

AUTO SPRINT

41

L. 1.500

**SE HAI QUESTO NUMERO
BB/181793**

**VINCI UNA A 112
ALL'INTERNO GLI ALTRI NUMERI
VINCENTI DELLA SECONDA ESTRAZIONE
E LA TERZA CARTOLINA
DEL SUPERCONCORSO
VINCI UN'AUTO LA SETTIMANA
E MILIONI DI PREMI**

**A PROST
IL GP EUROPA.
RINASCE LA FERRARI.
NURBURGRING
AMARO PER LAUDA
SFORTUNATO
IN PROVA
NERVOSO IN GARA**

Anch'io ho commesso un



ERRORE!

SOMMARIO

**AUTO
SPRINT**

Il settimanale da corsa

n. 41

Anno XXIV
9-15 ottobre 1984

Direttore responsabile
ITALO CUCCI

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

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

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

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

Telex: 51.02.12 - 51.02.83 Sprint-I

Telecopier: 051/455418

Distribuzione: Italia, Concessionario Esclusivo A&G Marco-20126 Milano, via Fortezza 27, tel. 02/25.26. All'estero, 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'Europa dai nostri inviati 4-37

SPECIALI

Tecnica: il freno all'inflazione 42

Avventure sarde 44

INSERTO AMERICAR 49-64

SULLA STRADA

Peugeot 205 tre porte 90

Opel Kadett 92

Autotest: Bmw M 635 Csi 94

Il Salone di Parigi 103

VELOCITÀ

Il colpo grosso di Cathy Muller 66

Tricolore F.3: Imola 68

RALLY

Il Sanremo 76

LE GARE DELLA DOMENICA

Formula 3 a Varano 73

Trofeo Cadetti a Monza 74

Challenge Ina a Valledlunga 85

Le altre gare 75-88

RUBRICHE

Self Service (posta) 20

Tutesprint 36

Auto compravendita 108

Dove corriamo 111

CHIAMATE AS
(051) 45 33 33

TELESPRINT

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

Il passo della Fisa

DA UN LATO il legislatore che cerca di tenere conto delle esigenze generali (Case, piloti, spettatori), dall'altro gli ingegneri che studiano le pieghe dei regolamenti per ottenere qualche cosa in più dalle loro vetture: è l'eterno braccio di ferro che caratterizza le gare d'auto e che ad ogni nuova decisione crea dubbi e ripensamenti. A volte viene da chiedersi: ma questa F. 1 guarda ancora, almeno in parte, allo spettacolo, oppure si prepara ad esibirsi di fronte a un palcoscenico vuoto? Il pacchetto di novità studiato dalla Fisa e dai costruttori per i prossimi anni (e del quale si legge ampiamente a pagina 40) condensa alcune logiche e giuste richieste in materia di sicurezza (sia benedetta la prova di crash-test per la parte anteriore delle F. 1) ma «imbavaglia» ancora di più i tecnici. Le macchine devono andare più piano perché molti circuiti non si sono potuti adeguare all'aumento delle prestazioni, anche questa è storia vecchia. Ma è anche una regola che appiattisce la classe dei piloti e infatti non tutti sono d'accordo in merito.

IL VECCHIO e terribile circuito del Nürburgring è stato cancellato ed è stato creato un nuovo circuito ultrasicuro. Risultato: le gare sono noiose. Ammettiamo che quelle regolamentari non sono scelte facili ma sembra che ultimamente l'arte della mediazione sia andata perduta. Anche la prospettiva di vedere in corsa nel 1988 solo dei 1200 turbo, non sembra al momento confortante. Costi, rotture e difficoltà nel reperire un motore adatto potrebbero portare la F. 1 sulla soglia della crisi. Tra tanti dubbi, speriamo almeno che la bozza di calendario presentata dalla Fisa sia la cosa più sicura. La F. 1 vive soprattutto di sponsor e questi ultimi hanno il diritto di ottenere calendari veri (e seri) per organizzare le loro campagne. Come non sarebbe serio rivedere ancora il GP di New York nell'elenco al solo scopo di invogliare gli sponsor che per un paio d'anni sono stati truffati. Ma in questo caso ci guadagnerebbe il GP di Roma, al momento assente dal calendario per mancanza di spazio.

d.b.



AUTOSPRINT
IL SETTIMANALE DA CORSA
FONDATA NEL 1961



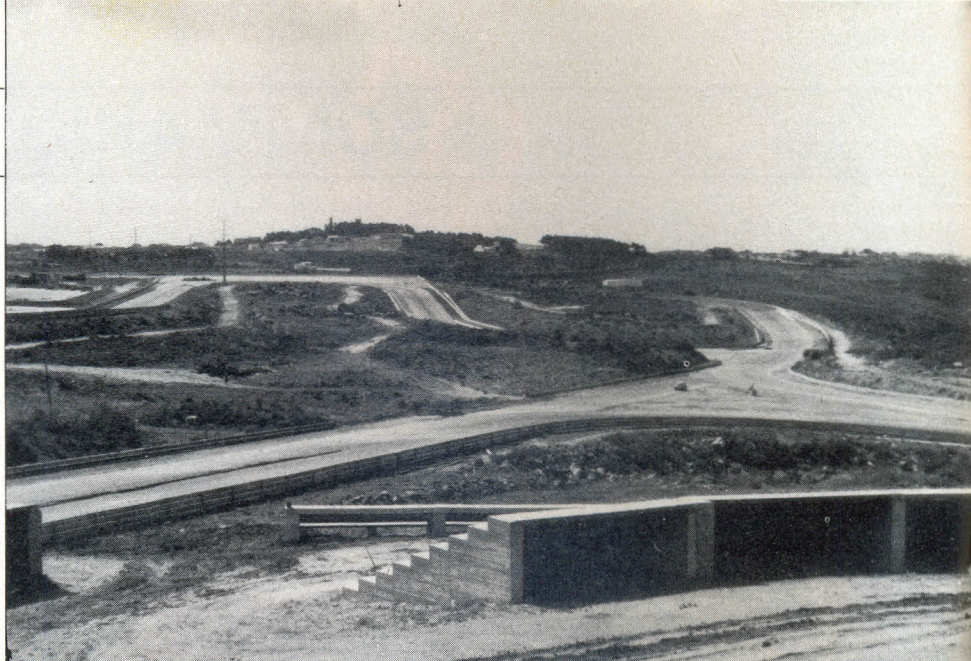
È registrato presso
il Tribunale di Bologna,
n. 3395 del 25/2/1969



CONTI EDITORE
Direttore Editoriale
ITALO CUCCI



Accertamenti
Diffusione Stampa
Certificato n. 696



All'Estoril si è lavorato parecchio per preparare il circuito che ospiterà il GP decisivo

Prost: una vittoria da velocista di classe. Lauda: un errore da principiante. Il Nürburgring non ha assegnato il titolo mondiale. Tutto si deciderà con la grande sfida del 21 ottobre sul circuito dell'Estoril

Un anno lungo un giorno

di Daniele Buzzonetti

DIECI CON LODE a Alain Prost e un grazie per averci riconsegnato un campionato che pareva già finito nella ovvietà della superiorità McLaren. Trionfando al GP d'Europa con la tattica dei velocisti di classe, e cioè andando in testa dall'inizio e prendendo un maxi vantaggio nella prima parte di gara, Prost si è vendicato di tutti i bocconi amari che il diabolico compagno di squadra Niki Lauda gli ha fatto ingoiare quest'anno. Quante volte nell'attuale stagione il francese è stato costretto a buttare via i nove punti a favore di Lauda, sempre

incredibilmente pronto a ottenere il massimo dopo aver speso il minimo? In Germania Prost poteva solo vincere per cercare di diventare campione del mondo in occasione del GP del Portogallo in programma il 21 ottobre. E il suo dovere lo ha fatto fino in fondo: Niki, invece, ha dapprima temporeggiato, aspettando magari l'evento favorevole. E questa volta il suo tatticismo poco spettacolare ha finito per fargli commettere un errore incredibile, decisamente imperdonabile per un pilota esperto e lucido come l'austriaco. Nel tentativo di doppiare la Spirit di Baldi è finito in testa-coda come un debuttante semplicemente perché in quel tratto non era possibile passare. Ha poi cercato scusanti sostenendo di essere stato «chiuso» dal pilota italiano ma la realtà è che Lauda questa volta ha confermato di non essere infallibile nei momenti difficili, come era opinione comune. È stato fortunato perché in definitiva ha potuto riprendere la gara e ha guadagnato anche tre punti ma il Nürburgring, che con l'incidente del '76 gli ha in pratica tolto un titolo mondiale quasi «sicuro», si è rivelato ancora la bestia nera dell'austriaco che anche nel '74 fu costretto al ritiro per un incredibile errore in frenata con conseguente testa-coda. E dire che questa volta Niki ha corso sul circuito nuovo, un «agnellino» in confronto al «lupo» di un tempo.

FINALISSIMA SPRINT. Dopo il GP d'Europa, i due compagni di squadra sono distanziati tra di loro di 4,5 punti: Lauda a quota 66 e Prost a quota 61,5. E se la Fisa deciderà di assegnare al francese un punto in più per la squalifica di Brundle a Dallas (ma i precedenti in merito sono contro questa ipotesi), la sua

posizione potrebbe perfino migliorare. Certo, Lauda resta favorito perché sarà comunque Prost a dover attaccare per primo ma il ruolo si addice incredibilmente al francese mentre Niki riuscirà a trovare la tattica giusta per contrastarlo? In realtà si sta preparando una sfida decisamente eccitante e che ha il grande pregio di rivitalizzare un mondiale che fin dall'inizio è apparso un fatto privato tra i due della McLaren. È vero che con un Prost vittorioso all'Estoril, a Niki basterebbe un secondo posto per vincere il terzo titolo mondiale ma non dimentichiamo che già un terzo posto non sarebbe sufficiente. Potrà il velocissimo «alchimista» studiare una tattica che non sia quella del contrasto diretto? E allora speriamo di goderci questa finalissima che premierà davvero il «migliore».

TROTTA CAVALLINO. Era nell'aria ma è stata comunque una bellissima sorpresa. Il secondo posto di Alboreto dopo una gara brillantissima ha confermato che il periodo nero è finito per la Ferrari pur se un po' di rabbia resta. Fin dai primi GP della stagione è infatti apparso chiaro che la 126C4 doveva subire profonde modifiche aerodinamiche per essere competitiva. Tra vari tira e molla e tra i mille ripensamenti dell'ingegnere Forghieri, si è arrivati alla vigilia di Monza (e senza contare che le polemiche sulle decisioni da prendere hanno finito per innervosire tecnici e piloti). Finalmente si è vista la versione M2 con retrotreno tipo McLaren e a Maranello hanno trovato l'uscita dal tunnel. Al «Ring» il motore V6 ha confermato di essere ancora in grado di resistere all'assalto straniero mentre il telaio è proprio tutta un'altra cosa. Michele Alboreto ha

IN COPERTINA

disputato una gara decisamente positiva al di là dell'ottimo risultato: sempre all'attacco e senza mai tirare i remi in barca, come è invece accaduto talvolta durante la stagione, quando la tenuta di strada della C4 toglieva la voglia di guidare. Peccato che Michele sia stato bloccato da Warwick, più lento ma difficilmente superabile data la conformazione del circuito. In caso contrario, avrebbe potuto tentare l'attacco a Piquet molto prima e sarebbe sicuramente arrivato non lontano da Prost. E a proposito del pilota brasiliano, ancora una volta è stato protagonista ma si è avuta la conferma che la Brabham-Bmw può sveltare soprattutto in prova, grazie a motori «esplosivi». Poi, in gara, Nelson deve accontentarsi di una potenza ridotta e puntare più che altro ai piazzamenti. Da brivido comunque il finale Piquet-Alboreto, con i due piloti quasi «a secco» dopo avere abusato della «manetta» del

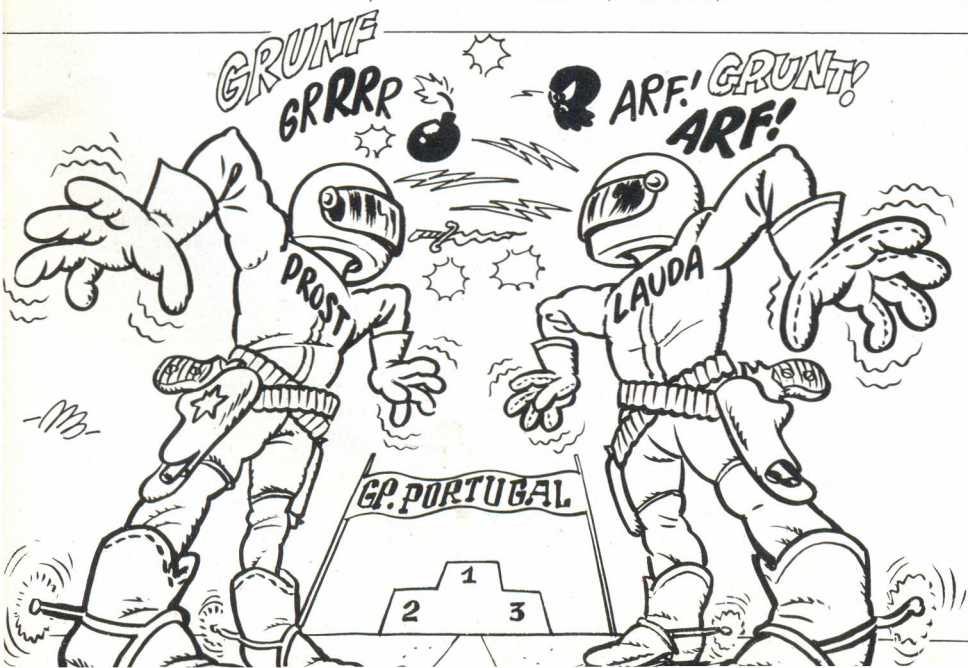
turbo durante la loro battaglia personale. E l'abbraccio tra i due dopo il sorpasso proprio sul traguardo ci ha riconsegnato intatti due personaggi decisamente genuini, dei quali questa F. 1 a volte troppo puntigliosa ha grande bisogno. Peccato invece per Arnoux, a punti ma bloccato fin dall'inizio da una messa a punto non felice. È successo che a differenza di Alboreto, René è partito senza parziale schermatura delle prese d'aria dei freni confidando nel suo piede «pesante» per mandare le pastiglie in temperatura. Invece la temperatura esterna di appena 10 gradi ha mantenuto fin troppo al fresco i freni che hanno impedito al francese di attaccare. Ma in definitiva, il futuro sembra più roseo per la Casa di Maranello e la «lunga estate calda» è ormai un ricordo.

