kmh; 2. Musani 11'02"19; 3. Ottini 11'10"88; 4. Mercatelli 11'11"11; 5. Maestri 11'16"08; 6. Carabelli 11'16"62; 7. De Santis 11'26"80; 8. Caprotti 11'28"12; 9. Lunghi 11'30"54; 10. Galasso 11'30"65; 11. Cacciatori 11'31"72; 12. Ridolfi 11'34"59; 13. Zani 11'41"00; 14. Cravero 11'42"24; 15. Rossetti 11'49"71; 16. Nalesso 11'03"36.

□ Giro più veloce: Sandonà 58"26, media 111,226 kmh.

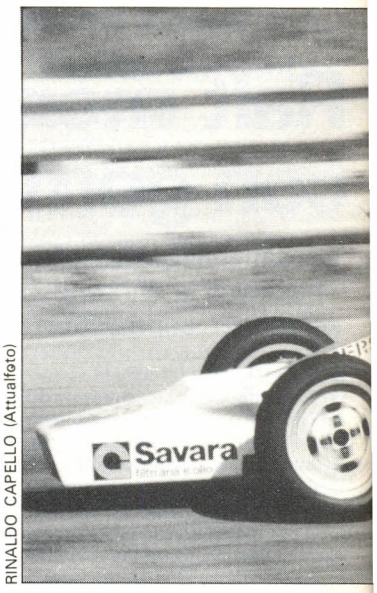
Finale: 1. Artico Sandonà (Tatuus) giri 28 in 27'33"97, media 109,700 kmh; 2. Musani (Moschella) 27'52"42; 3. Quartero (Dama) 28'00"92; 4. Frasson (Ermolli) 28'01"96; 5. Mercatelli (Mig) 28'18"77; 6. Cazzaniga 28'19"00; 7. Assi (CRS) 28'27"48; 8. Pippo a 1 giro; 9. Ottini (CRS) a 1 giro; 10. Lunghi (Ermolli) a1 giro; 11. Galasso (CRS) a 1 giro; 12. De Santis (Santandrea) a 2 giri; 13. Carabelli (Ermolli) a 3 giri; 14. Aghemio (Tatuus) a 4 giri; 15. Orlandi (Domingo) a 6 giri; 16. Maestri (Corsini) a 9 giri; 17. Caprotti (Santandrea) a 10 giri.

□ Giro più veloce: Sandonà 58"37, media 111,016 kmh.

Formula 400

Finale: 1. Gianni Romagnoli (Ginko) giri 23 in 23'33"24, media 105,460 kmh; 2. Verganti (RG) 23'56"44; 3. Bertucci (RG) 23'57"28; 4. Ali (Ginko) 24'04"59; 5. Erbacci (BLM) a 1 giro; 6. Flamigni (BLM) a 5 giri; 7. Buratti (BLM) a 9 giri; 8. Marioloni (RG) a 12 giri.

□ Giro più veloce: Buratti 59"66, media 108,615 kmh.



RINALDO CAPELLO (Attualfoto)

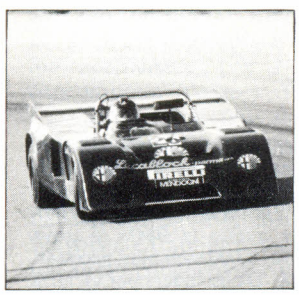
In questa sequenza, da sinistra a destra, lo spettacolare incidente che ha avuto come protagonisti, nella gara della F.

Sconto AS per lo Challenge Ina Assicurazioni

Domenica 2 settembre all'autodromo Vallelunga si svolgerà la seconda gara dello «Challenge Ina Assicurazioni» organizzato dalla Salerno Corse. Lo Challenge si articola in quattro gare: la prima si è svolta l'1 aprile scorso, le prossime sono previste per il 7 ottobre e per l'11 novembre. Al Torneo prendono parte vetture di tutti i gruppi (turismo e sport con ruote coperte) e Formule con cilindrata fino alla classe oltre 2000 cc. Il prezzo di ingresso per la gara di domenica è fissato in 7 mila lire: presentandosi alle biglietterie col buono di AS, si avrà diritto ad uno sconto di lire 1000 (mille).

AUTOSPRINT DOMENICA 2 SETTEMBRE

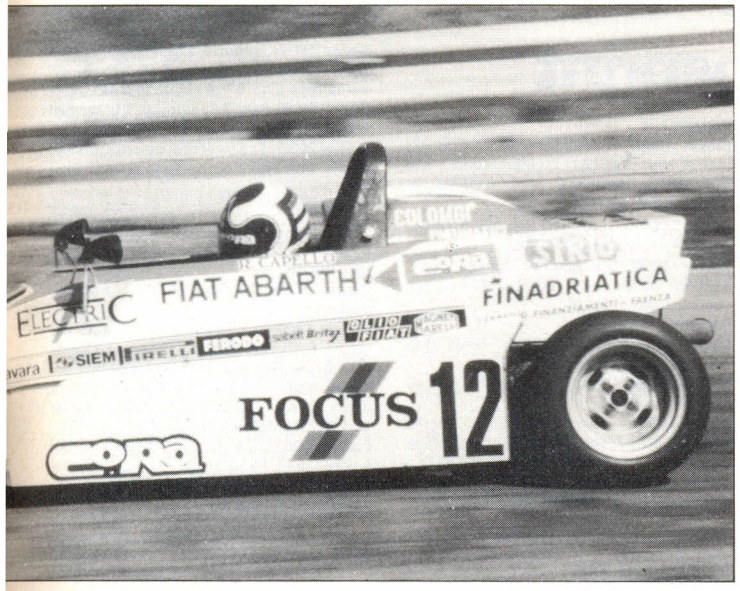
Challenge Ina Assicurazioni 1984



VALLELUNGA

SCONTO 1000 LIRE

DM n. 4/267114 dell'1.8.1984



Campionato endurance giapponese

Lees (Porsche) a Suzuka

SUZUKA — In questa 3. gara del campionato endurance giapponese hanno preso il via undici vetture gr. C e tre del gr. C junior. Erano presenti tre Porsche 956, due Dome-Toyota, due Mazda e diverse vetture gr. B Mazda, Toyota, Nissan, Honda. In totale un lotto di quarantadue vetture di cui però soltanto ventidue hanno tagliato il traguardo dopo 169 giri del circuito di Suzuka. In testa al gruppo e girando in circa 2'12", naturalmente una 956, gommata Yokohama, di Takahashi-Takahashi-Lees seguita a tre giri dalla 956 Iseki Tractor Company di Schuppan-Katayama ed a sette dalla BMW di 3500 cc e 480 CV di Nagasaki-Suzuki.
La Nissan Silvia di Hoshino Kazuyoshi è stata al 2. e poi al 3. posto fino a incontrare noie al motore che l'hanno costretta al ritiro a 21 giri dalla fine.
Le altre Nissan e Toyota hanno dovuto abbandonare già prima.

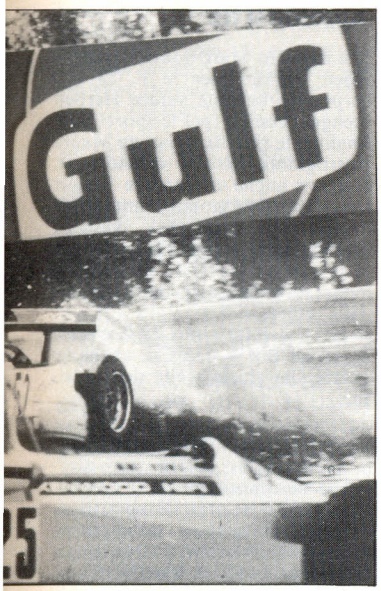
Ken Frankel

ENDURANCE A SUZUKA

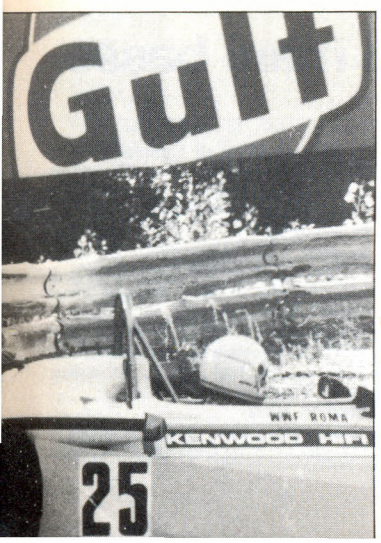
Suzuka, 26 agosto 1984

3. prova del campionato giapponese endurance

La classifica: 1. Kunimitsu Takahashi-Kenji Takahashi-Geoff Lees (Porsche 956) 169 giri in 6.29'32"91 alla media di 154.701 kmh; 2. Schuppan-Katayama (Porsche 956) a 3 giri; 3. Nagasaki-Suzuki (BMW M1-BMW88) a 7 giri; 4. Shimegi-Akaike (Mazda 83C-Mazda) a 7 giri; 5. Yorino-Okada (Mazda 727C-Mazda) a 9 giri 1. gr. C junior; 6. Totani-Takahara-Yamamoto (Mazda 84C-BMW12/7) a 12 giri; 7. Oguchi-Yoneyama (Porsche 956) a 14. giri.



2000 Cosimo Mendis e Flavio Dinacci. Dopo essersi schiantata contro il guard-rail, la Ralt di Dinacci (n. 52) va a sbattere contro la vettura, già ferma dopo un'uscita di pista, di Mendis (n. 25). Nell'ultima foto Dinacci esce illeso dai rottami della sua vettura mentre Mendis decide di abbandonare la scomoda posizione con uno scatto degno di Mennea (Attualfoto)



24 Ore al Ring

Felder primo e secondo

ADENAU — Ancora una volta è resuscitato il vecchio Nürburgring, in occasione della 24 Ore disputatasi sabato 25 e domenica 26 agosto disputata parte sul vecchio anello nord e parte sulla nuova pista da gran premio, per un tracciato di 25,45 km. Centotrentun concorrenti hanno preso il via per questa maratona non valevole per alcun campionato o coppa davanti a 20.000 spettatori e in condizioni atmosferiche pessime, con nebbia durante la notte e una forte pioggia.

Non è arrivata molto in là neanche la Rover Vitesse di Manthey-Selzer-Vogt, che si è ritirata per cedimento di una biella nella prima ora. È rimasta soltanto la Bmw 635 Csi di Harald Grohs-Hans Joachim Stuck e Dieter Quester, ma ha perso molto terreno in seguito alla rottura di un braccio della sospensione e alle 5.00 del mattino si è definitivamente ritirata dopo un incidente con Grohs al volante.

Si sono pure ritirati gli italiani Palma, Rinaldo Drovandi e Gaitani con una Bmw 635 Csi.
Si è dunque imposta la Bmw 635 Csi preparata da Autobudde e pilotata da Axel Felder (che ha guidato anche la vettura giunta al 2. posto), Franz-Josef Bröhling e Peter Oberndorfer.

Thomas M. Imhof

24 ORE NÜRBURGRING

Adenau, 25-26 agosto 1984

La classifica: 1. Axel Felder-Franz-Josef Bröhling-Peter Oberndorfer (Bmw 635 Csi) 126 giri; 2. A. Felder-J. Felder-Faubel (Bmw 528i) 124 giri; 3. Fritsche-Fritsche-Walterscheit-Müller (Opel Manta GTE) 122 giri; 4. Feldin-Mittendorf-Haffe (Ford Escort RSi) 121 giri; 5. Seikel-Novak-Scorg (Audi Quattro) 120 giri; 6. Lindlar-W. Felder-Philips (Bmw 528i) 119 giri.