LA DELUSIONE. Tra i non molti motivi della giornata, anche la buona

corsa delle Alfa Romeo, in serie decisamente crescente. Soprattutto però ha fatto discutere il circuito, quel famoso tracciato da 150 miliardi che avrebbe dovuto essere una Mecca della velocità e che invece al primo grande collaudo ha confermato tutti i dubbi che i recenti servizi di AS avevano fatto sorgere. È sicuro e la visibilità è ottima ma non offre il minimo spunto al pilota desideroso di mettersi in luce anche con un mezzo non da prima fila. Sugli assetti saliscendi dei nuovi 4.500 metri conta soprattutto la macchina e inoltre ci sono un paio di cose che proprio non vanno. Avevamo parlato di una uscita-box infelice e infatti tutti sono stati concordi su questo punto. Poi avevamo evidenziato la possibilità di un grosso incidente al via, a causa di un incredibile «S» da affrontare dopo 300

LAUDA PROST	1.	2.	3.	4.	5.	6.	N.C.
1.	■	L	P	P	P	P	P
2.	L	■	L	L	L	P	P
3.	L	L	■	L	L	L	L
4.	L	L	L	■	L	L	L
5.	L	L	L	L	■	L	L
6.	L	L	L	L	L	■	L
N.C.	L	L	L	L	L	L	L

La tabella mostra le possibilità di vittoria dei due contendenti, a seconda dei rispettivi piazzamenti nel prossimo, e conclusivo, Gp del Portogallo. Come si può ben vedere, le possibilità del francese non sono certo molte: i casi a lui favorevoli sono solamente 7 su 43 possibili, il che, tradotto in percentuale, significa il 16,28%. (Ovviamente a Lauda va il restante 83,72%). Da notare che da un punto di vista matematico, Prost non ha un risultato che gli garantisca la vittoria comunque, mentre Lauda con un secondo posto si metterebbe al riparo da qualunque sorpresa. Salvo un'interruzione del Gp del Portogallo che producesse un punteggio ridotto, non ci sono possibilità di pareggio. In quel caso (vale a dire Prost 1. con 4,5 punti e Lauda non classificato) il titolo andrebbe a Prost per il miglior quoziente vittorie (7 contro 5).



metri. Profezia fin troppo facile: ben cinque piloti sono stati bloccati al primo giro per l'impossibilità di passare appaiati nell'«imbuto». Poi, a tratti, il GP è apparso sonnecchioso, perfino deludente: questo perché manca in assoluto un punto dove effettuare una vera «staccata» o tentare un attacco da «cuore in gola». «Qui è bandita la fantasia», titolavamo in occasione della 1.000 Km di endurance, e purtroppo è stato proprio così. Chi crede nella mitologia nordica penserà certamente che si tratta della vendetta degli dei nibelungici, sovrani del vecchio terrificante tracciato che si snoda intorno alla foresta e ora confinato alle garette locali. E forse è proprio così: è stata cercata la sicurezza ed è arrivata la noia.

LAUDA-PROST/Il Nürburgring ha rilanciato la sfida

Lotta continua

Dice Alain: «Adesso devo vincere anche in Portogallo per superare Lauda, ma credo in me stesso e sono sicuro che ce la farò». E Niki replica: «Sono andato in testa-coda perché Baldi mi ha chiuso. Peccato, all'Estoril dovrò ancora lottare»

di Giorgio Rivelli

ADENAU — Comunque vada a finire questa stupenda e leale lotta in casa McLaren, sia Lauda che Prost dimenticheranno a fatica le giornate vissute al Nürburgring. Le emozioni e i colpi di scena si sono susseguiti in un'alternanza da vero thrilling, facendo mutare di ora in ora gli stati d'animo dei due protagonisti. Ha vinto Prost alla grande dopo la tensione e la paura del mattino. Una banale uscita di strada nelle prove libere avrebbe potuto tramutarsi in una catastrofe per il francese. «Ho fatto un errore stupido — commenta — come tanti commessi da altri piloti su questa pista supersicura del Nürburgring che induce un po' a confidenze. La cosa grave, però, è che uscendo di pista sono andato a sbattere contro una vettura di soccorso parcheggiata nell'erba. Un assurdo, talmente ridicolo che non mi sono nemmeno arrabbiato più di tanto». Le ore precedenti in corsa sono quindi vissute nel dubbio e il francese avrebbe usato la propria vettura danneggiata nella sospensione posteriore sinistra e in più con il motore da sostituire per una perdita d'acqua, oppure sarebbe salito sulla macchina di scorta. Ma il muletto, qui al Nürburgring, doveva essere a disposizione di Lauda e subito quindi sono nate le discussioni, i tentativi di creare una guerra fra i due piloti della McLaren. «Non voglio polemiche — dichiarava Ron Dennis —. Sinceramente non mi importa chi dei due vincerà il mondiale. Voglio soltanto che ciò non rovini l'atmosfera nel nostro team».

PROST aveva quindi la logica possibilità di scegliere fra la sua vettura rimessa in sesto in fretta e furia dai meccanici, e il muletto. «Ho scelto la mia macchina un po' per superstizione — confessava nel dopo corsa il francese — un po' per rispetto verso i miei meccanici. Sono stati stupidi: in meno di tre ore hanno

cambiato il motore e sostituito la sospensione danneggiata. Un vero e proprio miracolo». Prost è partito quindi con la voglia di vincere per cercare di realizzare il suo sogno della vigilia: «Giocarmi tutte le carte in Portogallo e non essere tagliato fuori matematicamente qui al Nürburgring.» E così è stato: «Sono partito bene, a testa bassa. Ho intravisto una vettura dietro, ma non mi sono preoccupato nemmeno di guardare chi fosse. Ho solo voluto far capire a questo pilota che non volevo farlo passare. Ho un po' zigzagato in rettilineo». Il pilota in questione era Tambay che cavalierosamente ha evitato di forzare a tutti i costi rischiando magari l'incidente. «Sì, in effetti in curva ho visto Patrick al mio fianco, l'ho un po' stretto involontariamente e devo ringraziarlo pubblicamente perché lui ha capito la mia foga e la mia ansia di restare in testa ed ha evitato di cercare di passare, magari rischiando una collisione». Poi la gara per Prost è stata fin troppo facile, monotona. «Ho tenuto un ritmo alto per non deconcentrarmi. Cercavo solo di non fare errori. Il mio compito l'avevo fatto, e se fosse successo qualche imprevisto meccanico, non sarebbe certo dipeso da me. Un po' come era avvenuto a Monza. Non posso lottare contro il destino». Prost va ora all'appuntamento in Portogallo caricato al massimo. «I pronostici sono ancora per Lauda, ma non mi importa. Io credo francamente in me stesso e sono sicuro che ce la farò. Dovrò vincere di nuovo per recuperare i tre punti e mezzo che ho di svantaggio su Lauda, dato che spero che la FISA mi dia il punto tolto alla Tyrrell di Brundle e Detroit. È bello giocare tutto sulla pista dell'Estoril che è praticamente nuova per tutti. Sarà un po' come una lotta su campo neutro. Giocherà un ruolo decisivo la capacità di regolarsi bene la vettura nelle prove».

ANCHE LAUDA, come il com-

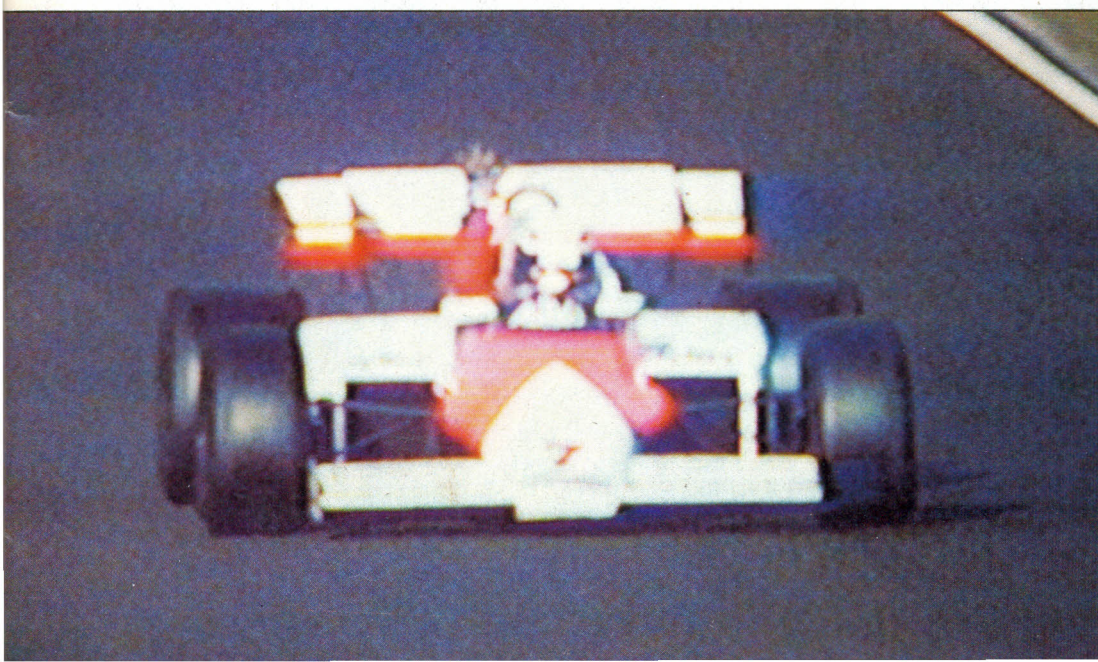
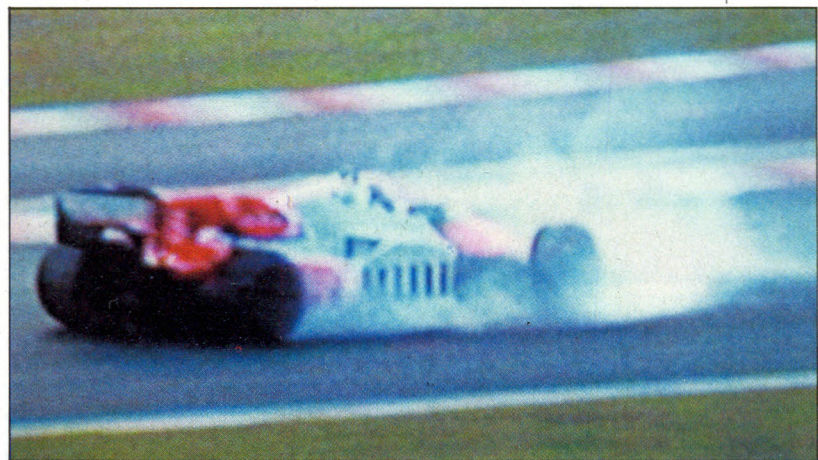
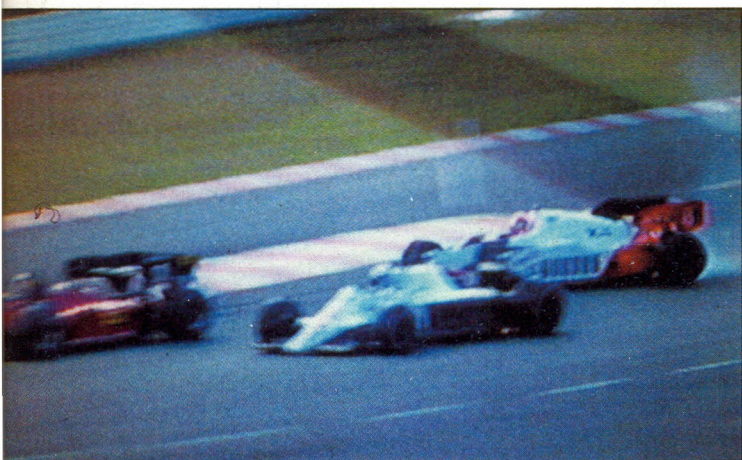
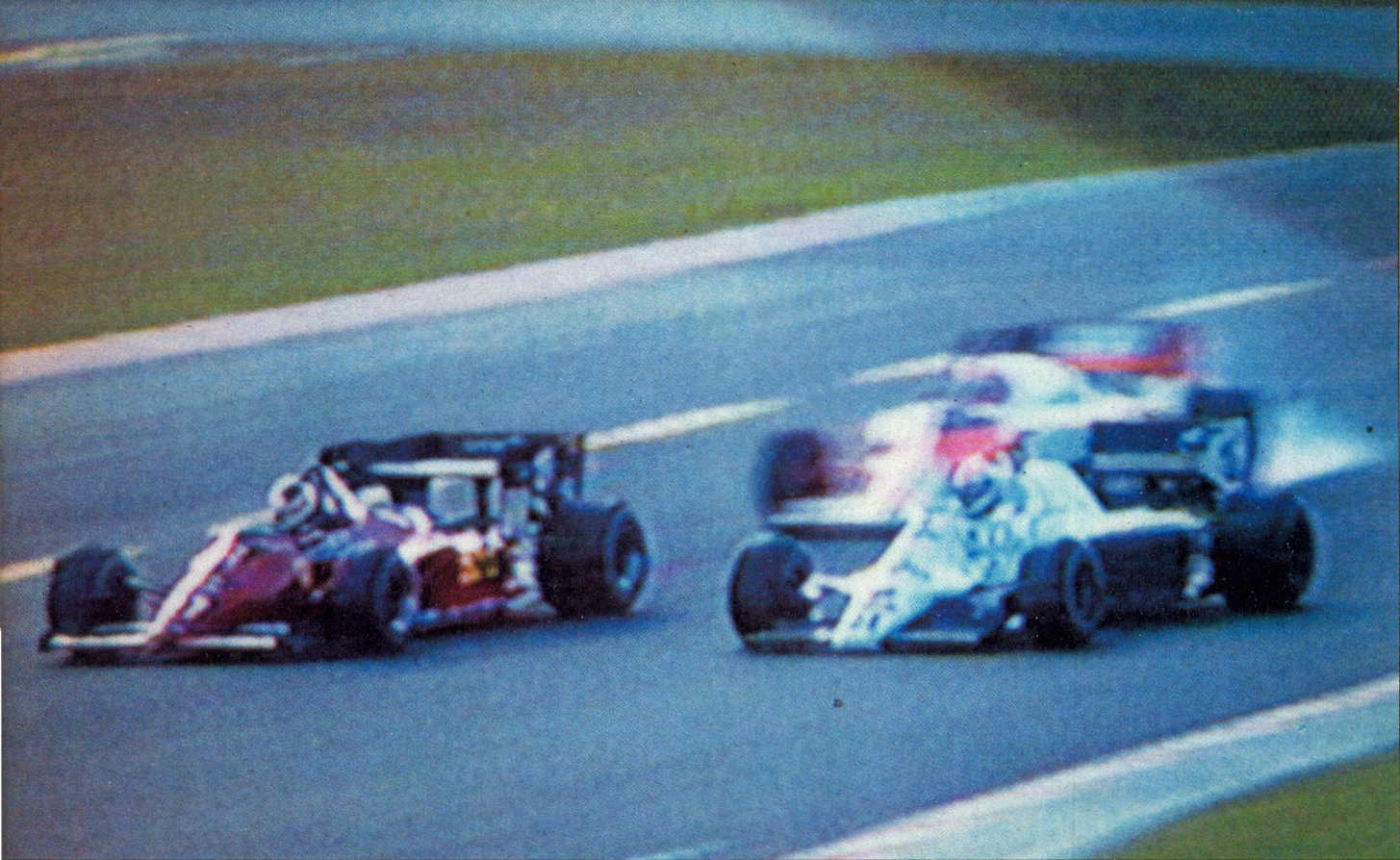