VELOCITÀ IN SALITA/Civitavecchia-Terme Traiane

A Calella il Trofeo Autosprint

CIVITAVECCHIA — Claudio Calella con una Lola Bmw ha vinto la II edizione della cronoscalata di Civitavecchia; il pilota della Salerno Corse ha avuto in Ezio Baribbi (Osella Bmw) il più diretto avversario nella conquista del trofeo messo in palio dal nostro giornale. Due secondi al termine delle due manche hanno separato i due avversari entrambi sotto il tempo record dello scorso anno.

«Nella seconda manche — ha detto il vincitore — il tracciato era pieno di olio, comunque mi è piaciuto. Se il fondo sarà migliorato si potrà fare ancora meglio; ora in troppi punti le vetture saltano perdendo aderenza».

Ottimo il terzo posto assoluto di Armando Giammaria che con una Osella 1600 ha tenuto alti i colori dei piloti di casa. Il portacolori del Gruppo Piloti Civitavecchia è stato protagonista di un'ottima prima manche, controllando nella seconda Cipriani (Osella 2000) e Arfè (Osella 1600). Nelle altre categorie ottima la prestazione di Nattaloni nettamente il migliore del gruppo B con la sua Lancia Rally. Il pilota di Nemi questo anno in lotta per il titolo assoluto della montagna, un po' lungo di rapporti avrebbe potuto far ancora meglio con dei rapporti più appropriati.

Lotta accanita nel gruppo N dove ha prevalso il reatino Festuccia (A.R. GTV) confermatosi scalatore di buon livello. Da ricordare in questa categoria anche Brenti, Morrone e Colucci.

Nel gruppo A «Giuseppe» (Opel) ha fatto il vuoto, mentre Munzi (Fiat 128-gr. 2) di Giuseppe (Lancia gr. 4) e Di Girolamo (Porsche gr. 5) si sono distinti nei vari gruppi così come tra i piloti di casa bene ha fatto Dicasmirro (A112) vincitore della classe 1000 gr. 5.

Due parole infine merita soprattutto il Gruppo Piloti Civitavecchia ed il suo direttore sportivo Enzo Decicco grazie ai quali la gara si è potuta disputare nonostante molteplici problemi presentatisi fino alla vigilia. Anche l'equivoco che la competizione fosse stata annullata (come del resto comunicato alla ns. redazione dalla C.S.A.I. - n.d.r.) è così stato superato con l'adesione di oltre 130 piloti.

Maurizio Masini

VELOCITÀ IN SALITA

Civitavecchia, 26 agosto 1984

II Civitavecchia-Terme Traiane - 1. Trofeo Autosprint

Le classifiche

Assoluta: 1. Calella (Lola-Bmw) 4'14"20, media kmh 141,622; 2. Baribbi (Osella) 4'16"17; 3. Giammaria (Osella) 4'30"36; 4. Cipriani (Osella) 4'30"95; 5. Arfè (Osella) 4'31"62.

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Cavalli (A112) 5'56"89, media kmh 100,871; 2. Innocenti (Fiat 127) 6'01"03; 3. Gionni (Fiat 127) 6'07"45; 4. Cambilargiu (A112) 6'09"98; 5. D'Anzi (A112) 6'10"25; 6. Savastano (A112) 6'22"75; 7. Prati (A112) 6'33"29.

Classe 1300: 1. Pomozzi (Talbot) 5'42"96 media kmh 104,968; 2. Tortora (Talbot) 5'58"57; 3. Leone (Talbot) 6'10"86; 4. Arietti (Talbot) 6'24"13.

Classe 1400: 1. Satta (Citroën) 6'23"72, media kmh 93,818.

Classe 1600: 1. Brenti (Ford Escort) 5'38"57, media kmh 106,329; 2. Colucci (Alfasud) 5'42"21; 3. Russo (Ford Escort) 5'51"86.

Classe 2000: 1. Morrone (Renault 5) 5'42"06, media kmh 105,244; 2. Tarquini (Ritmo 125) 5'46"04; 3. Turano (Ritmo) 5'50"17; 4. Pepi (Ritmo) 5'55"21.

Classe 2500: 1. Festuccia (A.R. GTV) 5'37"84, media kmh 106,559; 2. Lazzari (A.R. GTV) 5'42"90; 3. Mariani (A.R. GTV) 5'44"92.

GRUPPO A

Classe 1000: 1. Noviello (Fiat 127) 5'52"14, media kmh 102,232; 2; Pagano (Fiat 127) 5'56"12; 3. Cuomo (Fiat 127) 6'02"87; 4. Visci (Mini 90) 6'06"08.

Classe 1150: 1. Di Filippo (Fiat 127) 5'42"49, media kmh 105,112; 2. Mammanco (A112) 5'42"96; 3. Cardinali (Fiat 127) 5'43"47; 4. Casillo (Fiat 127) 5'45"06; 5. D'Antuono (Fiat 127) 5'46"52; 6. Filice (A112) 5'51"35; 7. Franzese (Fiat 127) 5'54"47; 8. Tola (A112) 5'56"39; 9. Cambilargiu (A112) 6'12"85.

Classe 1300: 1. Di Filippo (Austin Metro) 5'58"32, media kmh 100,468; 2. Campana (Mini De Tomaso) 6'11"45.

Classe 1400: 1. Olivieri (Austin) 5'57"32, media kmh 100,750; 2. Finestanzi (Austin) 5'58"78; 3. Fancello (Austin) 6'15"38.

Classe 1600: 1. Palumbo (VW Golf) 5'35"16, media kmh 107,411; 2. Amato (VW Golf) 5'40"51; 3. Castellano (VW Golf) 5'43"09.

Classe 2000: 1. «Giuseppe» (Opel) 5'22"06, media kmh 111,780; 2. Spacco (A.R. GTV) 5'33"19; 3. Vicari (Renault 5) 5'52"19; 4. Zanni (Renault 5) 5'50"60.

GRUPPO 2/81

Classe 700: 1. Caiazza (Fiat 126) 6'05"07, media kmh 98,611; 2. Donzelli (Panda 30) 7'45"89.

Classe 1000: 1. Amendola (Fiat 127) 6'05"09, media kmh 98,605; 2. Ingenito (Fiat 127) 6'26"35; 3. Chioccia (A112) 6'34"51; 4. Basagni (Flat 127) 6'51"20.

Classe 1150: 1. Temperini (Ritmo) 5'38"37, media kmh 106,392; 2. Sambuco (Fiat 128) 6'28"03.

Classe 1300: 1. Munzi (Fiat 128) 5'28"07, media kmh 109,782; 2. Gaccione (Alfasud) 5'28"58; 3. Ciogli (Alfasud) 6'06"89; 4. «Red» (Renault 12) 6'36"60; 5. Iacovella (Alfasud) 7'53"68.

Classe 1400: 1. Scalese (Ritmo) 5'47"16, media kmh 103,698.

Classe 1600: 1. Barese (Ritmo) 5'30"45, media kmh 108,942; 2. Ciccalè (Alfasud) 5'33"22; 3. Perini (VW Scirocco) 5'56"54.

Classe 2000: 1. Torchia (Opel) 5'40"99, media kmh 105,574; 2. Iovino (Fiat 131) 6'15"30.

GRUPPO 4/81

Classe 1300: 1. Simoncelli (XI/9) 5'29"72, media kmh 109,183; 2. Piolo (XI/9) 6'45"18.

Classe 1600: 1. Loffredo (XI/9) 5'29"76, media kmh 109,170.

Classe 2000: 1. Di Giuseppe (Lancia Beta) 5'09"42, media kmh 116,346; 2. Manzo (Lancia Beta) 5'41"93.

GRUPPO 3/81

Classe 1300: 1. Poponi (XI/9) 6'02"48, media kmh 99,315.

Classe 1600: 1. Sessa (XI/9) 5'54"22, media kmh 101,631; 2. Sebastiani (XI/9) 5'55"55.

Classe 2000: 1. Guagnozzi (Lancia Beta) 6'21"95, media kmh 94,426.

GRUPPO B

Classe 1600: 1. Maggiani (XI/9) 5'37"33, media kmh 106,720; 2. Mammone (XI/9) 5'40"16; 3. Vecchietti (XI/9) 6'04"99; 4. Decina (XI/9) 6'11"99.

Classe 2000: 1. Tommasi (Renault 5 Turbo) 5'08"10, media kmh 116,845.

Classe 3000: 1. Nataloni (Lancia Rally) 4'53"36, media kmh 122,716; 2. Perugini (Lancia Rally) 5'15"66.

GRUPPO 5/81

Classe 700: 1. Belli 5'50"30, media kmh 102,769; 2. Amendola 5'57"75; 3. Follieri 5'59"10; 4. Musa 6'15"78. Tutti su Fiat 126.

Classe 1000: 1. Dicasmirro 5'36"55, media kmh 106,967; 2. Alcidi 5'45"25; 3. Speranza 6'02"35; 4. Cespa 6'25"57. Tutti su A112.

Classe 1300: 1. Zippi (XI/9) 5'17"26, media kmh 113,471; 2. Candida (XI/9) 5'32"38; 3. Longobardi (Simca) 5'49"87; 4. Pandolfi (XI/9) 5'51"87; 5. Grotti (XI/9) 6'24"68.

Classe 1400: 1. Riccio 5'32"66, media kmh 108,213; 2. Di Fulvio 5'42"37; 3. Di Bernardino 5'45"57; 4. Mattioli 5'48"49; 5. Scusu (XI/9) 6'08"34. Tutti gli altri su Fiat 128.

Classe 2000: 1. Sau (Ford Escort) 5'38"64, media kmh 106,307; 2. Bertone (131 Fiat) 6'03"26.

Classe 3000: 1. Di Girolamo 5'09"44, media kmh 116,716; 2. Tocci 5'13"60. Tutti su Porsche.

GRUPPO 6

Classe 1000: 1. Perri (A.M.S.) 5'08"85, media kmh 116,561.

Classe 1300: 1. Pezzella (AMS) 4'32"56, media kmh 132,081; 2. Ritacca (Osella) 4'32"81; 3. Bernasconi (AMS) 4'42"27.

Classe 1600: 1. Giammaria (Osella) 4'30"36, media kmh 133,155; 2. Arfè (Osella) 4'31"62; 3. Marano (Osella) 4'33"29.

Classe 2000: 1. Calella (Lola-Bmw) 4'14"20, media kmh 141,620 2. Baribbi (Osella) 4'16"17; 3. Cipriani (Osella) 4'30"95; 4. Vignali (Lola) 4'45"46.

EUROSALITA

Nesti quarto a St. Ursanne

ST. URSANNE-LES-RANGIER — La prova europea della montagna di St. Ursanne-les-Rangier (Svizzera) si è trovata sin dall'inizio sotto una cattiva stella. Il sabato la pioggia si è alternata al sole e i piloti si sono dovuti occupare più della giusta scelta delle gomme che di imparare la strada. Il più veloce è stato sin dall'inizio il francese Marc Sourd con la Martini-BMW seguito dei piloti svizzeri di F. 2 Ruedi Caprez e Freddy Amweg (entrambi su Martini).

La stessa situazione la domenica. Dopo una salita su strada più o meno asciutta, i piloti hanno dovuto nuovamente cambiare le gomme dopo uno scroscio di pioggia, facendo della corsa una lotteria che è culminata nella sospensione della gara dopo le 18.00 dopo la seconda salita delle vetture gr. A. Per la classifica è valsa dunque soltanto la prima corsa per le vetture speciali e le due salite per le vetture di serie gr. N, che sono state le uniche a poter effettuare due salite in condizioni accettabili.