La soddisfazione per la vittoria si legge chiaramente sul volto di Alain Prost: adesso Lauda non è più così lontano (TelefotoAP)

pagno di squadra, ha vissuto emozioni violente. Dalla calma dovutagli dal vantaggio con cui si era presentato al Nürburgring, è passato alla rabbia della pessima qualificazione di venerdì, alla soddisfazione poi dell'exploit ottenuto sotto la pioggia di sabato, infine alle violente emozioni della gara. Una partenza stupenda, un inseguimento degno del rinnovato Lauda, poi il fattaccio del 22. giro. «Ero finalmente riuscito ad arrivare addosso ad Alboreto ed a Warwick — racconta Niki — quando ci siamo trovati davanti Baldi, doppiato. Il pilota della Spirit ha lasciato passare la Renault e la Ferrari, mai poi quando è arrivato il mio turno, mi ha chiuso la porta in faccia. Ho dovuto frenare violentemente. Si è bloccata una ruota anteriore della mia McLaren e sono finito in testa-coda». Lauda, tuttavia, anche nel testa-coda è stato fortunato. Il motore della sua McLaren non

si è spento e ha potuto ripartire. «Sono stato fortunato, però ho irrimediabilmente rovinato le gomme della mia McLaren. Ho cercato di riprendere contatto con Warwick e Alboreto, ma avevo delle grosse vibrazioni che mi impedivano di forzare l'andatura. Di sicuro non sarei riuscito a superare il pilota della Renault se lui non avesse avuto un calo del motore». Dell'incidente di Lauda si parlerà molto in questo finale di campionato. Errore dell'austriaco o incomprensione di Baldi? Questo episodio resterà nella storia della stagione 1984 forse come il punto chiave del mondiale. Senza il testa-coda, Lauda si sarebbe ritrovato nel finale il secondo posto su di un piatto d'argento, con Alboreto e Piquet senza benzina. In Portogallo gli sarebbe quindi bastato un quinto posto anche in caso di vittoria di Prost, mentre ora deve assolutamente cercare di arrivare secondo.

UN SOLO ATTIMO di nervosismo l'austriaco l'ha avuto quando un incauto tifoso gli ha presentato una foto per chiedere un autografo. Lauda l'ha guardato distrattamente, poi ha visto che si trattava di un'immagine del suo terribile rogo del '76 con la Ferrari ed ha allontanato con un gesto brusco il tifoso. Fra quindici giorni lo aspetta l'Estoril e Lauda deve cercare di conservare tutta la calma e mantenere il suo vantaggio: «Avrei preferito chiudere la partita qui, al Nürburgring. Il mio vantaggio su Prost ora è troppo sottile. Sono costretto quindi ad andare all'Estoril ancora nello stesso clima di lotta che c'è stato in questa ultima gara, mentre invece speravo tanto di potermi godere l'ultima gara come una vacanza. Il Portogallo è un bellissimo luogo ed è un peccato doverlo rovinare con la tensione di un titolo mondiale ancora da giocarsi». □

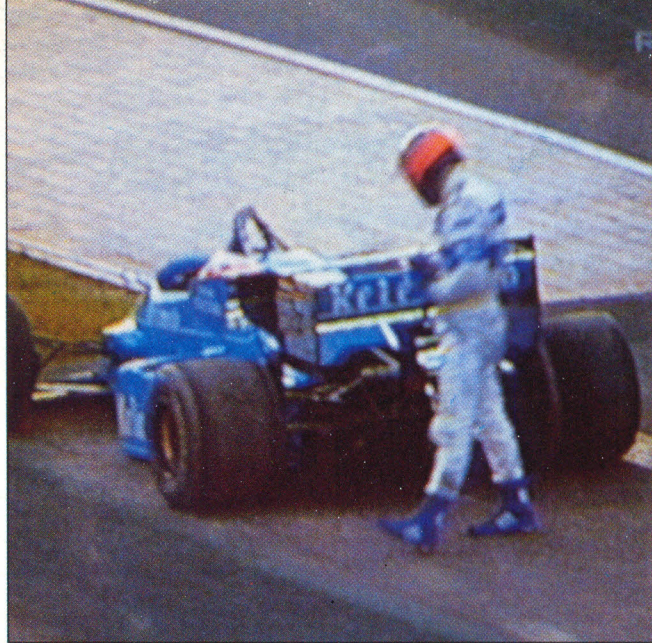


Nella sequenza qui sopra, l'episodio che probabilmente è costato a Lauda il 2. posto nel Gp di Germania. L'austriaco, in quel momento 6., cerca di non perdere il contatto con Alboreto nel doppiaggio della Spirit-Hart di Mauro Baldi, ma arriva a ruote inchiodate. E mentre la Ferrari dell'italiano passa agevolmente, la McLaren di Niki va in testa-coda sprigionando una nuvola di fumo dalle gomme. La «distrazione» costa subito a Lauda più di dieci secondi e verosimilmente il secondo posto finale: senza questa perdita di tempo, infatti, l'austriaco avrebbe forse potuto approfittare del rallentamento finale di Alboreto e Piquet. Qui a lato il vittorioso arrivo di Prost (FotografieAttualfoto)

GP EUROPA



1

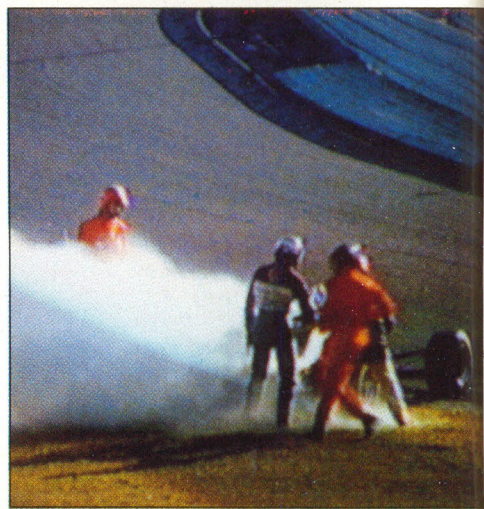


2



1 Al semaforo verde le 26 monoposto fanno «esplodere» tutta la loro potenza. Lo scatto migliore è quello di Prost (al centro) che assieme a Tambay (a destra) riesce a sopravanzare Piquet (a sinistra) partito dalla pole position. Dietro si riconoscono la Renault di Warwick e le due Ferrari. 2 Tra le vittime dell'ammucchiata alla prima curva anche Piercarlo Ghinzani, che guarda sconsolato la sua Osella. 3 Finchè la Renault ha tenuto, Warwick ha difeso con successo il 4° posto dagli attacchi (non molti, per la verità) di Alboreto e Lauda. 4 Ecco appunto un tentativo di Michele in staccata all'esterno, mentre Lauda «osserva». 5 La Lotus di De Angelis ferma nel prato dopo la rottura del motore. 6 Mansell aiuta i commissari a spegnere il principio d'incendio sulla sua Lotus. 7 Piquet braccato da Alboreto nelle fasi finali. 8 L'arrivo con Michele davanti a Nelson, entrambi a corto di benzina (FotografieAttualfoto)

5



6



IL MOVIOLOONE



4



7



8

Per qualche goccia di benzina in più, Alboreto è riuscito a strappare a Piquet il 2° posto e subito dopo il traguardo entrambi hanno parcheggiato le vetture rimaste a secco. Poi, scesi, hanno dato vita a questa simpatica scenetta rivelando la cordialità dei loro rapporti. Nelson è il primo ad allargare le braccia, subito imitato da Michele quasi in segno di scusa. Quindi l'abbraccio fra i due amici-nemici mentre anche Francois Hesnault posteggia la sua Ligier all'uscita della corsia dei box (FotografieAttualfoto)





La tanto attesa Ferrari «M2» ha debuttato al Nürburgring con eccellenti risultati: Alboreto (sopra, FotoVillani) l'ha guidata a un brillante 2° posto, mentre Arnoux (in basso assieme al compagno, FotoAmaduzzi) alla fine si è piazzato quinto



La C4 è rinata al Nürburgring, parola di Alboreto e Arnoux

Questa è una Ferrari!

Michele, secondo al traguardo, adesso punta alla vittoria in Portogallo anche per strappare a De Angelis la leadership degli italiani. René invece vuole il terzo posto nel mondiale

di Cesare Maria Mannucci

NÜRBURG — Alla fine il più contento era forse lui, Antonio Tomaini, legato ormai da un rapporto indissolubile con i colori della Ferrari e che aveva voluto a tutti i costi la nuova «C4 M2» modificata nell'aerodinamica posteriore. Dal Nürburgring potrebbe partire veramente la rinascita del Cavallino. Se il secondo posto di Monza poteva essere scaturito più da ritiri altrui che da effettivo merito della vettura, al Nürburgring la Casa di Maranello ha dimostrato di aver ormai colmato se non il gap tecnico con le McLaren pigliatutto, certamente quello con le altre vetture, ritornando ad essere la macchina leader tra quelle gommate Goodyear. Su una pista che aveva evidenziato una certa inferiorità delle coperture americane rispetto alle Michelin, Alboreto non solo ha tenuto spavalidamente testa a Lauda nelle prime fasi della gara, ma ha ottenuto, seppure a mezzadria con Piquet, il giro più veloce. È bastato restringere la sezione posteriore della coda per risolvere molti dei problemi della C4. Subito si ritrovava non solo la potenza, ma anche la trazione all'uscita delle curve, tanto che possono mangiarsi le mani per non aver presentato prima questa soluzione. Se si pensa che su alcuni circuiti la Goodyear si era rivelata persino superiore alle Michelin, chiaramente oggi la posizione di Alboreto e Arnoux sarebbe ben diversa.