Si è imposto Marc Sourd davanti a Rued Caprez (per le F. 2) e il sorprendentemente veloce Herbert Stenger (Osella) (per le sport) che è finalmente riuscito a battere Mauro Nesti giunto soltanto quarto in gr. 6. grazie anche al fatto che Stenger aveva montato gomme intermedie mentre Nesti degli slick. Nesti ha inoltre accusato delle vibrazioni nella macchina, dovendo così leggermente rallentare nella parte centrale della salita.

Il gr. A è stato vinto da Giovanni Rossi su BMW 635 Csi, anche lui grazie alla giusta scelta delle gomme.

Peter Wyss

SALITA ST. URSANNE-LES-RANGIER

St. Ursanne-les-Rangiers 26 agosto 1984

Prova euromontagna

La classifica: 1. Marc Sourd (Martini-BMW) 2'05"35; 2. Caprez (Martini-BMW) 2'07"19; 3. Stenger (Osella-BMW) 2'11"64; 4. Leisi (Ralt-Toyota) 2'12"21; 5. Zeller (Ralt-Toyota) 2'12"82.

(La classifica è provvisoria in quanto non ancora deciso se la gara sarà valida per l'europeo).

SLALOM/2. Slalom Città di Casalduni

D' Innocenzo a mani basse

BENEVENTO - Benedetto D'Innocenzo su Renault 5 Turbo ha conquistato agevolmente la vittoria nella seconda edizione dello slalom singolo di Casalduni. Il casertano ha ottenuto il miglior tempo (2'43"74) sia nella prima prova che nella seconda (2'34"98) vincendo così in modo piuttosto netto. È stato però aiutato anche dalla sfortuna che ha colpito Filippo Di Lillo, temibile avversario reduce da tre vittorie, che nella prima prova non è riuscito ad esprimersi al meglio avendo rotto l'acceleratore.

Bruno Duval

SLALOM

Casalduni (BN), 26 agosto 1984

2. Slalom Citta di Casalduni

Gara nazionale di slalom singolo valido per la Coppa CSAI (3. zona) e per il campionato Centro-Sud di slalom singolo.

Le classifiche

Assoluta: 1. D'Innocenzo (R5 Turbo) 154,98; 2. Minghini (Fiat 500/1000) 159,70; 3. Guidotti (Beta) 160,38; 4. Forgione (Simca R2) 162,58; 5. Turco (Fiat 126) 165,19; 6. Turco (Fiat 500) 165,94; 7. De Maio (Alfasud) 166,86; 8. Vianaccia (A 112) 166,93; 9. De Gregorio (Fiat 126) 169,05; 10. Sellitto (Beta) 169,31.

GRUPPO N/1/3

Classe 1300: 1. Natale 173,77; 2. Nappo (A 112) 180,17; 3. De Lucia 183,57; 4. Tufino

184,07; 5. Maresca (A 112) 184,08. Tutti gli altri su Simca R2.

Classe oltre 1600: 1. Sellitto (Beta) 169,31; 2. Vitiello (Ritmo 125) 171,88; 3. Natale (Ritmo 105) 205,01.

GRUPPO SPECIALE

Classe 700: 1. Turco (Fiat 500) 165,94; 2. De Gregorio 169,05; 3. Borrelli (Fiat 500) 175,88; 4. Mastrococla 177,86; 5. Doti 204,08; 6. Rapetti (Fiat 500) 207,47. Tutti gli altri su Fiat 126.

Classe 1000: 1. Turco (Fiat 126) 165,19; 2. Tosti (Fiat 500) 174,41; 3. Carpenito (Fiat 127) 176,21; 4. Fornisano (Fiat 126) 179,61; 5. Borrellio (A 112) 183,82; 6. Monaco (Fiat 126) 183,89; 7. Carbone (Panda 45) 185,24; 8. Forni (Fiat) 500) 188,67.

Classe 1150: 1. Vinacia 166,93; 2. Scolaro (Fiat 128) 171,91; 3. Sellitto (Fiat 128) 172,14; 4. Longobardi (Fiat 127) 172,49; 5. Ortolano 179,40; 6. Ciampa 186,59; 7. Mignona (Peugeot 104) 188,79; 8. Santini 190,59. Tutti gli altri su A 112.

Classi 1300: 1. Forgione (Simca R2) 162,58; 2. De Maio (Alfasud) 166,86; 3. Infantino (Simca R2) 171,17; 4. Pagano (Fiat 128) 182,78; 5. Pacifico (Alfasud) 187,17.

Classe 2000: 1. D'Innocenzo (R5 Turbo) 154,98; 2. Guidotti (Beta) 160,38; 3. Di Lillo (Kadett GTE) 174,22.

Classe 3000: 1. Caporali (Beta) 182,83.

PROTOTIPI

Classe fino a 3000: 1. Minghini (Fiat 500/1000) 159,70; 2. Laurenza (Simca R2) 170,98; 3. Castiello (Fiat 500) 185,77; 4. Barbone (Fiat 850) 198,39.

SLALOM/Val di Nizza

Carrega primo per un secondo

PAVIA — Giuseppe Carrega su Renault Alpine A 110 si è aggiudicato il 2. Super Special Stage Slalom precedendo di oltre 1" Francesco Fiori, di 2" Alessandro Ghetti e più nettamente tutti gli altri 35 classificati. La manifestazione organizzata dall'Automobil Club Pavia in collaborazione con la Proloco di Val di Nizza e di Ponte Nizza ha avuto uno svolgimento molto regolare favorito anche da una magnifica giornata di sole. Le vittorie di classe sono andate a Cattone, Brambilla, Chiesa, Curone, Mantovani, Carrega e Bonini.

SLALOM

Pavia, 26 agosto 1984

2. Super Special Stage - Slalom Val di Nizza

Le classifiche

Assoluta: 1. Carrega (R. Alpine) 168.63; 2. Fiori (Opel Ascona) 170.18; 3. Ghezzi (Opel Kadett) 170.82; 4. Cattone (A 112) 169.22; 5. Bonini (Fiat 500) 179.77; 6. Boschi (A 112) 180.70; 7. Mantovani (Fiat X 1/9) 181.32; 8. Signorelli (Fiat 127) 181.36; 9. Curone (A 112) 183.84; 10. Bondini (Opel Kadett) 184.76.

Classe B: 1. Cattone (A 112) 179.22; 2. Bossi (A 112) 180.70; 3. Signorelli (Fiat 127) 181.38; 4. Parodi (A 112) 194.76.

Classe E: 1. Brambilla (Talbot Samba) 188.35; 2. Megazzini (Opel Kadett) 200.14; 3. Barbieri (Fiat X 1/9) 221.72; 4. Agamennone (Alfasud) 233.10.

Classe G: 1. Chiesa (A 112) 189.36; 2. De Filippi (Fiat 500) 198.36; 3. Politi (Fiat 500) 201.75; 4. Lazzarin (A 112) 210.02; 5. Bertelegni (Mini) 211.42; 6. Pirovano (A 112) 214.55; 7. Loddo (Fiat 700) 261.40.

Classe H: 1. Curone (A 112) 183.84; 2. Negro (Fiat 127) 188.37; 3. Cigal (A 112) 194.58; 4. Fariolo (Fiat 128) 198.52; 5. Musante (A 112) 206.96.

Classe I: 1. Mantovani (Fiat X 1/9) 181.32; 2. Facchini (Mini) 187.48; 3. Cazzaniga (Simca R2) 194.85; 4. Chiesa (Alfasud) 197.29; 5. Madama (Simca R2) 200.28.

Classe M: 1. Carrega (R. Alpine A 110) 168.63; 2. Fiori (Opel Ascona) 170.18; 3. Ghezzi (Opel Kadett) 160.82; 4. Volvini (Opel Kadett) 184.76; 5. Diani (Opel Kadett) 193.45; 6. Piavi (Fiat 124) 205.52; 7. Bertolotti (Alfaromeo 2000) 207.41; 8. Franchioni (Simca R2) 222.57; 9. Micielli (Opel Ascona) 238.96; 10. Faravelli (Opel Kadett) 244.18.

Classe P: 1. Bonini (Fiat 500) 179.77; 2. Rassone (Fiat 500) 197.16; 3. Agnelli (Alfaromeo) 211.79.

SLALOM/Selva-Giazza

Zandonà di classe

SELVA DI PROGNO — Zandonà si è aggiudicato la 2. edizione della Coppa Selva di Progno-Giazza, gara di slalom nazionale valevole per il Trofeo Punto Motori.

Al via, 54 vetture a sottolineare che lo slalom sta finalmente prendendo piede anche nel Veneto. Davanti a tutti Roca voleva far vedere di essere quello di sempre sperando di poter mettere le ruote della sua Fiat X 1/9, davanti a tutti. Non c'è riuscito, anche se è stato protagonista di una ottima gara che lo ha visto in chiusura secondo dietro alla 850 prototipo di Zandonà, che oltre alla potenza della vettura ha fatto sfoggio di classe e capacità. A chiudere la terna dei primi Giorgio Bombieri su Simca rally 2.

Giovanni Bevilacqua

SLALOM

Selva di Progno, 26 agosto 1984

Slalom nazionale - Trofeo Punto Motori

Le classifiche

Assoluta: 1. Zandonà (Fiat 850/2000) 132.20; 2. Ronca (Fiat X 1/9 Five Speed) 132.75; 3. Bombieri (Simca rally 2) 133.40; 4. Bazzoni (Fiat X 1/9) 138.28; 5. Salizzoni (Kadett GTE) 138.32; 6. Aurenghi (A 112 Ab.) 138.73; 7. Reginato (Fiat X 1/9) 139.06; 8. Ponda (A 112 Ab.) 139.62; 9. Sanetti (Fiat X 1/9) 141.01; 10. Dellamoli (Fiat X 1/9) 141.35.

Classe A: 1. Dellamoli (Fiat X 1/9 Five Speed) 141.85; 2. Matrozzi (A 112 Ab.) 146.28; 3. Razioli (A 112 Ab.) 148.33; 4. Albertini (A 112 Ab.) 151.10; 5. Pressato (Fiat 130) 152.37; 6. Benticente 154.40; 7. Brulina (A 112 Ab.) 156.29; 8. Bovi (A 112 Ab.) 161.66.

Classe B: 1. Magrozzi 146.28; 2. Grazioli (A 112 Ab.) 148.33; 3. Albertini (A 112 Ab.) 151.10; 4. Brulina (A 112 Ab.) 156.29; 5. Bovi (A 112 Ab.) 161.66.

Classe G: 1. Benato (Fiat 127) 148.06; 2. Tesso (Fiat 127) 149.81; 3. Valbusa M. (Fiat 127) 152.29; 4. Baini (Fiat 127) 153.78; 5. Salgaro (Fiat 127) 155.62; 6. Antolini (Fiat 127) 161.64; 7. Marinelli (Fiat 127) 170.09; 8. Valbusa F. (Fiat 127) 188.99.

Classe M: 1. Aurenghi (A 112 Ab.) 138.73; 2. Ponda (A 112 Ab.) 139.62; 3. Franchini (A 112 Ab.) 145.61; 4. Ambrosi A. (Fiat 127) 148.72; 5. Colbrelli (A 112 Ab.) 148.69; 6. Avesani (A 112 Ab.) 149.48; 7. Gennari (A 112 Ab.) 150.06; 8. Dalcorso (A 112 Ab.) 151.09; 9. Dellero (Simca rally 2) 153.96; 10. Massi (Fiat 127 S.) 158.57; 11. Vanzini (Fiat 127 S.) 168.81.