ALBORETO ha corso in Germania forse la sua gara più bella da quando è approdato alla Ferrari. Sempre al massimo dal primo giro, Michele ha ottenuto il giro più veloce a cinque passaggi dal termine, impegnato allo spasimo contro Piquet, come dimostra il suo tagliare il traguardo senza benzina. «Anche a Monza mi ero divertito molto, ma indubbiamente questa è stata una delle mie gare migliori. Già durante il warm up mi ero

accorto che in condizioni di pieno la macchina aveva un rendimento ottimale, ero sicuro che sarei finito sul podio. Per l'assetto, avendo praticamente sempre provato con la pioggia, abbiamo dovuto rifarci alle regolazioni della settimana scorsa. Fortunatamente si sono rivelate perfette». I primi giri, con Alboreto che controllava agevolmente Lauda e la macchina campione del mondo, hanno meravigliato non poco. «Le modifiche che abbiamo apportato hanno trasformato la C4 in un'altra macchina. Per restare davanti a Lauda ero impiccato, ma è una cosa che due mesi fa sarebbe stata impensabile. Se l'avessi usata anche a Monza, forse il risultato del Gran Premio d'Italia sarebbe stato diverso. Più che controllare Lauda, ho faticato molto per passare Warwick. Avevamo la stessa velocità in rettilineo tranne che al tornante, dove credo che la Renault avesse dei problemi. Ed è stato proprio in quel punto che sono passato dopo che Warwick ha commesso un errore».

LIBERATOSI della Renault, Alboreto si lanciava all'inseguimento di Piquet realizzando per due volte il giro più veloce. «Mi sono accorto che Piquet era in difficoltà, ho capito che potevo andarlo a prendere; nello stesso

tempo Lauda si era rifatto sotto. La macchina nuova aveva un rendimento eccezionale, migliorata soprattutto nel veloce, nell'inserimento nelle curve veloci e in trazione all'uscita delle curve: il motore, sempre il solito. L'unica differenza era che questa volta poteva sfruttare tutti i cavalli non avendo problemi di pattinamento e di aderenza». Gli ultimi giri sono stati tirati allo spasimo, con la Brabham di Piquet e la Ferrari sempre più vicine alla McLaren di Prost. «Alla fine sono rimasto senza benzina, ma non mi ero preoccupato di questa eventualità, ero troppo impegnato a raggiungere Piquet; del resto si dice che il miglior ingegnere è quello che progetta una macchina che arrivi sino alla fine della corsa, quindi direi che è andato tutto bene. Mi dispiace per Nelson, aveva fatto un'ottima corsa». A proposito di ingegneri, questa è stata la seconda corsa della Ferrari senza Mauro Forghieri alla direzione tecnica. «Forghieri continua a lavorare con noi: per quel che ne so — è ancora Alboreto — è a Maranello che sta preparando i motori e i cambi per la prossima stagione. Il clima all'interno della squadra è buono come del resto lo era anche prima, l'importante è che adesso lavoriamo per il futuro. Certo la McLaren è ancora lontana, ma all'Estoril ci

andrò facendo anche un pensiero alla vittoria».



PER ARNOUX il Gran Premio d'Europa è stata una corsa difficile. Pur se alla fine il quinto posto lo ha rimesso in corsa per la lotta con De Angelis, Alboreto e Piquet per il terzo posto nella classifica del campionato del mondo. «La macchina inizialmente andava bene, ma dopo dieci giri ho cominciato ad avvertire problemi con i freni, forse avevamo parzializzato troppo le prese d'aria: anche l'iniezione ogni tanto faceva sì che il motore perdesse qualche colpo, ma era un problema di poco conto. Indubbiamente abbiamo avuto un momento difficile, ma con questa versione della C4 stiamo tornando al livello dei primi. Adesso possiamo usare tutta la potenza del motore che non è mai stata inferiore a nessuno, prima perdevamo troppo tempo all'uscita delle curve con il pattinamento delle ruote. Forse alla fine avrei potuto andare a prendere Lauda, ma ho preferito ridurre la pressione perché temevo di rimanere senza benzina. Adesso quello che voglio è terminare il mondiale al terzo posto...». I secondi posti di Monza e Nürburgring non trasformano certamente in attivo una stagione nella quale la Ferrari nutriva ben altre ambizioni ma è importante che a Maranello si sia trovata la forza e la volontà per voltare pagina e ricominciare tutto da capo. Quando la McLaren Porsche debuttò lo scorso anno a Zandvoort, in pochi avrebbero scommesso sul team di Ron Dennis. La Ferrari si trova forse ora nella stessa posizione: un enorme potenziale tecnico che dovrà essere opportunamente indirizzato. I segni della rinascita sono già evidenti, in attesa di una sorpresa all'Estoril, dove fra l'altro Alboreto tenterà di strappare a De Angelis la palma di miglior italiano in questo mondiale.

Montezemolo e gli errori di Niki



LUCA di Montezemolo prevede un 1985 ricco di soddisfazioni per la Ferrari e anche per l'Alfa. Lo ha detto domenica sera alla «Domenica sportiva» commentando il GP d'Europa. «Il secondo posto di Alboreto ma soprattutto l'aver fatto registrare il giro più veloce indicano che le Ferrari sono decisamente avviate sulla strada buona. I risultati degli ultimi due gran premi hanno mostrato già i frutti di un lavoro che certamente nel prossimo anno darà grosse soddisfazioni. Anche per quanto riguarda l'Alfa ho avuto la sensazione di trovarmi di fronte ad un team in ripresa e avviato ad una stagione migliore di questa». Quanto al mondiale, posto drasticamente davanti all'alternativa Prost o Lauda, Montezemolo si è mostrato «preoccupato» (lui, «laudista») della vittoria di Alain al Nürburgring. «Certamente questo successo lo ha caricato al massimo e andrà in Portogallo con un certo spirito...». Lauda? Io non l'ho mai considerato un robot come molti e l'errore del Ring ha dimostrato che non lo è. Io credo che questi errori di Niki contribuiscano a renderlo più simpatico alla gente. Comunque è uno che corre sempre con la testa e così farà anche all'Estoril...».



Le
PAGELLE
di
**AUTO
SPRI
NT**



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


voto 8	1 NELSON PIQUET voto 9 BRABHAM-BMW Pilota: come sempre combattivo pur con una vettura inferiore al solito. Vettura: motore «sgonfio» anti-rottture?	
voto 7	2 TEO FABI voto 6 Pilota: la «toccata» iniziale lo ha un po' smontato ma ha avuto qualche spunto. Vettura: qualche limite di tenuta.	


voto	TYRELL-FORD	SQUALIFICATA
voto		



voto 5	5 JACQUES LAFFITE voto 6 WILLIAMS-HONDA Pilota: si è ritirato presto ma non ha mostrato alcuno spunto. Vettura: il motore Honda è ancora debole.	
voto n.g.	6 KEKE ROSBERG voto n.g. Pilota: giudizio impossibile a causa dell'incidente al via.	



voto 10	7 ALAIN PROST voto 10 MCLAREN TAG-PORSCHE Pilota: dominio assoluto, nessuna sbavatura. Vettura: ha creato una scuola ma resta una maestra ancora imbattuta.	
voto 10	8 NIKI LAUDA voto 5 Pilota: per un freddo come lui, il testa-coda è imperdonabile. Vettura: veloce anche con le gomme appiattite: incredibile!	



voto 4	9 PHILIPPE ALLIOT voto 5 RAM-HART Pilota: poca volontà di emergere nonostante il mezzo. Vettura: nessuno sviluppo e soliti limiti di telaio e motore.	
voto 4	10 JONATHAN PALMER voto 6 Pilota: Sufficiente perché ha tirato fuori le unghie anche stando nelle ultime posizioni. Vettura: come Alliot	


voto 5	11 ELIO DE ANGELIS voto 7 LOTUS-RENAULT Pilota: bella la rimonta iniziale dalle ultime file. Una gara di attacco. Vettura: solito limite nel motore.	
voto 5	12 NIGEL MANSELL voto 6 Pilota: sufficiente anche se non incisivo come al suo solito. Vettura: il telaio c'è ma il motore ha limiti.	



voto	ATS-BMW	
voto n.g.	31 GERHARD BERGER voto n.g. Pilota: giudizio impossibile a causa dell'incidente al via.	

voto 5	15 PATRICK TAMBAY voto 8 RENAULT Pilota: è stato grande protagonista confermando il suo buon periodo di forma. Vettura: valida ma fragile.	
voto 5	16 DEREK WARWICK voto 7 Pilota: con qualche guaio agli scarichi, è stato comunque volitivo. Vettura: l'affidabilità manca ancora.	



voto n.g.	17 MARC SURER voto n.g. ARROWS-BMW Pilota: giudizio impossibile a causa dell'incidente al via.	
voto 5	18 THIERRY BOUTSEN voto 6 Pilota: forse sotto tono ma all'inizio è stato coriaceo. Vettura: motore e telaio validi ma manca lo sviluppo.	



voto n.g.	19 AYRTON SENNA voto n.g. TOLEMAN-HART Pilota: giudizio impossibile a causa dell'incidente al via.	
voto 5	20 STEFAN JOHANSSON voto 6 Pilota: inizio discreto ma sotto il suo standard. Vettura: messa a punto inferiore ai precedenti Gran Premi.	

voto 4	21 MAURO BALDI voto 8 SPIRIT-HART Pilota: con un mezzo di serie C ha fatto cose incredibili. Uno dei suoi migliori GP. Vettura: molto superata.	
voto		

voto 7	22 RICCARDO PATRESE voto 7 EUROALFA Pilota: in buona giornata, tenace come sempre. Vettura: qualche passo avanti sia nel telaio che nel motore.	
voto 5	23 EDDIE CHEEVER voto 7 Pilota: un inizio molto positivo e pimpante. Vettura: notati i progressi, peccato i guai all'alimentazione.	

voto n.g.	24 PIERCARLO GHINZANI voto n.g. OSELLA-ALFA ROMEO Pilota: giudizio impossibile a causa dell'incidente al via.	
voto 5	30 JO GARTNER voto 5 Pilota: inferiore allo standard (positivo) degli altri GP. Vettura: non ancora risolto il problema di consumo.	

voto 5	25 FRANÇOIS HESNAULT voto 5 LIGIER-RENAULT Pilota: non lo si è notato molto ma non solo perché alla guida di una vettura poco competitiva. Vettura: scarsa.	
voto 5	26 ANDREA DE CESARIS voto 6 Pilota: soliti spunti ma senza i suoi famosi acuti. Vettura: anche la versione rinnovata non è all'altezza.	

voto 8	27 MICHELE ALBORETO voto 9 FERRARI Pilota: combattivo e sempre all'attacco: meritato il 2. posto. Vettura: grandi progressi nel telaio, motore o.k.	
voto 8	28 RENÉ ARNOUX voto 7 Pilota: ha accusato problemi ai freni ma non sempre è apparso grintoso. Vettura: in fase decisamente positiva.	

LA TRE GIORNI DEL NÜRBURGRING/Il francese si riavvicina a Lauda

Bravo Prost, ma che Alboreto!

Il «Ring» delega l'Estoril per la consacrazione del campione del mondo '84, ma rivela che la Ferrari ha imboccato la strada giusta per tornare al vertice della F.1

di Cesare Maria Mannucci

NÜRBURG — Il rinnovato Nürburgring non ha dato quel responso che Niki Lauda sperava: il titolo mondiale, infatti, dopo la vittoria di Alain Prost è lungi dall'essere assegnato. Con il quarto posto, Niki ha solo «arginato» la ripresa del francese compagno di squadra: i dieci punti e mezzo di distacco della vigilia sono diventati appena quattro e mezzo. Lauda, comunque, può recriminare solo contro se stesso, contro quell'errore al ventiduesimo giro, con il conseguente testa-coda. Dopo otto anni dal pauroso incidente Niki Lauda ha nuovamente tremato sul Nürburgring. Ora tocca all'Estoril, domenica 21, dire chi dei due piloti McLaren sarà campione mondiale.

VENERDÌ — Tempo freddo ma soleggiato quando le ventisei vetture aprivano ufficialmente le ostilità sul nuovo circuito del Nürburgring. Nonostante molte F.1 presentassero svariate novità tecniche, tutte le attenzioni erano rivolte a Lauda e Prost giunti ormai all'appuntamento determinante per l'assegnazione del titolo. Il francese iniziava alla grande risultando nettamente il più veloce della prima sessione, unico a scendere sotto l'1'21". Se nessun problema affliggeva Prost, la sessione era un calvario per Lauda. Sulla vettura da gara l'austriaco doveva registrare una perdita d'olio dal cambio; salito sul muletto (che per rotazione in Germania gli spettava di diritto), Lauda rientrava subito ai box per problemi all'impianto elettrico. In totale Lauda non percorreva più di cinque giri, risultando diciottesimo in classifica. Come ormai d'abitudine, l'unica alternativa valida alla Mc-Laren veniva dalla Brabham. Piquet girava con gomme da qualifica, mentre Fabi veniva bloccato dalla rottura del motore. Sulla Renault di Warwick faceva la sua comparsa la nuova iniezione interamente elettronica realizzata dalla Renix. L'inglese lamentava però un imperfetto funzionamento, con le vibrazioni che staravano il programma iniziale. Tambay otteneva il terzo tempo con un motore su cui i tecnici della Renault stanno portando avanti approfonditi test e che dovrebbe anticipare molte soluzioni del motore dell'85. A riprova di questo, le Lotus, sempre prime fra le vetture motorizzate Renault al rilevamento della velocità massima, pagavano ora alla vettura di Tambay oltre dieci chilometri. Le Ferrari erano rappresentate da tre M.2 con coda rastremata e nuovi spoiler

anteriori, concepiti per ottenere più inserimento nei veloci curvoni d'appoggio del Nürburgring. Sia Alboreto che Arnoux giravano in condizioni da gara, lamentando comunque problemi di respirazione del motore a causa dell'altitudine. Andrea De Cesaris portava al debutto la nuova Ligier. Modificata nelle sospensioni e nell'aerodinamica, la nuova JS 23B non permetteva comunque ad Andrea di ben figurare a causa dei freni anteriori che tendevano a bloccarsi. Sempre in fatto di freni, alla Lotus continuavano i test con i dischi al carbonio, con De Angelis che si lamentava di un motore poco potente. Entrambe le vetture anglofrancesi non riuscivano nemmeno a realizzare i tempi delle pre-prove della settimana pre-

cedente. Il nuovo circuito creava problemi di traiettorie per alcuni piloti. A farne le spese era Berger, unico pilota ATS dopo l'appiedamento di Winkelhock, che distruggeva la sua vettura nella parte alta del circuito. Mauro Baldi faceva il suo ritorno in F.1 sulla Spirit, dopo essere stato assente dal Gran Premio di Monaco. Il reggiano girava piano lamentando anche la rottura di un turbo, cosa che si verificava in maniera molto più evidente anche alla Ram con Alliot e Palmer che si dividevano l'unica vettura disponibile.

PIQUET SI SCATENA — Per la sessione valida per lo schieramento, il sole lasciava il posto alle nubi. Temendo la pioggia tutti forzavano

i tempi per sfruttare subito le gomme da qualifica. Piquet usciva subito e con gomme da qualifica migliorava il tempo della mattina di quasi tre secondi. Dopo pochi minuti la pista era bagnata con tutti i piloti costretti a rientrare ai box, essendo impossibile girare con le slick. Prost non aveva ancora effettuato nemmeno un giro a causa dei meccanici, che essendo orientati soprattutto verso la vettura di Lauda, impiegavano molto tempo a cambiare le turbine e a regolare l'iniezione, con il risultato che il francese aveva la vettura pronta quando la pista era già bagnata. Per venti minuti tutti i piloti restavano ai box in attesa che la pista si asciugasse. Era Elio De Angelis a riaprire le ostilità (essendo rispuntato il sole) mentre molte vetture continuavano a girare con gomme da bagnato. Prost aveva pochi minuti per sfruttare al meglio le gomme da qualifica, tuttavia il francese proprio in extremis riusciva a strappare la seconda posizione, precedendo Tambay e un Rosberg meno tormentato del solito dall'ormai cronico sottosterzo della sua Williams. Miglioravano le Ferrari, per la prima volta lo speciale motore da qualifica della Bmw doveva cedere il passo al propulsore di Arnoux che al rilevamento fotoelettrico risultava il più veloce. Il francese girava con il muletto dopo che sulla sua vettura da gara si doveva registrare la rottura della turbina dopo un solo giro. Alboreto utilizzava subito i due set da qualifica, non potendo girare negli ultimi minuti quando la pista risultava essere più veloce. Stupiva il quindicesimo tempo di Lauda. L'austriaco si divideva tra macchina da gara e muletto lamentando su entrambe un imperfetto funzionamento del motore, tant'è che Niki non utilizzava gomme da qualifica. All'Euroracing c'era da provare un nuovo motore, definito sperimentale, con venti cavalli in più. Montato sulla macchina di Patrese, non poteva mettere in mostra il suo potenziale a causa della rottura di una turbina dopo un solo giro, con il padovano che continuava le prove con il muletto, mentre Cheever si lamentava di un assetto troppo morbido. Chi aveva un diavolo per capello era De Angelis. Il romano era fermato dalla rottura di ben tre turbine, due sulla vettura da gara e una sul muletto, risultando alla fine delle prove solamente ventitreesimo. Chiudeva lo schieramento Johansson che dopo

Le classifiche di Autosprint dopo il Nürburgring

PILOTA	PUNTI	TEAM	PUNTI
1. Prost (15)	132	1. McLaren (15)	126
2. Lauda (15)	126	2. Lotus (15)	109
3. Piquet (15)	127	3. Brabham (15)	107,5
4. De Angelis (15)	125	4. Ferrari (15)	107
5. Alboreto (15)	113	5. Renault (15)	98,5
6. Warwick (15)	106	6. Toleman (15)	87,5
Arnoux (15)	106	7. Williams (15)	86
8. Mansell (15)	99	8. Euro-Alfa (15)	82,5
9. Rosberg (14)	98	9. Ligier (15)	77,5
10. Tambay (14)	94	10. Arrows (15)	72,5
11. De Cesaris (15)	92	11. Ats (14)	69
12. Boutsen (14)	87	12. Osella (14)	68,5
13. Senna (12)	86	13. Tyrrell (12)	67
14. Cheever (14)	84	14. Ram (14)	51
15. Teo Fabi (13)	82	15. Spirit (12)	48
16. Laffite (15)	80		
17. Patrese (15)	78		
18. Ghinzani (13)	73		
19. Bellof (11)	65		
20. Surer (14)	64		
Palmer (13)	64		
22. Winkelhock (12)	60		
23. Hesnault (14)	52		
24. Brundle (8)	51		
25. Cecotto (9)	42		
26. Alliot (13)	41		
27. Baldi (6)	38		
28. Gartner (7)	34		
29. Rothengatter (6)	30		
30. Johansson (5)	25		
31. Corrado Fabi (3)	18		
32. Berger (2)	12		

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

segue

Bravo Prost...

segue

aver rotto il motore non poteva proseguire le prove perché il muletto era per contratto destinato a Senna.

La pioggia e Lauda

SABATO — La prima sessione di sabato iniziava sotto la pioggia battente. Lauda rappresentava una sorpresa risultando il più veloce in condizioni a lui non abituali. L'austriaco conquistava l'immaginaria pole sotto la pioggia, strappando il miglior tempo a De Angelis negli ultimi minuti, quando il romano, in virtù degli scarichi bassi, che offrono un valore di aderenza estremamente elevato in caso di pista bagnata, era risultato il più veloce della sessione. Problemi per Prost. Alain non andava oltre il ventunesimo tempo a causa di un'iniezione elettronica completamente starata nel programma, che mandava in tilt tutto il funzionamento del motore. La pista estremamente scivolosa, anche a causa dell'olio lasciato dalle vetture interserie, creava molti problemi. L'uscita di strada più spettacolare era quella di Patrick Tambay, che a causa dei freni in carbonio non in temperatura, urtava il «rail» a velocità sostenuta danneggiando la parte anteriore della scocca. In suo soccorso si precipitava Arnoux, ma Tambay riusciva ad uscire da solo dalla vettura. Warwick continuava le prove con il muletto equipaggiato della nuova iniezione elettronica, e con la macchina da gara, con iniezione tradizionale, soluzione che veniva preferita dal pilota britannico. Un altro incidente coinvolgeva Hesnault e Boutsen, con la Ligier che riportava danni irreparabili alla parte destra della vettura. Michele Alboreto faceva la conoscenza con i pericolosi cordoli del Nürburgring, giudicati da tutti i piloti troppo alti e spigolosi. Il milanese riportava la rottura della presa d'aria del freno e il piegamento di un braccetto della sospensione. Patrese rientrava ai box per rottura del motore, mentre la pioggia sconsigliava l'utilizzazione dello speciale motore da qualifica portato per la prima volta dall'Alfa Romeo, che al banco aveva garantito una potenza superiore agli ottocento cavalli. Un buon tempo veniva anche da Ghinzani con un'Osella regolata per l'asciutto, a dimostrazione del caos tecnico che regna nel team torinese.

La furia di De Angelis

ANCHE per la sessione cronometrata la pioggia continuava a tormentare il Nürburgring, rendendo

vana ogni possibilità di migliorare i tempi di venerdì. Con pista bagnata, la Lotus si rivelava la vettura più a punto, ottenendo il miglior tempo con Elio De Angelis, unico a scendere sotto il muro dell'1'40. Lauda e Prost sembravano finalmente aver risolto ogni problema. Entrambi giravano a lungo cercando le condizioni ottimali di assetto con la pista bagnata. Cheever confermava la sua propensione alla pioggia ottenendo il quinto tempo, mentre per evitare pericolose uscite di strada, non provavano Laffite, che in mattinata aveva provato un differente posizionamento degli iniettori, e Tambay. **Molti piloti criticano il manto stradale del nuovo circuito, non in grado di drenare la pioggia in maniera efficace, e troppo scivoloso, tant'è che alcuni erano autori di plateali testacoda come Piquet e Surer.**

DURANTE il warm up avveniva un fatto determinante, che avrebbe potuto condizionare tutto l'esito del campionato del mondo. **Con la pista asciutta tutti i piloti si trovavano a rifare completamente l'assetto. Alain Prost provando, usciva di strada nella curva che immette nel rettilineo dei box. Nell'uscita Prost andava ad urtare una vettura di servizio posteggiata ai lati della pista. Nella collisione la vettura riportava il piegamento del braccetto della sospensione, inoltre, già in precedenza, Prost si era lamentato che il suo motore perdeva acqua. Essendo il muletto a disposizione di Lauda, i meccanici iniziavano una corsa contro il tempo per sostituire il motore e rifare tutto il retrotreno, tant'è che la vettura veniva terminata solo pochi minuti prima del via. Sveltava Lauda che precedeva Tambay e Alboreto, mentre era un calvario per Cheever fermo due volte lungo il percorso per problemi di iniezione e per De Cesaris tormentato dai freni che tendevano a bloccarsi. Warwick provava con l'iniezione elettronica, decidendo però di partire con l'iniezione tradizionale e freni al carbonio.**

Il testa-coda di Lauda

AL MOMENTO del via la più grande incertezza regnava sul Nürburgring. Prost doveva vincere a tutti i costi. Lauda dall'ottava fila si trovava di fronte ad una difficile rimonta, non certamente agevolata da un circuito che rendeva estremamente problematico ogni sorpasso a causa dell'obbligatorietà delle sue traiettorie. Al via era subito caos con un incidente che eliminava contemporaneamente Senna, Rosberg, Ghinzani, Berger e Surer. **A propiziare la collisione era Rosberg che, partito in ritardo, stringeva Senna**

Il tempo al Nürburgring



VENERDÌ - coperto, temperatura esterna 11°; in pista 13°



SABATO - pioggia, temperatura esterna 10°; in pista 11°



DOMENICA - sole, temperatura esterna 13°; in pista 16°

contro Cheever seminando il caos tra le vetture sopraggiungenti. Ghinzani, colpito da Berger, andava ad urtare Surer, mentre Fabi, per evitare il tutto, sconfinava nell'erba. Alla prima curva Prost entrava per primo precedendo Tambay, Piquet, Warwick, Alboreto, Arnoux, mentre Lauda veniva frenato dalle Alfa Romeo. Prost forzava subito i tempi portando il suo vantaggio a tre secondi, mentre Lauda superati Cheever e Patrese si lanciava all'inseguimento di Arnoux che passava al quarto giro. Prost era scatenato. Come per esorcizzare la sfortuna, il francese macinava giri più veloci in continuazione. Alla decima tornata, distanziava Tambay di cinque secondi, seguiva staccato Piquet, mentre dietro infuriava la lotta tra Warwick, in difficoltà di motore, Alboreto e Lauda che era ormai a ridosso della Ferrari. Lauda tentava più volte di passare la Ferrari, ma il sorpasso che tante volte era avvenuto in maniera disarmante, questa volta non si verificava. Con la nuova veste aerodinamica la Ferrari sembrava aver trovato non solo una maggior trazione, ma anche una potenza a livello del turbo Tag. Mentre Prost portava il suo vantaggio su Lauda a oltre venti secondi, De Angelis in splendida rimonta passava sia le Alfa Romeo che la Ferrari di Arnoux, già in difficoltà con i freni. **Al ventiduesimo giro avveniva un fatto determinante non solo per il campionato del mondo, ma anche per il mito Lauda. Come già nel 1974, quando l'austriaco aveva buttato al «Ring» via ogni possibilità di vittoria con una scellerata frenata alla prima curva, Lauda, dieci anni dopo, ripeteva l'errore. Arrivati alla curva dopo il rettilineo, Warwick, Alboreto e Lauda si apprestavano a passare Baldi. Il reggiano si faceva da parte liberando tutta la traiettoria di destra. Warwick passava senza problemi, lo stesso faceva Alboreto, mentre Lauda nell'exasperato tentativo di recuperare su Prost ritardava la frenata bloccando le ruote. Il risultato era pernicioso, con la McLaren che finiva in testa-coda perdendo oltre dieci secondi dal tandem Ferrari-Renault. Ormai l'austriaco era diviso da Prost da oltre quaranta secondi. Pur con un moto-**

re che per la prima volta non assicurava un'ottimale accelerazione, e con le gomme squadrate dalla frenata, Lauda otteneva per due volte il giro più veloce, ma per lui la corsa del Nürburgring non aveva più storia. Mentre Prost continuava indisturbato con oltre quaranta secondi su Tambay, i problemi erano per la Renault che, in netto calo per l'imperfetto funzionamento dell'iniezione doveva cedere al quarantunesimo giro a Piquet, per ritirarsi definitivamente al quarantasettesimo giro.