Classe I: 1. Bombieri (Simca rally 2) 133.40; 2. Bassoni (Fiat X 1/9) 138.28; 3. Sanetti (Fiat X 1/9) 141.01; 4. Varalda (Fiat X 1/9) 144.30; 5. Belinghieri (Simca rally 2) 147.82; 6. Gozzi (Fiat X 1/9) 173.21; 7. Treo F. (Alfa Romeo GT) 274.93.

Classe L: 1. Ronca (Fiat X 1/9 S.S.) 132.75; 2. Lucchese (Talbot Sunbeam) 142.83; 3. Ardetti (Fiat X 1/9 Five Speed) 149.83; 4. Rossi (Fiat X 1/9 Five Speed) 157.78; 5. Bevilacqua (Fiat X 1/9 S.S.) 159.56.

Classe M: 1. Salizzoni (Kadett GTE) 138.32; 2. Zampini (Kadett GTE) 145.07; 3. Negrente (Ritmo 130) 145.54; 4. Merci (Ritmo 130) 149.20; 5. Mersi (Fiat 131 R.) 150.08; 6. Zampieri (Alfa Romeo GT Junior) 151.02; 7. Lorenzini (Ascona SR) 151.84; 8. Bonizzi (Ascona SR) 154.45.

AUTOCROSS

Al Quistello domina Caron

QUISTELLO - Si è disputata la 2. Coppa Città di Quistello valida quale 1. Prova del Campionato Italiano Zona Nord - Trofeo CSAI 1984 di Autocross. La gara è stata falsata, purtroppo, dalla pioggia, caduta per tutta la notte e quindi si è protratta più a lungo del previsto. Nella classe A, dominio di Caron col 500 Kawasaki davanti a Gagliazzi ed a Ruzzante; sfortunato in questa gara Garutti, con Fiat 500 4 ruote motrici, che ha purtroppo rotto il motore alla prima curva. Nella classe B anche qui dominio di Scariot con la sua Fiat 850 Coupé davanti all'Alfasud Sprint 4x4 di Rossetti e a Caputo. Nella classe 3000 l'ha fatta da dominatore Barbon davanti a Masioli che debuttava su una Porsche 911 4x4 3000. Terzo è giunto Cavallini che ha lottato a lungo con Masioli. Nei prototipi, Baldisser e Meggiotto che si sono sorpassati a vicenda per ben 5 volte durante la finale: alla fine l'ha spuntata Baldisser per tre decimi di secondo. (r.c.)

AUTOCROSS

26 agosto 1984

2. Coppa Città di Quistello

1. prova Campionato italiano zona nord

Le classifiche

Classe A: vetture elaborate fino a 1000 cc: 1. Caron (Fiat 500/Kawasaki 1000) 6'21; 2. Galliazzi (Fiat 500/1000) 6'27; 3. Ruzzante (Fiat 500) 6'56; 4. Pollini (Fiat 500/1000) 6'59; 5. Clerici (Citroen Dyane 2 CV) 7'07; 6. Bignotti (Fiat 500) 7'09; 7. Ambri (Fiat 500) 7'19; 8. Voltan (Fiat 500) 7'48.

Classe B vetture elaborate fino a 1500 cc: 1. Scariot (Fiat 850 Coupé 1500) 6'12; 2. Rossetti (Alfa Sprint 4x4 1500) 6'32; 3. Caputo (VW Scirocco 1500) 6'38; 4. Zanini (Fiat Panda) 6'52; 5. Leone (VW Maggiolino 1500) 7'06; 6. Sterieri (Fiat X 1/9 1500) 7'11.

Classe C/3000: 1. Barbon (VW Scirocco 4x4 2000) 6'23; 2. Masioli (Porsche 911 4x4 3000) 6'46; 3. Cavallini (Porsche 911 2400) 6'47; 4. Furiani (Fiat 850 Coupé 3000) 7'10; 5. Toson (VW Maggiolino 2000) 7'16; 6. Gallo (VW Maggiolone 2000) 7'19.

Vetture cross prototipi 3000: 1. Baldisser (Cross 131 Ab. 2000) 6'10; 2. Meggiotto (Cross Porsche 2700) 6'11; 3. Gallotta (Cross Porsche 2700) 6'37; 4. Bizzotto (Cross Porsche 2800) 6'41; 5. Faccincani (Cross Alfa 2000) 7'09; 6. Santomasi (Cross Lancia 2000) 7'31.

■ **IN OCCASIONE** della prova europea di autocross di Maggiora la Csai terrà l'annuale assemblea del settore cross e competizioni speciali presso il ristorante «La Lucciola» di Piazza De Gasperi a Maggiora sabato 1 settembre. Verranno discussi i piani di modifica del settore crossistico in vista della stagione 1985. All'assemblea potranno partecipare i piloti, e i rappresentanti delle organizzazioni, scuderie e piste.

AUTOCROSS

A Latina c'è un ricorso

LATINA — La 6. prova del 2. Trofeo Aci Latina, disputata sul crossodromo della città laziale, ha avuto una coda polemica. Nella classe mille, infatti, non è stato possibile assegnare alcun premio in quanto il concorrente Carollo, che era giunto primo, a causa dei 30" di penalizzazione inflittigli dal direttore di gara è retrocesso alla 4. posizione. Lo stesso conduttore ha interposto appello. Quindi la classifica sarà ufficiosa fino all'esame del ricorso.

AUTOCROSS

Latina, 26 agosto 1984

6. Prova Trofeo Aci Latina

Le classifiche

Classe 1000: 1. Guerzi (Prinz) 10 giri in 10'01"6; 2. Del Vicario (Fiat 500) 10 giri in 10'03"3; 3. Campagna (Fiat 600) 10'25"8; 4. Carollo (Fiat 126) 9'58"1 ai quali vanno aggiunti 30" di penalizzazione per falsa partenza; 5. Gasbarrone (Fiat 600) 10'28"2; 6. Consoli (Mini Minor) 10'40"2.

Classe 1500: 1. Rosella (Fiat X 1/9) 10 giri in 9'57"8; 2. Cestra (Porsche) 9'59"4; 3. Morosillo (Alfasud) 10'23"2; 4. Paolotti (Fiat 850 Coupè) 10'24"9; 5. Di Battista (Fiat 126) 10'31"9; 6. Damianti (Simca) 10'36"9.

Classe 3000: 1. Consoli (Beta Montecarlo) 10 giri in 9'28"7; 2. Morelli (Fiat 850) 9'38"1; 3. Pavanelli (Porsche) 9'46"7; 4. Simonelli (Porsche) 9'47"6; 5. Arduini (VW Porsche) 9'53"9; 6. Fiorot (Fiat 500) 10'14"9.

CREPALDI
DAL 1953 E' SOLO
Ferrari
Ferrari

IMSA/Whittington, terzo, rimane capoclassifica

L'uno, due Porsche

A Elkart Lake vincono Bell-Holbert, davanti all'altra 962 di Hobbs. John Paul Jr, grande protagonista, frenato dalla rottura del cambio

ELKART LAKE — Questa volta la Porsche 962 ha risposto bene, permettendo a Al Holbert e Derek Bell di aggiudicarsi la 500 miglia Road America, gara del campionato Imsa statunitense. I due hanno compiuto una corsa d'attacco magnifica che alla lunga ha stroncato la concorrenza, a cominciare dalla Zakspeed Mustang di Ludwig-Rahal, ancora troppo fragile per poter reggere distanze così impegnative. La vittoria delle Porsche, al secondo posto, infatti, è giunta l'altra 962 di Hobbs, non ha impressionato più di tanto Bill Whittington e Randy Lenier, che terzi hanno consolidato la loro prima posizione in classifica. Da segnalare anche la grande corsa di Paul jr.

LA GRIGLIA di partenza presentava cinque tra le più forti coppie del campionato: Holbert-Bell, in pole position sulla Porsche 962, i capoclassifica Whittington-Lenier sulla March Chevrolet, Ludwig-Rahal sulla Ford Mustang Zakspeed, Van der Merwe-Scheckter, e Redman-Haywood. Tra gli assenti figurava Giampiero Moretti, la cui Momo Ford è in questi giorni in officina per essere revisionata. Gli organizzatori hanno giustificato la mancanza del pilota italiano dandolo in ferie al mare. Altro mancante dalla griglia era Michael Andretti, il quale andava incontro a numerose noie meccaniche durante le prove, che consigliavano il figlio dell'ex campione del mondo e il suo coequipier Andy Blak a ritirare l'Argo Ford con la quale avrebbero dovuto correre. Dopo il tentativo d'esordio poco felice del «Glen» era tornata a calcare le piste anche la Lola T616 Gt mossa dal motore di plastica, accusando però i medesimi inconvenienti, ovvero perdite d'olio e trasmissione debole. Il propulsore è stato sviluppato da Matthews Holtzberg, presidente della «Polimotor researche» del New Jersey. Il motore pesa 84 kg, 100 in meno di quelli usuali, grazie al grande utilizzo di plastica «Torlon» realizzata dalla «Amoco Chemical» che sponsorizza la vettura. Questa bella creazione pare interessare notevolmente l'esercito statunitense, poiché potrebbe passare facilmente attraverso le maglie dei radar. Ad Elkart Lake il propulsore ha risposto meglio che al «Glen» ma la Lola dovrà in futuro essere sottoposta ad una revisione generale.

LA CORSA iniziava verso le ore 12 locali davanti a un nutrito gruppo di 45 mila spettatori, assiepati sulle panoramiche colline del Wisconsin. Il duello per le posizioni di comando iniziava subito tra l'australiano Van Der Merwe e il tedesco Klaus Ludwig, che con la Ford Zakspeed cercava più volte di portarsi in testa, riuscendovi saltuariamente. Ad animare la corsa, comunque, ci pensava John Paul Jr. in grande forma dopo aver firmato un contratto triennale con il team di Phil Conte per pilotare la March Chevrolet assieme a John Morton. Paul Jr. campione Imsa nel 1982, compiva una rimonta mozzafiato dalle retrovie, portandosi allo scadere della seconda ora di corsa in quarta posizione dietro a Bobby Rahal, che aveva appena sostituito Ludwig sulla Ford Mustang, Holbert-Bell e Van Der Merwe-Scheckter. Da segnalare in questo scorcio l'incidente che costringeva gli organizzatori a far entrare in pista la «pace car». Art Leon finiva infatti contro il guard rail distruggendo la sua March, senza riportare danni fisici. Ben presto la Ford di Ludwig-Rahal si ritirava lasciando via libera alla Porsche 962 di Al Holbert-Derek Bell, che precedevano gli scatenati John Paul Jr.-John Morton, sulla March Chevrolet, David Hobbs-Bruce Leven, Bill Whittington-Randy Lenier, e Brian Redman-Hurley Haywood. La media di gara si manteneva superiore alle 105 miglia.

QUANDO tutto lasciava credere che lo scatenato John Paul Jr. riuscisse a rimontare lo svantaggio sulla March Chevrolet del georgiano si rompeva il cambio, costringendo l'ex campione Imsa a retrocedere in ottava posizione. Al Holbert e Derek Bell, quindi, andavano a vincere regalando alla ormai rinata Porsche 962 un'altra vittoria davanti alla vettura gemella di David Hobbs-Bruce Leven e alla March Chevrolet di Bill Whittington-Randy Lenier, terzi e paghi della loro posizione.