CON PROST ormai dominatore, la corsa viveva sul duello Warwick-Alboreto. Il milanese passava la Renault in crisi anche a causa di uno scarico rotto, al quarantanovesimo giro, lanciandosi in un esaltante inseguimento a Nelson Piquet. Durante questa fase Michele Alboreto otteneva anche il giro più veloce. La Brabham che prima era distante oltre dieci secondi era ormai nel mirino della Ferrari. Entrambi i piloti giravano al limite come dimostravano i rispettivi migliori tempi ottenuti in simultanea a sei giri dalla fine. Dietro avevano abbandonato Johansson per rottura del motore, le RAM per problemi alle turbine, De Angelis fermato nella sua generosa rimonta dalla rottura del motore, Cheever per problemi di alimentazione, Laffite, Mansell e Fabi per cedimento della trasmissione. Dietro Lauda rinveniva in maniera decisa. Dopo aver insidiato nuovamente Alboreto, l'austriaco duellava con Warwick, passandolo al cinquantacinquesimo giro. Sei giri dopo, con Warwick ai box, tramontavano definitivamente le ambizioni della Regie. Gli ultimi giri erano tutti per Alboreto. Prost ormai aveva tirato i remi in barca. Il suo distacco da oltre quaranta secondi scendeva a quindici, mentre Alboreto aveva ormai raggiunto la Brabham di Piquet. **L'ultimo giro era una beffa per il brasiliano che terminava la benzina proprio in dirittura d'arrivo, passato da Alboreto che lo imitava subito dopo il traguardo.** Arnoux completava la festa con un quinto posto, mentre il piazzamento di Patrese era la dimostrazione che all'Autodelta il problema del consumo è stato risolto. Restano purtroppo quelli del telaio. Alla fine Alain Prost non sembrava nemmeno tanto felice per aver rimesso in discussione un campionato ormai compromesso. Lauda, più che con Baldi, recriminava contro se stesso e contro il Nürburgring per il quale sembra avere una maledizione. Da ora tutto si gioca sull'atipica pista dell'Estoril. Quattro punti e mezzo potrebbero anche non bastare di fronte al Prost visto oggi. Questo mondiale assomiglia sempre più ad un film di Alfred Hitchcock. (c. m. m.)



Una immagine delle prove di venerdì al Nürburgring: Nelson Piquet precede, nell'ordine, Baldi, Johansson e Patrese (FotoVillani)

Ecco le altre gare svoltesi al Nürburgring

COPPA EUROPA 5 TURBO Lammers quasi campione

NÜRBURG — Con la vittoria di Jan Lammers nella gara di Coppa Europa Renault 5 turbo il discorso per la conquista del titolo continentale è rimandato all'ultima gara in programma al Paul Ricard. Lammers, infatti, non ha ancora matematicamente raggiunto il punteggio necessario per ripararsi dagli attacchi del suo connazionale Michael Bleekemolen, arrivato secondo nella corsa del Nürburgring. Al via si è formato un gruppone di comando composto oltre che da Lammers e da Bleekemolen anche da Massimo Sigala, Schuetz, Gouhier e Hans Heyer. Dopo tre giri Lammers è riuscito a prendere un consistente vantaggio sul gruppo, riuscendo a terminare la corsa con oltre sette secondi sugli altri. Bleekemolen si è classificato alle sue spalle precedendo il sempre positivo Massimo Sigala, staccato di 11" dal vincitore, Gouhier, e Schuetz. Heyer non è giunto al traguardo, essendo uscito fuori pista mentre Schuetz è finito solo quinto dopo essere arrivato

lungo ad una curva. Ad una gara dal termine del campionato Lammers conduce con 109 punti seguito da Bleekemolen salito a quota 102. (h.j.t.)

COPPA EUROPA 5 TURBO

Nürburgring, 7 ottobre 1984

La classifica: 1. Lammers 19 giri in 35'46"126 media 175,124 kmh; 2. Bleekemolen a 7"707; 3. Sigala 11"410; 4. Gouhier a 15"568; 5. Schuetz a 22"586; 6. Trucco a 27"869; 7. Becker a 36"853; 8. Von Grartz a 48"711; 9. Bauer a 57"746; 10. Taib a 58"246.

□ Giro più veloce: Lammers in 1'58"047 media 176,878 kmh.

PRODUZIONE TEDESCO Effetto Camaro per Peter John

NÜRBURG — Dominio della Chevrolet Camaro di Peter John nella corsa del campionato tedesco produzione disputata come contorno al Gp d'Europa del Nürburgring. John, dopo essersi aggiudicato la pole position al termine delle prove, ha vinto facilmente la prima batteria della corsa, dopo che Walter Brun, Bratislav Enge e

Olaf Manthey si sono eliminati in una collisione alla prima curva. John, si è ripetuto anche nella seconda batteria, dove ha trovato resistenza da parte della Volvo di Andersson, secondo alla fine, e della Bmw 635 di Brun. (h.j.t.)

AVD RHEINLANDPFALZ GR. A

Nürburgring, 6 ottobre 1984

Le classifiche

1. batteria: 1. John (Chevrolet Camaro) 14 giri in 30'05"757 media 126,770 kmh; 2. Koenig (Bmw 635 Csi) a 4"903; 3. Strycek (Bmw 635 Csi) a 5"210; 4. Andersson (Volvo 240 turbo) a 22"089; 5. Vogt (Bmw 323) a 42"506; 6. Walterscheid (Bmw 635 Csi) a 44"506. **2. batteria:** 1. John (Chevrolet Camaro) 26'52"789 media 126,770 kmh; 2. Andersson (Volvo 240 turbo) a 10"203; 3. Brun (Bmw 635 Csi) a 18"434; 4. Koenig (Bmw 635 Csi) a 23"393; 5. Walterscheid (Bmw 635 Csi) a 29"774; 6. Strycek (Bmw 635) a 42"995.

COPPA INTERSERIE

Stuck conferma il magic moment

NÜRBURG — Hans Stuck ha ribadito il proprio stato di grazia andando a vincere la corsa Interse-

rie, disputata al Nürburgring nell'ambito del Gp d'Europa. Il tedesco, al volante della Porsche 956 del team di Walter Brun, ha dominato la corsa precedendo Henry Pescarolo, sulla 956 Jost, staccato però di oltre 50". Jochen Mass, compagno di squadra di Pescarolo e attualmente secondo nella classifica del mondiale piloti endurance, non è partito a causa di problemi d'accensione. Così al terzo e quarto posto si sono classificati Jelinski e Smith, con le loro biposto mosse dal motore Cosworth. Alla gara era presente anche il campione europeo della montagna Mauro Nesti, che gareggiava nella classe 2000 sulla Osella BMW PA 9. Il pilota di Pistoia si è dovuto ritirare dopo essere stato toccato da un concorrente.

INTERSERIE

Nürburgring, 7 ottobre 1984

La classifica: 1. Stuck (Porsche 956) in 21'26"885 media 152,472 kmh; 2. Pescarolo (Porsche 956) a 55"787; 3. Jelinski (Ford) a 1'26"930; 4. Smith (Ford) a 1'34"845; 5. Dickens (March 842 Bmw) a 1'35"288; 6. Kroeemeier (Kremer Porsche Ck 5) a 1'37"248.

□ Giro più veloce: Hans Stuck (Porsche 956) in 1'41"569 media 160,986 kmh.

Watson vince e si rilancia

NELL'AMBIENTE della F.1 il nome di Watson sembra oramai caduto nel dimenticatoio. Mi domando però come è possibile dimenticare questo simpatico irlandese che alla sua prima vittoria con la Penske nel 1976 si rase la bbarba, come si era ripromesso di fare in caso di successo in un gran premio. Fu proprio lui che portò i maggiori risultati alla McLaren negli scorsi anni, lasciando a bocca asciutta il grandissimo Niki. Mi auguro, anzi sono convinto, che il suo nome ritornerà presto fuori nel contesto del mercato piloti e da parte mia lo vedrei bene alla Toleman, che in quanto a telai è eccezionale, o in qualche altro team di punta.

Alfonso Anghia - Alba (Cuneo)

SIAMO ALLE battute finali di un campionato dominato dalle McLaren, e penso che sia giusto ricordare John Watson, l'ex-pilota del team inglese, parte integrante della squadra in momenti decisamente peggiori. Proprio in quei periodi di «crisi» tecnica è riuscito a portare più volte alla vittoria, o comunque nelle primissime posizioni, una macchina certo non all'altezza dell'attuale o di quelle condotte in precedenza da Hunt. La McLaren da quest'anno è di nuovo sulla cresta dell'onda, ma John non è più con questo team, proprio nel momento in cui avrebbe meritato di essere in una squadra competitiva in lotta per il titolo iridato. Ricordare ora Watson non è quindi superfluo, ma è un dovuto omaggio a questo pilota che non meritava un simile trattamento e la cui carriera non avrebbe dovuto concludersi così banalmente.

Sandy Walpot - Milano

JOHN WATSON si è preso una meritata rivincita con la vittoria nella «1000 km» del Fuji, confermando che potrebbe ricandidarsi per la prossima stagione di F.1. Dopo un'annata passata praticamente lontano dalle corse, Watson sembrava effettivamente caduto nel dimenticatoio e il «mercato piloti» lo aveva finora ignorato, a parte qualche voce senza però basi fondate. Il problema dell'irlandese è quello di essere uno degli ultimi seri professionisti, di quei piloti cioè che venivano pagati e non pagavano, attraverso gli sponsor, per correre nei gran premi. Proprio per questo motivo si è ritrovato senza una guida in F.1, anche perché non ha all'attivo un bottino di titoli iridati o particolari qualità di P.R. che accentrassero su di lui l'interesse degli sponsor. La sua classe comunque è indiscussa, come ha dimostrato nelle scorse stagioni con il duplice successo nel confronto diretto col compagno di squadra Lauda, e non si può escludere che all'ultimo momento possa rientrare nel circus iridato come pilota d'esperienza o casomai di «compromesso» in qualche team di punta.

È mia la foto di Johansson

NEI MESI SCORSI vi ho inviato alcune fotografie di piloti di endurance, fra cui Stefan Johansson, scattate nell'ottobre del 1983 all'autodromo del Mugello. In seguito non ho più saputo nulla



di quelle immagini, fino a quando, a cominciare dal n. 30 di AS del 1984, ho visto apparire la mia foto del pilota svedese nelle «Pagelle di Autosprint». Non ho però più avuto comunicazioni da parte vostra e così ho deciso di

inviarvi una copia della fotografia da cui avete ricavato il volto di Johansson. Come noterete l'immagine è la stessa, perciò attendo da parte vostra una cortese risposta.

Anita Panci - Fiesole (Firenze)

CI SCUSIAMO con la signora Anita Panci per il disagio e per averle risposto telefonicamente nelle scorse settimane che l'immagine del volto di Johansson era stata tratta da una fotografia in nostro possesso. Per renderle giustizia pubblichiamo quindi la copia che ci ha inviato — sicuramente un bel ritratto del pilota svedese — in attesa di altre eventuali comunicazioni.

Grazie a Denim e Sigfrid Stohr

SONO UNO dei vincitori del concorso «Precedi i campioni», indetto da Autosprint in collaborazione con le Denim. Colgo l'occasione per ringraziare voi di AS e la Denim per averci dato l'opportunità di provare questa indimenticabile esperienza e vi spedisco una foto del

LA FOTO A 28 anni in F. 1

VORREI conoscere alcune informazioni sulla carriera di Rothengatter, pilota della Spirit-Hart, e vedere una sua immagine nella rubrica «La foto».