Lino Manocchia

IMSA

Elkart Lake, 26 agosto

500 Miglia Road America

La classifica: 1. Al Holbert-Derek Bell (Porsche 962) alla media di 173,300 km/h; 2. Hobbs-Leven (Porsche 962); 3. Whittington-Lenier (March Chevrolet); 4. Van Der Merwe-Scheckter (March-Porsche); 5. Redman-Haywood (Jaguar Xjr 5); 6. Akin-Ostin (Porsche 962); 7. Anderson-Boand (Lola Chevrolet); 8. Paul Jr.-Morton (March Chevrolet); 9. Downing-Maffucci (Argo Mazda); 10. Vincent-«Tba» (Porsche 934).

DRAGSTER/Il ritiro di «Cha Cha» Muldowney

«Costretta a dire basta»

DETROIT - Sherley Muldowney, la prima donna ad aver vinto due titoli statunitensi di dragster, ha annunciato il suo ritiro dalle competizioni. Aveva messo in discussione la supremazia del grande Don Garlitz battendolo in più occasioni; sfidava anche il suo ex capo meccanico ed amante Conny Kalitta, lasciato dopo un burrascoso rapporto sentimentale, umiliandolo spesso e volentieri. Poi, l'incidente che le ha bloccato la carriera: **«Durante i miei 16 anni di attività sono incappata in vari incidenti e all'infuori di qualche leggera bruciatura me la son cavata sempre. Ora però sono costretta a dire basta».**

RICOPERTA di bende in quasi tutto il corpo e sostenuta da lunghe stecche di legno, Sherley giace sul lettino bianco del Wayne Medical Center di Detroit dopo il pauroso incidente di Montreal. **«Sto molto meglio** — dice **— ma ho ancora molta strada da percorrere con coraggio e rassegnazione. Non si può vincere sempre».** Proprio in questo periodo la coraggiosa 44 enne pilota di Mount Clemens nel Michigan (dove si era anche sposata divorziando poi 15 anni dopo) stava riscuotendo un grande successo con il film sulla sua storia, «Heart of wheel». Il 1984 era stato invece avaro di successi in pista, ma la Muldowney non si era demoralizzata. **«In questo settore** — spiega — **non si può pretendere di vincere sempre. Sarebbe presuntuoso. Abbiamo a che fare con un mezzo meccanico spesso volubile e incontrollabile. Mio figlio John** (divenuto capo meccanico del team dopo la partenza di Kalitta - ndr) **aveva finalmente trovato le giuste soluzioni, ma qualcosa non ha funzionato. Gli sponsor avevano deciso di costruire per il 1985 un bolide più sofisticato e più veloce, che forse mi avrebbe permesso di conquistare il terzo titolo».**

— Qualche rimpianto?

«Uno solo, quello di non aver potuto chiudere in bellezza invece che con un incidente banale dovuto alla rottura dello sterzo. Viaggiavo a 434 kmh e il risultato è immaginabile, ma mi considero fortunata perché poteva andare peggio».

IL RITIRO di Sherley Muldowney potrebbe comunque non essere definitivo. Lei stessa ha dichiarato che se uscirà dalla lunga convalescenza in una buona forma psico-fisica, passerà alle corse del campionato Cart.

(l. m.)

KARTING

Kart spettacolo a Scandiano

SCANDIANO — Massiccia affluenza di pubblico per assistere alla gara di kart organizzata nel centro del paese dal moto club Scandiano. L'ottimo tracciato, ricavato nella piazza del mercato, ha offerto ai 113 piloti iscritti, nelle otto classi, agli spettatori belle gare molto combattute. L'organizzazione finale, ha dimostrato che le gare cittadine se ben preparate offrono uno spettacolo emozionante limitandone i rischi. Per la cronaca i vincitori delle gare sono stati Treccia nella Mini-Kart, Campani nella Cadetti, Mediani nella Nazionale, Pellenghi nell'Avenir, la Corti nella Promozionale, Mellini nella Junior, Fanton G. nella C/2 e Fanton C. nella C/1.

(g.p.)

Scandiano 26 agosto 1984

1. Trofeo Moto Club Scandiano

Le classifiche:

Mini-Kart 1. Treccia; 2. Bertoli; 3. Melgari; 4. Bertolazzi; 5. Spagni. **100 Cadetti** 1. Campani; 2. Menghi; 3. Piccoli; 4. Salmoiraghi; 5. Brandolese. **100 Nazionale:** 1. Mediani; 2. Cremonese; 3. Aries; 4. Morara; 5. Melandri. **100 Avenir:** 1. Pellenghi; 2. Folloni; 3. Manicardi; 4. Airaghi; 5. Sola. **Promozionale:** 1. Corti; 2. Del Vecchio; 3. Brocchetta; 4. Medici; 5. Ferrando. **125 Junior:** 1. Mellini; 2. Guerreschi; 3. Carù; 4. Magnani; 5. Moretti. **125 C/2:** 1. Fanton G.; 2. Bertoli; 3. Tebaldi; 4. Marchioni; 5. Galloni. **125 C/1:** 1. Fanton C.; 2. Fanton M.; 3. Degli Esposti; 4. Diazzi; 5. Leviè.

Il ritorno di Musumeci

PERGUSA - 45 piloti hanno preso parte alla gara nazionale Karting svoltasi a Pergusa il 26 agosto. Nella 125 Junior si è imposto il campione italiano Gennaro Calitelli, mentre la 125 C Nazionale e la Formula C, hanno visto i successi rispettivamente di Parisi e Rizza. La classe 100 ha disputato un'unica gara. Nella «Cadetti» la vittoria è andata al napoletano Maio mentre Messina continua a non avere avversari nella 100 Nazionale. Nella 100 Avenir c'è da registrare il ritorno vittorioso al karting di Musumeci. (p. l.)

GARA NAZIONALE

Pergusa, 26 agosto 1984

Le classifiche

100 Cadetti: 1. Maio. **100 Nazionale:** 1. Messina; 2. Parisi; 3. Jacovitti; 4. Tumminello; 5. Robucci; 6. Giacataro. **100 Avenir:** 1. Musumeci; 2. Colletta; 3. Cerchia; 4. Costa; 5. Favaloro; 6. Guaiardo; 7. Tamarchio. **125 Junior:** 1. Capitelli; 2. Foderà; 3. Gatto; 4. Faraci; 5. Amoroso; 6. Elastico; 7. Margiotta. **125 C Nazionale:** 1. Parisi. **125 Formula C:** 1. Rizza; 2. Carrillo; 3. Anello; 4. Di Dio.

KARTING/L'8 e il 9 settembre i campionati del mondo e d'Europa

Assalto a Fort Axamo

Sulla pista svedese i piloti italiani tentano di riconquistare i titoli della Formula C e dell'Intercontinentale C già vinti l'anno scorso con Mazzola e Cantoni

SI SVOLGERANNO l'8 e il 9 settembre, sulla pista di Axamo in Svezia, il campionato del mondo della Formula C e il campionato europeo della Intercontinentale C. I piloti italiani, dopo il dominio dello scorso anno sulla pista di Magione, cercheranno di non deludere le speranze degli appassionati. La pista svedese cela comunque numerose insidie. I nostri piloti non conosceranno il tracciato ed il poco tempo per provare non li agevola; il regolamento della manifestazione prevede infatti di poter girare dal martedì al giovedì, appena due ore la mattina e due al pomeriggio. Considerando l'elevato numero di piloti iscritti nelle due classi e l'incognita costante della variabilità del tempo, le ore riservate alla messa a punto dei mezzi non saranno davvero molte. L'incognita che rende molto incerta questa gara è appunto l'instabilità climatica. Questa spada di Damocle costringe i meccanici a tenere sempre pronti due mezzi, uno assettato da asciutto ed uno da bagnato, facendo così disperdere preziose energie e molto tempo.

I due campioni in carica: sopra Cantoni (europeo) e in basso Mazzola (mondiale). (FotografiePaterlini)

FRA I PILOTI italiani favoriti nella corsa al titolo mondiale della Formula C, troviamo sicuramente Gianni Mazzola, attuale campione in carica, che cercherà di conservare il prestigioso alloro; Alessandro Piccini, il grande sconfitto dell'83, quando vinse tutto ma fu battuto nella finale decisiva, ora sulla pista svedese cercherà una rivincita; Gabriele Tarquini, detentore del titolo nazionale, appare però l'uomo più in forma al momento e cercherà di migliorare il secondo posto ottenuto qui in terra di Svezia nell'81. Fra i portacolori italiani nella corsa al titolo europeo della intercontinentale C scendono in pista PierMario Cantoni, attuale detentore del titolo, che cercherà di confermarsi in terra scandinava; il detentore del titolo nazionale Stefano Buttiero; Pietro Sassi, grande sconfitto dell'83, alla ricerca di un'affermazione internazionale; Davide Tornieri, sfortunato in terra umbra quando a metà dell'ultimo giro ruppe la corona mentre sferrava l'ennesimo attacco a Cantoni. Inoltre vi sarà un rientrante molto temuto, Riccardo Franchini che dopo la sfortunata apparizione al campionato italiano spera di ben figurare nella terra che lo ha visto nascere. A questo punto quasi tutti hanno preparato le proprie armi con cui puntare alla vittoria, e anche i costruttori di pneumatici hanno provato le loro ultime soluzioni. Come l'italiana Vega che con Mazzola e Piccini ha portato in pista le nuove radiali, ottenendo ottimi risultati.

Gianni Paterlini

NUOVARETE
NETWORK

Il primo VERO circuito radiofonico che ti segue in tutta Italia

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

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

AUTOCROSS/L'europeo approda a Maggiora per una prova decisiva

Chi ferma Willy?

Roesel si avvia a vincere il titolo continentale, che ha dominato fino a questo momento. L'unico suo rivale potrebbe essere il cecoslovacco Uher. Italiani favoriti nella 2. divisione

di **Eraldo Guglielmetti**

IL SUCCESSO del pilota tedesco Willy Roesel nel campionato europeo di autocross sembra quasi scontato, nonostante alla conclusione della serie continentale manchino ancora delle gare. Tra queste la prossima, che si svolgerà il 2 settembre a Maggiora, è attesa con particolare interesse perché rappresenta forse l'ultima occasione per il rivale di Roesel, il cecoslovacco Uher, di riaprire il discorso per quanto riguarda la vittoria finale. La cosa, non del tutto impossibile, è però assai incerta perché Roesel non è certo un pilota poco navigato. Il tedesco ha dalla sua un mezzo estremamente competitivo come l'Audi, e un'esperienza che non trova eguali nel mondo di questa specialità particolarmente in voga nei paesi dell'est europeo, da dove appunto i cecoslovacchi provengono. Quest'anno lo squadrone ceco si è presentato in grande stile nel campionato. Capeggiata dall'esperto Alois Harvel la nazionale dell'est è composta inoltre da Bartos, Hoseck e dal giovane Vaclav Uher, che esplose all'attenzione degli addetti ai lavori proprio a Maggiora l'anno scorso.

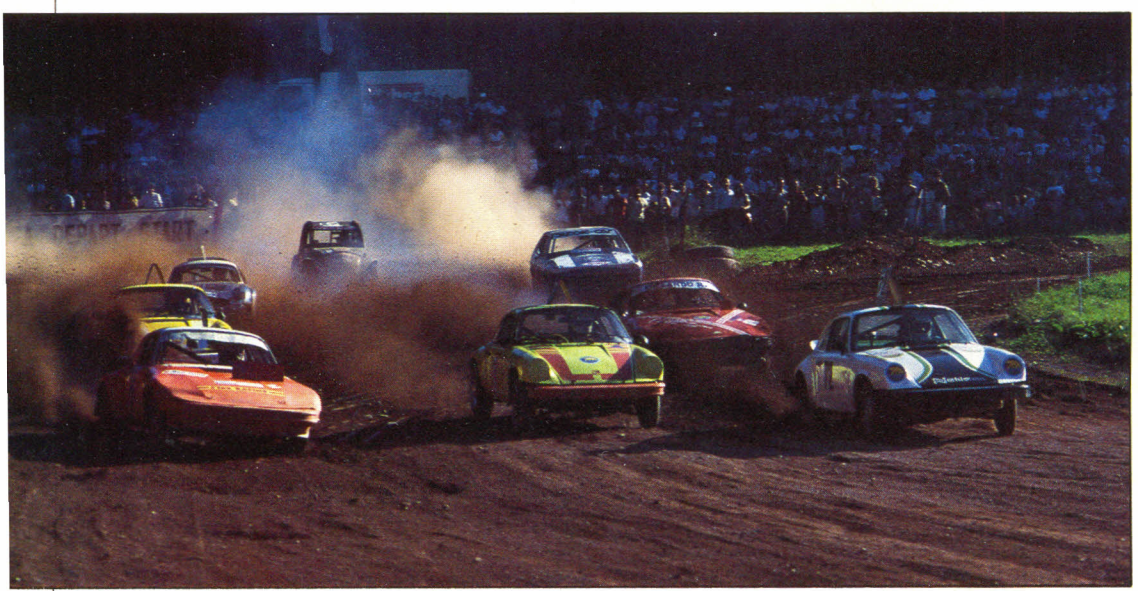
IL SEGRETO dei cecoslovacchi è rappresentato da una guida ragionata, che permette loro di ottenere punti in tutte le gare alle quali sono presenti. Ma nessuno della formazione, diretta dal general manager Bellubeck possiede l'acuto di Willy Roesel. Rispetto agli anni precedenti sono andati in calando gli austriaci che hanno il velocissimo Wober in quinta posizione nel campionato, Gintersdörfer in ottava e Winninger in decima. L'ungherese Darazs era partito bene all'inizio di stagione ma successivamente ha avuto qualche flessione e solo da metà campionato è ritornato ad esprimersi su livelli di eccellenza assoluta, ora che ha superato la «distrazione» del campionato nazionale, nel quale aveva rischiato di perdere la prima posizione. Tra le sorprese c'è da annoverare il nome del danese Deboer, che per la prima volta ha portato i colori del suo paese in classifica continentale, dopo avere abbandonato il campionato nazionale da lui vinto nel 1982 e nel 1983. Deboer è ora al nono posto, nonostante abbia saltato alcune corse della lunga competizione europea.

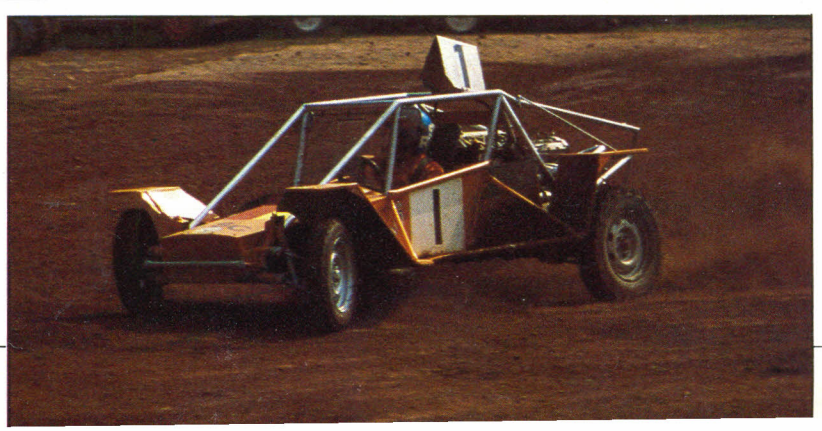
QUALI SONO le possibilità degli italiani a Maggiora? Innanzitutto bisogna rilevare che le gare del campionato continentale sono assai differenti da quelle tricolori. I tracciati stessi sono più tortuosi con molti salti che comportano una guida assai diversa da quella alla quale sono abituati i nostri portacolori. A Maggiora un italiano non vince dal 1979, e quello fu l'ultimo successo continentale di un azzurro, che nell'occasione era Zannini. L'anno scorso la grande affermazione sfuggì di pochissimo a Valfredini e Orlandi. Angelo Valfredini, che è al comando del campionato italiano ha un'idea chiara sui motivi che ci rendono inferiori agli stranieri: **«Non credo si possa parlare di inferiorità. Il discorso da fare è quello che riguarda la diversità tra piste italiane e straniere. Nel nostro paese ci troviamo a gareggiare su circuiti estremamente veloci mentre all'estero la conformazione è ben diversa. La tendenza dell'Italia è quella di creare delle gare di velocità su sterrato mentre in Europa si fa più autocross nel senso vero del termine. Il nostro modo di correre è forse all'avanguardia ma se il resto d'Europa corre in modo diverso a farne le spese a livello internazionale siamo proprio noi».**

PER MIGLIORARE la situazione quest'anno è stata introdotta una succosa novità riguardante i nostri colori. A tutte le gare continentali è infatti presente una nazionale azzurra, formata da quattro piloti più alcune riserve. I migliori risultati sono venuti da Valfredini, Foralosso, Tonel, Tamburini, Maccarinelli e Trincalli. L'idea della nazionale ha in parte risolto alcuni problemi dell'autocross italiano. Innanzitutto è stato corrisposto un contributo economico di una trentina di milioni per le trasferte che quasi completamente ha coperto le spese dei concorrenti. L'iniziativa, diretta dall'ing. Giuseppe Invernizzi, ha già dimostrato la sua validità e i pochi nei saranno facilmente risolti col passare del tempo. Contributi sono andati anche agli italiani che hanno corso nella 2. divisione, dalla quale abbiamo ricevuto le migliori soddisfazioni con Formicola e Apostoli, che nella divisione riservata alle vetture elaborate sono al quinto e settimo posto di campionato europeo.

QUESTA DIVISIONE, che vede già col titolo in tasca Derber sulla Porsche, potrebbe regalare a Maggiora una vittoria siglata Italia. I nostri due ragazzi hanno le possibilità e per una volta tanto partono con i favori del pronostico. Apostoli, l'anno scorso, ottenne la vittoria, e nel 1984 ha dimostrato assieme a Formicola di essere sullo stesso piano dei migliori, con l'handicap non indifferente di guidare mezzi meccanici forse non all'altezza di quelli dei rivali.

Eraldo Guglielmetti





In alto la partenza di una corsa della 2. divisione. Da sinistra si riconoscono Apostoli Derber e Roering. Sotto Willy Roesel, che a Maggiora potrebbe vincere il titolo con la sua Audi prototipo (fotoGuglielmetti)

Così l'europeo

2. divisione: 1. Derber (Porsche) 101; 2. Wan Mechelen (Porsche) 52; 3. Felix (Porsche) 48; 4. Pfeiffer (Porsche) 32; 5. Formicola (Porsche) e Roering (Audi) 30; 7. Apostoli (Porsche) e Terkelsem (Porsche) 25; 9. Howorka (Skoda) 24; 10. Pfeiffer H. (Porsche) 16.

3. divisione: 1. Roesel (Audi) 95; 2. Uher (Skoda) 70; 3. Bartos (Skoda) 62; 4. Havel (Tatra) 60; 5. Wober (Porsche) 55; 6. Krauss (Volkswagen) 46; 7. Darazs (Renault) 28; 8. Gintersdorfer (Renault) 18; 9. Deboer (Renault) 12; 10. Winninger (Porsche) 8.

IL GIALLO DELLA FORMULA 1

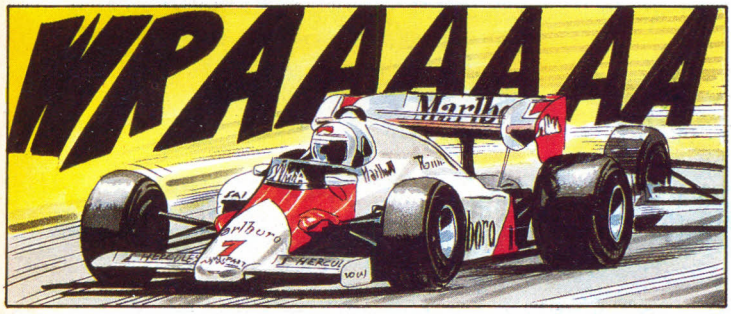
DODICESIMA PUNTATA

GP AUSTRIA

Cronaca vera di **Paolo Ongaro**

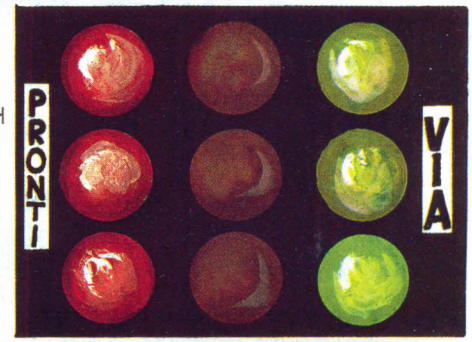
IN PRIMA FILA LE MACCHINE CHE MAGGIORMENTE SI SONO DISTINTE NEL CORSO DI QUESTO MONDIALE. **PIQUET, PROST, DE ANGELIS** E **LAUDA** NELL'ORDINE.

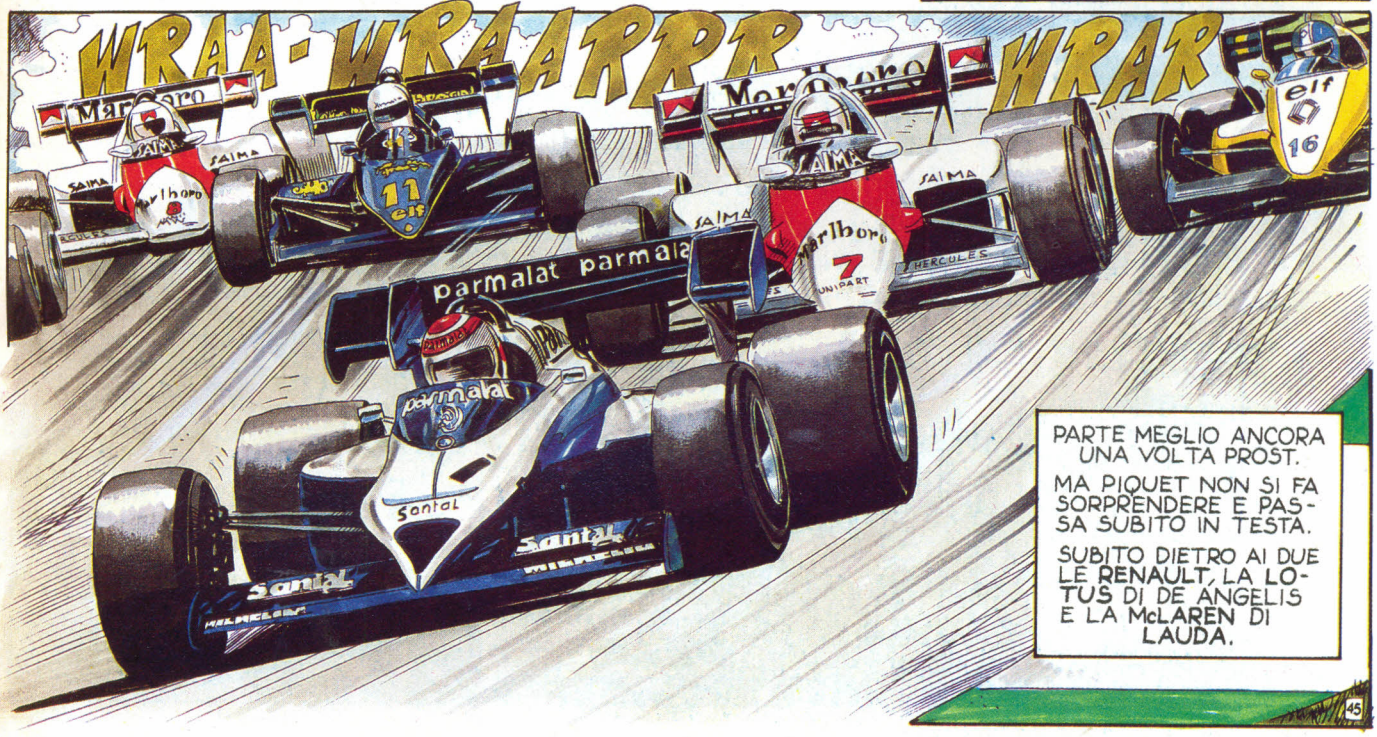
MA PER UN ATTIMO APPARE ANCHE IL VERDE. SCATTANO I PILOTI, **PROST** IN TESTA... MA E' TUTTO VANO.