Domenico Parrotta - Cosenza



HUUB ROTHENGATTER è giunto in F. 1 a quasi 28 anni (compiuti lunedì 8 ottobre), debuttando nel GP del Canada con la Spirit-Hart. La sua è quindi un'età forse avanzata rispetto alla media attuale per un esordiente nella massima formula, ma prima di raggiungere questo traguardo l'olandese ha conosciuto numerose vicissitudini. Ha iniziato con il kart nel 1969 e sei anni dopo è passato in F. Ford, per poi salire in F. 3 la stagione seguente, ma solo nel 1977 è riuscito a mettersi in luce ottenendo alcuni piazzamenti nel campionato europeo di F.3. Dopo avere corso assieme a Lammers nell'efficiente «Racing Team Holland» nella formula cadetta, ha gareggiato in F. 2 nel '79 con la Chevron B48 del Team Alan Docking, ma la sua annata migliore rimane il 1980, in cui con la Toleman-Hart semiufficiale è terminato settimo in classifica generale, conquistando a Zolder la vittoria più prestigiosa della sua carriera. In seguito un paio di incidenti e la mancanza di validi sponsor l'hanno costretto a limitare notevolmente la sua attività. Ha disputato solo cinque gare in F. 2 nell'81 e ha preso parte alla Coppa Europa R5 Turbo, facendo poi una puntata in endurance, nella «1000 km» di Spa nel 1983. Finalmente quest'anno ha avuto la possibilità di arrivare in F. 1, anche se con la tutt'altro che competitiva Spirit-Hart. Dopo un inizio pieno di incertezze, a causa anche della mancanza di allenamento, Rothengatter ha dimostrato in più occasioni una grinta notevole, pur essendo costretto a lottare per le posizioni di coda.

Nella foto: Huub Rothengatter con la Toleman TG 280 nella vittoriosa gara di F. 2 a Zolder nel 1980.



gruppo completo, sperando che la pubblicate. Da sinistra seduti: Maurizio (il meccanico), Andrea Ventura, una cronometrista, il simpaticissimo «maestro» Sigfrid Stohr, un'altra cronometrista, Pierpaolo Gardella (collaboratori di Stohr). In basso: Emilio Serri e Luca Bonecchi. Dietro a Stohr, Pietro Donzello (chi vi scrive), Giuseppe Maralfa e Carlo Monteforte. Come vi dicevo è stata un'esperienza molto positiva, con un istruttore formidabile, sempre all'altezza della situazione, coadiuvato alla perfezione dal suo collaboratore.

Pietro Donzello - Ravenna

A CONCLUSIONE di tre indimenticabili giornate a Misano Adriatico, sotto la guida di un istruttore eccezionale come Stohr, desidero esprimere il mio più sentito ringraziamento alla Denim e ad AS che hanno permesso che il mio piccolo sogno di condurre in pista un'auto da corsa diventasse realtà.

Giuseppe Maralfa - Molfetta (Bari)

CON L'ULTIMO pronostico sul Gp d'Europa si è concluso il concorso indetto dalla Denim e da Autosprint. Inutile dire che il premio ambizioso, specie per i giovani appassionati — la partecipazione a un corso di pilotaggio di Sigfrid Stohr — ha decretato l'enorme successo del concorso, anche se fra le migliaia di schede che ci sono pervenute solo ventiquattro fortunati, e abili, partecipanti hanno potuto (o potranno) vivere questa indimenticabile esperienza. Per gli altri l'appuntamento è per la prossima stagione iridata in cui, visto il successo incontrato quest'anno, faremo il possibile per ripetere l'iniziativa.

La parola alla storia

NELL'ARTICOLO pubblicato sul n. 38 di Autosprint, alle pagine 15 e 16, sotto il titolo «La Forghiereide», avete riportato alcune notizie inesatte che mi riguardano. Non è mia intenzione alimentare polemiche su fatti personali che non ritengo possano interessare i lettori, ma non posso permettere che con parziali e deformate informazioni si giunga con estrema facilità a conclusioni semplicistiche e sommarie altamente lesive della mia dignità professionale. Ritengo altresì doveroso precisare che la mia presenza in Ferrari, nella precisa funzione di assistente personale dell'ingegner Ferrari, non è stata, per quanto mi riguarda, il risultato di una imposizione Fiat, ma la semplice risposta a una richiesta di collaborazione.

Sandro Colombo - Milano

REGISTRIAMO doverosamente la precisazione dell'ingegner Sandro Colombo in merito al suo ingresso alla

IL DITO SULLA PIAGA

Meno potenza, ma come?

Ferrari dove, in pratica, ha svolto la mansione di direttore tecnico del reparto corse tra il '72 e il '73. Al contrario non riusciamo davvero a capire cosa potesse contenere di «semplificistico» e di «lesivo» il servizio retrospettivo sulle vicende della Ferrari e nel quale per forza di cose è entrato anche l'ing. Colombo. Quest'ultimo non ha certo avuto fortuna durante quella sua fugace apparizione agli alti vertici della Casa di Maranello, caratterizzata da un periodo di crisi sia in F. 1 che nel settore prototipi. Lo scopo di quel servizio non era quello di trovare spiegazioni più o meno valide: doveva solo registrare dei fatti accaduti undici anni fa e dunque più che scontati. Non è certo nelle facoltà di AS poter capovolgere i risultati delle vetture che hanno corso per la Ferrari nel periodo dell'ing. Colombo e che indubbiamente non hanno molto brillato.

fermoposta

MARCO FEDINI - Udine - **POLA QUENDA** - Torino - **FLAVIO ALFISTA** - Ravenna - **RENZO BAUDINI** - San Martino (Pavia) - **PAOLO POZZATO** - Sandrigo (Vicenza) - **ROBERTO FALCONETTI** - Capranica (Viterbo) — Con la lettera pubblicata sul n. 39 di AS abbiamo stigmatizzato il comportamento inqualificabile di certi pseudotifosi. Vi ringraziamo di averci inviato il vostro parere in proposito, anche se purtroppo per mancanza di spazio non abbiamo potuto pubblicare le vostre lettere.

SALVATORE MORISI - Erice (Trapani) — Nelle ultime classifiche pubblicate su AS abbiamo aggiornato quei dati. Nel caso riscontrati altri errori le saremo grati se ci tornerà a scrivere.

MARZIA BUSELLI - Castelnuovo (Livorno) — La colpa non è del pilota «sbagliato», ma della macchina inefficace. Per cui i punti conquistati, vuoi per i ritiri vuoi per la fortuna non sono certo «rubati», ma sono il frutto di gare generose nei limiti consentiti dalla vettura.

PRIMO AMADUZZI - Longiano (Forlì) — Purtroppo a causa della mancanza di spazio non abbiamo potuto pubblicare la sua lettera. Nel caso non sia riuscito a risolvere a suo favore la questione torni a scriverci, ci occuperemo del problema.

MASSIMO BORGHI - Rimini — Quella notizia, per quanto ci è dato saperne, è priva di fondamento. Pensiamo che si possano risolvere i problemi senza bisogno di soluzioni drastiche e, salvo imprevisti, è proprio quello che accadrà. Del resto la storia di tutti i team è fatta di alti e bassi ed è inutile far sorgere polemiche a tutti i costi solo per fare notizia.

LEONARDO LOSAPPIO - Firenze — Purtroppo la stessa cosa si verifica di frequente sugli stadi di calcio, dove pochi scalmanati sono protagonisti di episodi che squalificano il buon nome di tutta la tifoseria. Del resto in simili situazioni non c'è molto da fare, se non isolare quegli «appassionati» e attendere il rilancio del «Cavallino».

ANGELO CERIANA - Mede (Pavia) — Sul n. 47 di AS del 1983 abbiamo pubblicato nella rubrica «La foto» un'immagine di Laffite in F. 2, con i dati principali sulla sua carriera. Il pilota francese ha vinto sei gare in F. 2 e il titolo continentale nel 1975.

CLAUDIO SEBASTIANELLI - S. Michele (Pesaro) — Scrivendo un'unica lettera hai complicato un po' le cose ma questo non esclude che possa arrivarvi una risposta. Ti abbiamo inviato i nostri adesivi.

GIOVANNI MANZELLA - Palermo — Per ricevere quell'arretrato ci invii 3000 lire, indicando chiaramente la causale e seguendo le modalità di pagamento indicate a pag. 111.

MARCO MEDREA - Varese — Giriamo a Tambay i tuoi complimenti e il ricordo del caloroso applauso che gli hanno dedicato a Monza i suoi tifosi.

ELISABETTA SPINELLI - Firenze — Nel 1976, l'anno dell'incidente, Lauda arrivò quarto a Monza, mentre la stagione seguente — come indicato nell'articolo — arrivò secondo.

LA FISA E LA FOCA sono in difficoltà nel trovare il modo ideale per mantenere entro certi limiti le potenze per il prossimo anno e la riduzione dei consumi e degli ottani è stata oramai giudicata insufficiente. Per contenere le prestazioni delle F.1 ritengo che ci si debba basare principalmente su due soluzioni; la prima è quella di applicare ai motori una valvola wastegate uguale per tutti e tarata a un certo numero di atmosfere, in modo da portare la potenza non oltre i 650 CV. Tale valvola dovrebbe naturalmente essere sigillata in modo da non essere regolata irregolarmente dai vari team. La seconda proposta è invece di diminuire il flusso dell'aria alle turbine. Tale problema verrebbe risolto applicando alle prese d'aria un dispositivo tipo i cassoncini di aspirazione delle attuali F.3, in modo da permettere l'entrata alle turbine di un flusso d'aria tale da mettere in condizione il motore di erogare una potenza non superiore ai suddetti 650 CV. Penso che queste soluzioni potrebbero risolvere l'urgente problema del contenimento delle potenze, senza perdere inutilmente tempo in polemiche.

Salvatore Cacciavello - Sorrento (Napoli)

SONO UN appassionato di automobilismo e sono rimasto affascinato dalle potenze astronomiche e dalle elevate velocità raggiunte dalla F.1, specie ora con l'avvento del turbo. Le repentine riprese dei motori le curve affrontate in accelerazione e i record sul giro continuamente migliorati in prova non rappresentano forse un aspetto avvincente delle corse? È per questo che io sono contrario alla riduzione della cilindrata (prevista nel 1986) da 1500 a 1200 cmc e al contenimento dei consumi, perché questo ammazza la potenza e un po' anche la bravura dei piloti. Alcuni affermano che abbassando le potenze si valorizzano le qualità del conduttore, ma non sono d'accordo con questa opinione. Continuando a cercare «marchingegni» per abbassare le potenze, la F.1 perderà popolarità: quando occorreranno dieci secondi in più per completare una tornata ci saranno ancora 100.000 persone a Monza e milioni di telespettatori? Io penso di no. Piuttosto che ridurre le prestazioni ritengo che sarebbe ben più importante la sicurezza delle vetture.

Marco Mingozzi - Castrocaro (Forlì)

FRA GLI ADDETTI ai lavori non ci sono dubbi: le potenze delle attuali monoposto di F.1 vanno ridotte, e subito, se non si vuole rischiare di uccidere la

spettacolarità delle gare, fattore fondamentale per il successo di pubblico. Oltre a questo non va dimenticato che la ricerca continua di maggiori potenze porta a un lievitare dei costi insostenibile per i piccoli team e anche per le grandi Case. Più potenza vuole dire inevitabilmente anche maggiore fragilità dei motori e questo, oltre a incidere sui costi, porta a ritiri «in massa» dei piloti, con risultati finali che vengono completamente ribaltati dall'abbandono dei leader indiscussi della corsa. È per questo che riteniamo non posticibili serie misure per la riduzione delle potenze e quindi delle velocità, favorendo così anche il fondamentale fattore sicurezza. In quanto al calo di pubblico, se peggioreranno i tempi sul giro, sinceramente non crediamo che si possa registrare un simile fenomeno, perché gli appassionati accorrono a un gran premio per assistere a una sfida diretta fra i piloti e le vetture, non a una corsa contro il tempo. Con macchine dalle potenze più livellate è evidente che questa sfida sarà ancora più avvincente e non si correrà il rischio di vedere, come è accaduto quest'anno, un assoluto dominio delle monoposto tecnicamente più avanzate. Con valori livellati si potrebbe addirittura vedere un pilota, non assistito da un mezzo eccezionale, in grado di inserirsi nella lotta per il successo, con un evidente rilancio delle capacità del conduttore rispetto a quelle della macchina. Stabilito che le potenze vanno ridotte bisogna trovare il sistema per risolvere il problema, e qui le cose si complicano, visto lo spirito «truffaldino» che ha caratterizzato in passato più di un team. La soluzione della valvola wastegate tarata a un certo valore (adottata con successo negli Stati Uniti in F. Cart), incontrerebbe dei problemi in F.1 dove, al contrario che in America vi sono vari tipi di motori per cui per ognuno dovrebbero essere studiate particolari soluzioni, con il rischio di lasciare spazio ad eventuali trucchi, considerata anche la minore «sportività» che caratterizza il circus iridato rispetto alla F. Cart. Questa soluzione è stata per ora scartata, mentre è stato dimostrato che le strozzature all'aspirazione non sono sufficientemente efficaci se adottate nei motori turbo. Quindi, al momento, non rimane che l'alternativa della riduzione delle cilindrata o dei consumi, pur con tutte le perplessità che possono lasciare simili soluzioni. Vedremo quali contromisure verranno decise nel prossimo congresso della Fisa e se da queste scaturiranno, come è spesso accaduto fin troppo in passato, nuove polemiche.