DE ANGELIS, IN DIFFICOLTA' COL CAMBIO, ALZA IL BRACCIO... IL DIRETTORE DI GARA, DOPO IL ROSSO, SCHIACCIA IL GIALLO.

COME A DETROIT E A BRANDS HATCH SI RICORRE AD UNA SECONDA PARTENZA.





PARTE MEGLIO ANCORA UNA VOLTA PROST.

MA PIQUET NON SI FA SORPRENDERE E PASSA SUBITO IN TESTA.

SUBITO DIETRO AI DUE LE **RENAULT**, LA **LOTUS** DI DE ANGELIS E LA **McLAREN** DI **LAUDA**.

AL NONO POSTO LA **FERRARI** DI **ALBORETO** E LE DUE **ALFA**, PIU' LENTE DEI BATTISTRADA DI ALMENO 3" AL GIRO.

WRAARR-ROOARR

GOODYEAR

27

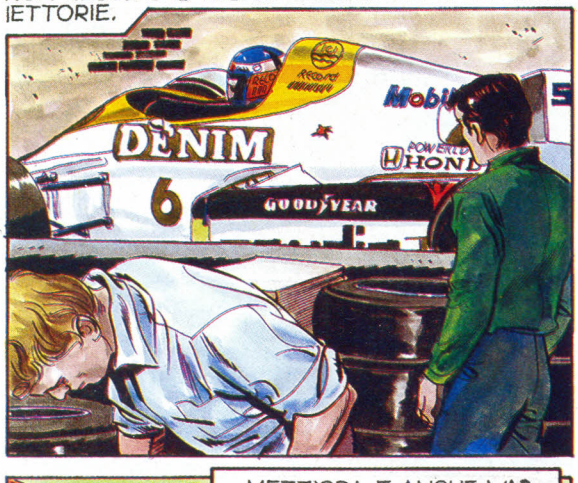
FIAT

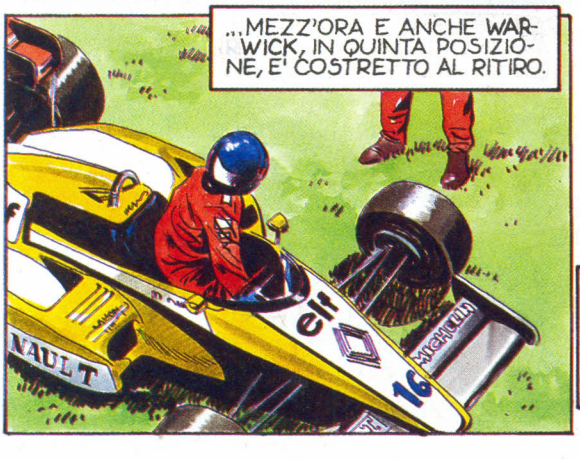
ASIN

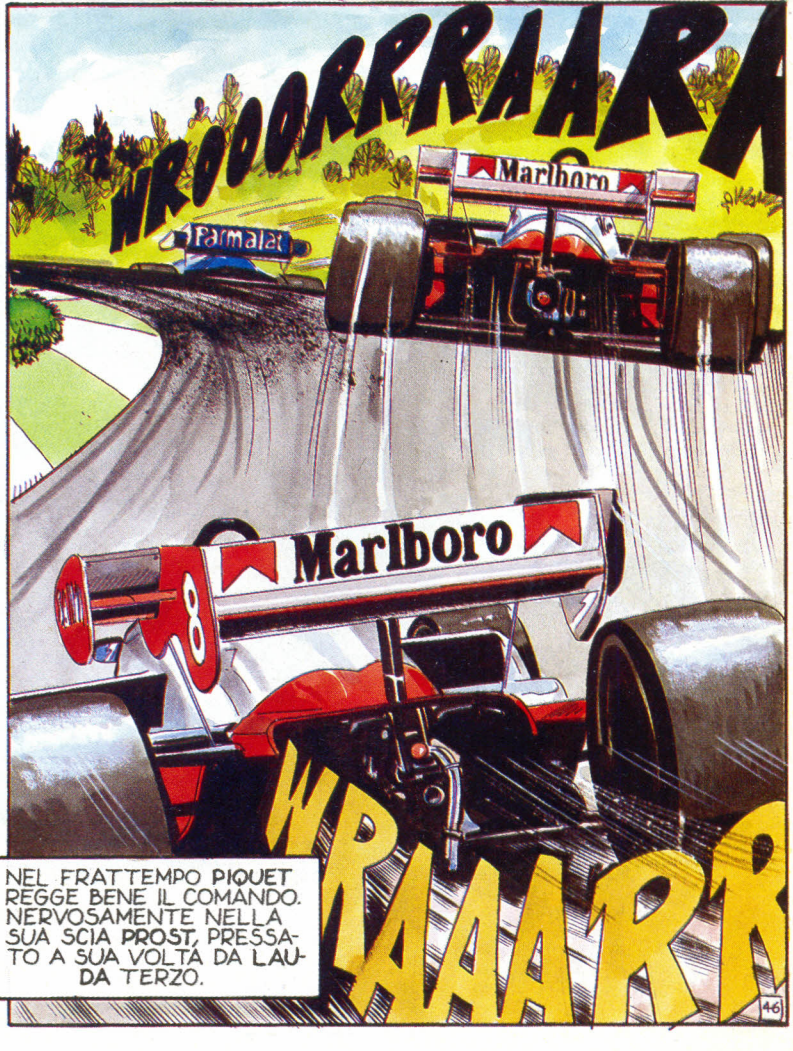
GOULD

28

IL VELOCE CIRCUITO MIETE LE PRIME VITTIME: DOPO **GHINZANI** E **GARTNER**, CEDONO ANCHE LE **WILLIAMS** DI **LAFFITE** E **ROSBERG**... IL MOTORE NON REGGE E IL TELAIO COMPROMETTE LE TRAIETTORIE.







NEL FRATTEMPO **PIQUET** REGGE BENE IL COMANDO. NERVOSAMENTE NELLA SUA SCIA **PROST**, PRESSATO A SUA VOLTA DA **LAUDA** TERZO.

A DE ANGELIS, QUARTO, VA A FUOCO IL MOTORE COME A HOCKENHEIM. LA SFORTUNA PERSEGUITA IL PILOTA ROMANO...

WOOHSH

LA SVOLTA DELLA GARA AL 28° GIRO, QUANDO LA McLAREN N. 7 FINISCE SULL'OLIO PERSO DA DE ANGELIS. PROST E' K.O. NON PER COLPA SUA... ANCHE LA QUARTA NON GLI RIMANE DENTRO.

WLOSK

SKR

Marlboro

SAIMA

HERCULES

UNIPART

A QUESTO PUNTO PASSA ALL'ATTACCO NIKI... RAGGIUNGE LA BRABHAM DI PIQUET E LA SUPERA TRA L'OVAZIONE DELLA SUA FOLLA.

NI-KI! NI-KI!

RAARRR

MA ANCHE LAUDA HA QUALCHE PROBLEMA. RALLENTA VISTOSAMENTE E FA SEGNO AI DOPPIATI DI PASSARE.

ANCHE A LUI NON ENTRA PIU' LA QUARTA.

TAG

MICHELIN

A 6 GIRI DALLA FINE, ANCHE LA SECONDA RENAULT, QUELLA DI TAMBAY, ABBANDONA E LASCIA IL POSTO AD ALBORETO CHE, PUR STACCATO, SI CLASSIFICA PER MERITO SOPRATTUTTO DELLE DISGRAZIE ALTRUI E IN PARTE FORSE ALLA SUA VETTURA ALLUNGATA DI 130 mm. E' TERZO... UN PREMIO STIRACCHIATO, DOPO I FISCHI DEI TIFOSI ALLE PROVE!

VROOOO

DOVE CORRIAMO

kits aerodinamici bubble-car personalizzazioni sportive

Calendario sportivo dal 29 agosto al 2 settembre 1984

30 ago.-2 settembre

Rally di Piancavallo (coeff. 1)
R ●●● N-A-B
Campionato europeo piloti rally
A.C. Pordenone - Viale Dante 40 - 33170 PORDENONE

31 ago.-1 settembre

Rally Gotthard
R ●●● N-A-B
Per Sport - Postfach 287 - 6460 ALTDORF (Austria)

Jurgens Rally
R ●●● N-A-B
Pretoria Motor Club - Po Box 2309 PRETORIA 001 (Sudafrica)

31 ago.-2 settembre

Critérium L. Bianchi (coeff. 1)
R ●●● N-A-B
Campionato europeo piloti rally
Motor Union Charleroi - 41 Boite 10 - Bld. Tirou - 6000 CHARLEROI (Belgio)

1 settembre

Smadsvangen rallyt
R ●●● A
SMK Orkellijunga - Skonnovangen 28600 ORKELLIJUNGA (Svezia)

Vildmarksnatta rallyt
R ●●● A
Finnskoga MK - Box 25 - 68065 HOLIJES (Svezia)

1-2 settembre

Corse a Trois Rivières
VC ●●● Trans Am-Can-Am-FSV
SCCA - 6750 South Emporia Street - ENGLEWOOD Col. 80112 (USA)

Southern 500 a Darlington
VC ●●● STK
NASCAR - Po Box «K»
DAYTONA BEACH - Florida 32015 (USA)

Corse a Mid Ohio
VC ●●● F. Cart
CART - 3221 W. Big Beaver Road Suite 205 - TROY Mich. 48084 (USA)

Premio di Danimarca a Jyllandsringen
VC ●●● N-A-FF
Aarhus Automobil Sport - Vilvordevej 102 - 2920 CHARLOTTENLUND (Danimarca)

Corse a Magny Cours
VC ●●● F. 3-R5
ASAC du Nivernais - Circuit de Magny Cours - 58470 LE MANS Cédex (Francia)

Storiche al Salzburgring
VC ●●● VE
Sportclub Salzburgring - 5400 VIGAUN 9 (Austria)

Salita di Augusta
VS ●●● N-A-B-C-E-F2-F3
DASCA Augusta SC Augsburg e V Postfach 101451 - 8900 AUGSBURG (Germania)

Rally Hebros (coeff. 2)
R ●●● N-A-B
Campionato europeo piloti rally
UAB Conseil Départemental - 195 Brésoskvo Chaussée - SOFIA 1000 (Bulgaria)

Ronde de Salève
R ●●● N-A-B-T2-GT4
ASA 74 - 91 Impasse de la Rape 74100 VERTRAZ MONTHOUX (Francia)

Rally Tout Terrain des Cimes
R ●●● N-A-B-T2-GT4
ASA Basco Bearnais - Bld. d'Aragon - 64000 PAU (Francia)

Rally Bratstvo-Jedinstvo
R ●●● N-A-B
Auto Moto drustvo Srbija» Vele Nigrinave 7 - 11000 BEOGRAD (Yugoslavia)

Rallycross Loheac
RC ●●● A-B-S5
ASACO Maine-Bretagne - Cédex 19X - 72040 LE MANS Cédex (Francia)

Rallycross a Zandvoort
RC ●●● A-B-S5
Nederlandse Rallycross Vereniging - Meesstraat 80 - 3201 RA SPIJKENISSE (Olanda)

Rally di Pico (1. serie)
R ●●● N-A-B
Comune di Pico - Residenza municipale - 03020 PICO (Frosinone)

Rally Alta Val di Cecina (1. serie)
R ● N-A-B
Scud. Lagone Corse - Piazza Matteotti 5 - 56041 CASTELNUOVO VAL DI CECINA (Pisa)

2 settembre

Endurance a Spa Francorchamps
VC ●●● C1-C2-B
Campionato mondiale endurance
Royal Auto Club de Spa - 15 Place du Monument - 4880 SPA (Belgio)

2. Premio Monza F. 3
VC ●●● F. 3-Tr. Samba-F. Panda
AC Milano - Corso Venezia 43 - 20121 MILANO

Euro-salita Turckheim-Trois Epis
VS ●●● N-A-B-C-D-E-T2-GT4-S6
Campionato europeo della montagna
ASAC Alsace - 5 av. de la Paix - 67000 STRASBOURG (Francia)

Rallycross Motorstadion
RC ●●● A-B-S5
SMK Hedemora - Fack 47 - 776 HEDEMORA (Svezia)

Salita al Mont St. Hubert
VS ●●● tg
Bleharies A.C. - Place Albert 1.er - 7620 BRUNEHAUT (Belgio)

Gara Club a Vallelunga
VC ● tg
Salerno Corse - Casella Postale 155 - 84100 SALERNO

Salita Collesano-Piano Zucchi
VS ● N-A-B-C-T2-GT4-S6
Pro Loco Collesano - Corso Vitt. Emanuele 4 - 90016 COLLESANO (Palermo)

Euro-autocross a Maggiora
AC ●●● A-B-S5
Campionato europeo autocross
Sport Club Maggiora - Via Don Minzoni 10 - 28014 MAGGIORA (Novara)

Rally delle Valli dell'Irminio e del Lipari (1. serie)
R ● N-A-B
AC Ragusa - Via Ercolano 22 - 97100 RAGUSA

Rally del Taro e del Ceno (1. serie)
R ● N-A-B
AC Parma - Via Cantelli 15 - 43100 PARMA

Slalom Molini di Triora-Langan
S1 ● N-A-B-VS
AS Amici del Moscato - Corso Matteotti 1 - 12051 ALBA (Cuneo)

Le gare rinviate e annullate

1 settembre	**SALITA DI SCHAUMBURG**	annullata
1-2 settembre	**RALLY VALCAMONICA**	rinv. al 13-14 ottobre
1-2 settembre	**RALLY DEL GRAPPOLO**	annullato
2 settembre	**SALITA TROFEO FAGIOLI**	rinv. al 30 settembre
2 settembre	**AUTOCROSS A VILLESSE**	annullato
2 settembre	**AUTOCROSS A CIVITANOVA MARCHE**	annullato

AUTOSPRINT - Il settimanale da corsa - Anno XXIV N. 35 del 28/8-3/9
CONTI EDITORE S.p.A. - Direttore responsabile: **ITALO CUCCI**
PREZZI ALL'ESTERO: Australia Doll. 4,50 - **Austria** Sc. 60,00 - **Belgio** Bfr. 77,00 - **Canada** C. Doll. 3,50 - **Danimarca** Dkr. 26,00 - **Francia** Fr. 16,00 - **Germania** Dm. 7,50 - **Grecia** Dr. 270,00 - **Inghilterra** Lgs. 1,60 - **Lussemburgo** Lfr. 72,00 - **Malta** Cm. 45 - **Olanda** Hfl. 7,70 - **P.to Monaco** Fr. 16,00 - **Spagna** Pts. 265,00 - **Svizzera** Sfr. 5,00 - **Svizzera Canton Ticino** Sfr. 4,20 - **Sud Africa** Rand 3,95 - **USA** Doll. 2,75.
MODALITÀ DI PAGAMENTO: a) vaglia postale - b) assegno bancario - c) versamento sul c.c. postale n. 244400, da intestare a Conti Editore S.p.A., via dell'Industria 6 - 40068 San Lazzaro di Savena (Bologna). Numeri arretrati, il doppio del prezzo di copertina.
AUTOSPRINT ALL'ESTERO: Argentina: Viscontea Distribuidora S.C.A. Calle la Rioja 1134/56, Buenos Aires; **Arabia Saudita:** Al-Khazindar Establ. P.O. Box 157, Jeddah; **Australia:** Speedimpex Australia PTY. Ltd., 160-166 - Sussex - Street - Sidney; **Austria:** Morawa & CO., Wollzeile, 11, 1010 Wien 1; **Belgio:** Agence & Messageries de La Presse S.A., Dept. Publications 1, Rue de La Petite-Ile 1070 Bruxelles; **Brasile:** Livraria Leonardo da Vinci Ltda., Rua Sete De Abril, 127, 2° Andar, S/22, San Paolo; **Canada:** Speedimpex Distribution Inc., 155 Deerhide Crescent, Unit 5, M9M-2Z2, Toronto, Ont.; D.P.E. distribution de Presse Europeen Inc., 9875 L'Esplanade, H3L-2X2, Montreal, Que.; **Danimarca:** Dansk Bladdistribution, V/Mogens Schroeder 5, Rosenborggade 1130 Kopenhagen; **Ecuador:** Oviedo Ermanos, Agencia De Pubblicaciones S.A. Chimborazo SII Y Luque, Guayaquil; **Francia:** C.C.E.I., 107, rue Rémaumur, 75002 Paris; **Francia del Sud:** Presse Diffusion S.A., Rue de Millo, Monaco Principato; **Germania:** W.E. Saarbach G.m.b.H., Postfach 10 16 10, Follerstrasse, 2, 5000 Koeln, 1; **Grecia:** The American, Book & News Agency 387, Vouliagmenis Avenue, Ilioupolis-Athens; **Inghilterra:** Spotlight Magazine, 1 Benwell Road, London N7 7AX; **Iran:** Zand Bookshop, 6/7 Karimkhan Zand Avenue, Teheran; Iranian Amalgamated Distribution Agency Ltd., 151 Klaban Soraya, Teheran; **Jugoslavia:** Prosveta, Terazije 16, Beograd; **Lussemburgo:** Messageries Paul Kraus 11, rue Christophe Plantin, Boîte Postale 2022, 1022 Luxebourg; **Malta:** Miller Distributors Ltd., M.A. Vassalli Street, Valletta; **Olanda:** Van Ditmar B.V., Oostelijke, Handelskade 11, 1019 Amsterdam; **Pakistan:** Indus River Contractors, Tarbela Dam Colony, District Abbottabad, Pakistan; **Portogallo:** Armando Loureiro Pereira LDA., Rua Rodrigo De Fonseca 135-5 E, Lisboa 1; **Principato di Monaco:** Presse Diffusion S.A., 7, Rue de Millo, Monaco; **Spagna:** Sociedad General Espanola de Libreria, Avenida Valdelaparra s/n, Alcobendas-Madrid; Sociedad General Espanola de Libreria, Calle Avila 129, Barcelona-5; **Sud Africa:** L'Edicola Mico (PTY) Ltd., Fanora House 41 Kerk Street, Johannesburg; **Svezia:** Bror Lundberg, Box 19513, 104-32 Stockholm; **Svizzera:** Kiosk A.G., Maulbeerstrasse, 11, Bern; Naville S.A. - Service Presse Case Postale, 38-42, Avenue Vibert, 1227 Carouge; Schimdt-Agence AG., Sevogelstrasse, 34, 4002 Basel/Svizzera; **Svizzera Canton Ticino:** Melisa S.A., Via Vegezzi 4, 6901 Lugano; **Turchia:** Yabanci Basin Tevziat, Barbados Bulvari 51, Besigtas-Instanbul; **Uruguay:** D.I.S.A., Julio Herrera Y Obes 1626-28-30, Montevideo; Julio Nunez, Avenida Gonzalo Ramirez 1393, Montevideo; **U.S.A.:** Speedimpex U.S.A. Inc., 23-16 40th Avenue, Long Island City N.Y. 11101; **Venezuela:** Editral Ca. Calle Negrin, Ed. Davolea, Planta Baja, Caracas.
PUBBLICITÀ: Concessionaria: A. Manzoni & C. S.p.A. Via Villoresi, 13 - 20143 Milano - Tel. (02) 83.872 FILIALI: 40121 Bologna, Via dei Mille, 16 - Tel. (051) 261218 - 225609; 16129 Genova, Tel. (010) 369347; 80121 Napoli, Via Medicina, 17 - Tel. (081) 312297 (5 linee); 35100 Padova, Via Pellizzo, 15 - Tel. (049) 35515 - 35559; 90141 Palermo, Via Messina, 3 - Tel. (091) 589111; 00186 Roma, Via del Corso, 207 (P.zza Colonna) - Tel. (06) 6794091 - 6783051; 10128 Torino, Via Montecuccoli, 6 - Tel. (011) 51.75.86-7-8. E altre filiali in Italia.
Articoli, foto e disegni non richiesti, anche se non pubblicati, non verranno restituiti - Copyright «Autosprint» 1984.

STILE LONGINES

Gran premi Formula 1. Longines cronometra in esclusiva e al millesimo di secondo.

Da Kyalami 1982 a Las Vegas 1984 Longines cronometra i campionati del mondo di Formula 1. Cronometrista Ufficiale ed esclusivo. Scelto dalla FISA e dalla FOCA. Scelto anche dalle scuderie Ferrari e Renault. Nelle prove e nelle corse, il tempo è firmato Longines: come al vostro polso.

Collezione Longines XL. Splendidi orologi al quarzo inalterabili, quattro volte più duri dell'acciaio. Solo il diamante può scalfirli. Con oro 18 carati. Vetro zaffiro. Showerproof. Vari tipi di quadrante.
Nell'illustrazione: modelli XL con cinturino di coccodrillo, con bracciale in acciaio e oro 18 carati, con bracciale in XL e oro 18 carati.

Longines. Il quarzo svizzero.

Ferrari

LONGINES
CRONOMETRISTA UFFICIALE
DELLA SCUDERIA FERRARI.

LONGINES

Una questione di stile