IL VOSTRO HUMOR

Due battute sulle squalifiche

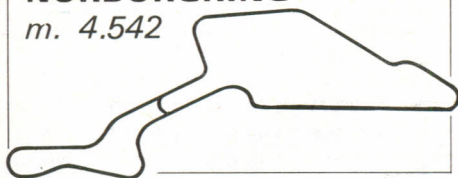
VI INVIO queste vignette che prendono lo spunto dalle squalifiche comminate nei mesi scorsi a Ickx e Tyrrell, sperando così di «addolcire» le polemiche che ne sono nate.

Andrea Petito
Empoli (Firenze)



NÜRBURGRING

m. 4.542



Così (in 26) al via

1. FILA	
7 Alain Prost McLaren-Tag 1'19"175	1 Nelson Piquet Brabham-Bmw 1'18"871
2. FILA	
6 Keke Rosberg Williams-Honda 1'20"652	15 Patrick Tambay Renault 1'19"499
3. FILA	
28 René Arnoux Ferrari 1'21"180	27 Michele Alboreto Ferrari 1'20"910
4. FILA	
12 Nigel Mansell Lotus-Renault 1'21"710	16 Derek Warwick Renault 1'21"571
5. FILA	
2 Teo Fabi Brabham-Bmw 1'22"206	22 Riccardo Patrese Euro Alfa Romeo 1'21"937
6. FILA	
19 Ayrton Senna Toleman-Hart 1'22"439	18 Thierry Boutsen Arrows-Bmw 1'22"246
7. FILA	
5 Jacques Laffite Williams-Honda 1'22"613	23 Eddie Cheever Euro Alfa Romeo 1'22"525
8. FILA	
17 Marc Surer Arrows-Bmw 1'22"709	8 Niki Lauda McLaren-Tag 1'22"643
9. FILA	
31 Gerhard Berger Ats-Bmw 1'23"116	26 Andrea De Cesaris Ligier-Renault 1'23"054
10. FILA	
24 Piercarlo Ghinzani Osella-Alfa Romeo 1'24"699	25 François Hesnault Ligier-Renault 1'23"322
11. FILA	
30 Jo Gartner Osella-Alfa Romeo 1'26"156	10 Jonathan Palmer Ram-Hart 1'25"050
12. FILA	
21 Mauro Baldi Spirit-Hart 1'28"137	11 Elio De Angelis Lotus-Renault 1'26"161
13. FILA	
20 Stefan Johansson Toleman-Hart 1'41"179	9 Philippe Alliot Ram-Hart 1'30"259

Circuito: Nürburgring (m. 4542)
Distanza: 67 giri pari a km 304,314
Organizzatore: Automobilclub von Deutschland, Lyonerstrasse 16, 6000 Frankfurt 71 (Germania Federale)
Direttore di gara: Horst Wilhelm

Partenza: ore 14,30
Condizioni atmosferiche: pioggia durante le prove eccetto la prima e parte della seconda sessione di venerdì. Sole e coperto in gara.
Organizzazione: voto 8
Sicurezza: voto 9
Spettatori: 55.000

Così (in 11) al traguardo

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

Questi (15) i ritirati

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

I giri più veloci

PILOTA E VEETTURA	GIRO	TEMPO
Piquet (Brabham)	62	1'23"146
Alboreto (Ferrari)	62	1'23"146
Lauda (McLaren)	48	1'23"729
Mansell (Lotus)	48	1'23"978
Arnoux (Ferrari)	61	1'24"169
Prost (McLaren)	30	1'24"182
Warwick (Renault)	46	1'24"211
Tambay (Renault)	31	1'24"671
T. Fabi (Brabham)	15	1'24"814
Cheever (Euro Alfa R.)	36	1'25"512
Patrese (Euro Alfa R.)	37	1'25"644
Laffite (Williams)	19	1'25"687
De Angelis (Lotus)	22	1'25"836
Boutsen (Arrows)	49	1'25"908
De Cesaris (Ligier)	25	1'26"378
Baldi (Spirit)	65	1'26"680
Johansson (Toleman)	11	1'26"943
Gartner (Osella)	32	1'28"249
Hesnault (Ligier)	49	1'28"276
Palmer (Ram)	13	1'30"415
Alliot (Ram)	19	1'30"480

I primati

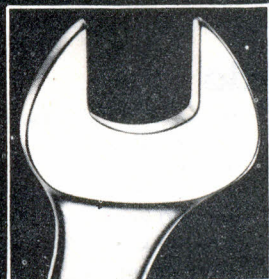
PRIMATO SULLA DISTANZA

Alain Prost (McLaren-Tag Mp 4/2) 67 giri pari a km 304,314 in 1. 35'13"284 alla media di km/h 191,751. Non esiste un primato precedente visto che è questa la prima gara di Formula 1 che si corre sul nuovo Nürburgring.

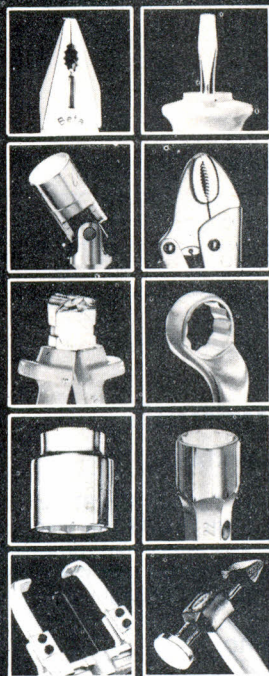
PRIMATO SUL GIRO

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

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 EUROPA

Tutti i tempi delle prove

PILOTA	VETTURA	PNEUMATICI	VENERDÌ		SABATO		DOMENICA
			I	II	III	IV	
Piquet	(Brabham Bmw Bt 53)	Michelin	1'21"555	1'18"871	1'43"194	1'43"988	1'26"051
T. Fabi	(Brabham Bmw Bt 53)	Michelin	1'23"530	1'22"206	1'49"005	1'45"075	1'26"121
Laffite	(Williams Honda Fw 09)	Goodyear	1'23"709	1'22"613	1'45"870	—	1'26"305
Rosberg	(Williams Honda Fw 09)	Goodyear	1'24"556	1'20"652	1'45"283	1'43"619	1'26"097
Prost	(McLaren Tag Mp 4/2)	Michelin	1'20"697	1'19"175	1'47"741	1'40"693	1'24"712
Lauda	(McLaren Tag Mp 4/2)	Michelin	1'24"949	1'22"643	1'40"459	1'40"392	1'24"001
Alliot	(Ram Hart 02)	Pirelli	1'29"041	1'30"259	1'47"639	1'53"587	2'25"315
Palmer	(Ram Hart 02)	Pirelli	1'26"488	1'25"050	1'50"230	1'51"449	1'31"167
De Angelis	(Lotus Renault 95)	Goodyear	1'22"694	1'26"161	1'42"072	1'39"762	1'25"283
Mansell	(Lotus Renault 95)	Goodyear	1'22"334	1'21"710	1'42"423	1'40"705	1'25"695
Berger	(Ats Bmw D7)	Pirelli	1'25"837	1'23"116	1'46"923	1'44"899	1'24"205
Tambay	(Renault Re 50)	Michelin	1'21"691	1'19"499	1'45"104	—	1'25"851
Warwick	(Renault Re 50)	Michelin	1'22"892	1'21"571	1'41"173	1'44"289	1'27"907
Surer	(Arrows Bmw A7)	Goodyear	1'22"815	1'22"708	1'45"396	1'45"319	1'26"836
Boutsen	(Arrows Bmw D7)	Goodyear	1'23"275	1'22"248	1'46"936	1'44"642	1'25"066
Senna	(Toleman Hart Tg 184)	Michelin	1'23"347	1'22"439	1'44"705	1'45"747	1'26"261
Johansson	(Toleman Hart Tg 184)	Michelin	1'24"607	1'41"178	1'47"868	1'43"881	1'29"036
Baldi	(Spirit Hart 201)	Pirelli	1'28"230	1'28"137	1'46"911	1'45"814	1'26"641
Patrese	(Euro Alfa Romeo 184)	Goodyear	1'23"691	1'21"937	1'44"355	1'41"724	1'27"430
Cheever	(Euro Alfa Romeo 184)	Goodyear	1'23"779	1'22"525	1'41"057	1'41"285	1'28"869
Ghinzani	(Osella Alfa Romeo Fa1/F)	Pirelli	1'26"221	1'24"699	1'44"381	1'42"746	1'28"572
Hesnault	(Ligier Renault Js 23)	Michelin	1'27"062	1'23"322	1'57"273	1'44"420	1'27"222
De Cesaris	(Ligier Renault Js 23)	Michelin	1'25"631	1'23"034	1'43"950	1'42"362	1'24"308
Alboreto	(Ferrari 126 C4)	Goodyear	1'23"056	1'20"910	1'42"078	1'41"878	1'24"941
Arnoux	(Ferrari 126 C4)	Goodyear	1'23"801	1'21"180	1'42"735	1'42"457	1'30"509
Gartner	(Osella Alfa Romeo Fa1/F)	Pirelli	1'27"008	1'26"156	1'48"797	1'48"214	1'27"136

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

L'altalena della corsa

giro	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
10.	PRO	TAM	PIQ	WAR	ALB	LAU	ARN	PAT	DEA	CHE
20.	PRO	TAM	PIQ	WAR	ALB	LAU	DEA	ARN	PAT	CHE
30.	PRO	TAM	PIQ	WAR	ALB	LAU	ARN	PAT	MAN	CHE
40.	PRO	TAM	PIQ	WAR	ALB	LAU	MAN	ARN	PAT	DEC
50.	PRO	PIQ	ALB	WAR	LAU	MAN	ARN	PAT	DEC	BOU
60.	PRO	PIQ	ALB	LAU	WAR	ARN	PAT	DEC	BOU	BAL

Così al peso

Ecco di seguito i pesi registrati dai commissari durante le sessioni di prove. Ricordiamo che i dati pubblicati variano spesso a secondo dalle quantità di carburante e olio contenute dalle vetture.

VENERDÌ

Williams (Rosberg) 582 kg; **Euro Alfa Romeo** (Cheever) 559 kg; **Ats** (Berger) 570 kg; **McLaren** (Prost) 574 kg; **Ferrari** (Alboreto) 589 kg; **Lotus** (Mansell) 558 kg; **Ats** (Berger) 579 kg; **Williams** (Rosberg) 591 kg; **Euro Alfa Romeo** (Cheever) 568 kg; **McLaren** (Lauda) 575 kg; **Ferrari** (Arnoux) 599 kg; **Euro Alfa Romeo** (Cheever) 564 kg; **Ram** (Alliot) 600 kg; **Spirit** (Baldi) 589 kg; **Williams** (Rosberg) 570 kg; **Toleman** (Senna) 568 kg; **Arrows** (Boutsen) 585 kg; **Euro Alfa Romeo** (Patrese) 567 kg; **Brabham** (Piquet) 554 kg; **Lotus** (Mansell) 554 kg.

SABATO

Ram (Alliot) 744 kg; **Williams** (Rosberg) 565 kg; **Renault** (Warwick) 724 kg; **Arrows** (Surer) 625 kg; **Ats** (Berger) 700 kg; **Ram** (Alliot) 733 kg; **Osella** (Ghinzani) 616 kg; **Arrows** (Boutsen) 606 kg; **Euro Alfa Romeo** (Patrese) 583 kg; **Toleman** (Johansson) 678 kg; **McLaren** (Prost) 652 kg; **Ram** (Palmer) 727 kg; **Ligier** (Hesnault) 623 kg; **Ats** (Berger) 687 kg; **Arrows** (Surer) 636 kg; **Spirit** (Baldi) 576 kg; **Osella** (Gartner) 549 kg; **Ligier** (De Cesaris) 616 kg.

DOMENICA

A fine gara sono state verificate le vetture arrivate al traguardo. Ecco di seguito i pesi registrati dalle bilance (tutti regolari).

Brabham (Piquet) 557 kg; **McLaren** (Prost) 551 kg; **McLaren** (Lauda) 552 kg; **Renault** (Warwick) 552 kg; **Arrows** (Boutsen) 571 kg; **Spirit** (Baldi) 572 kg; **Alfa Romeo** (Patrese) 566 kg; **Ligier** (Hesnault) 594 kg; **Ligier** (De Cesaris) 604 kg; **Ferrari** (Alboreto) 576 kg; **Ferrari** (Arnoux) 573 kg. Sono inoltre stati verificati i serbatoi della McLaren n. 7 del vincitore Alain Prost. Anche in questo caso il responso è stato di regolarità.

PROST



ALBORETO



PIQUET



Classifiche iridate dopo 15 gare

	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
--	--------------	---------------	-------------	---------------	--------------	------------	-------------	--------------	------------	------------------	--------------	--------------	-------------	------------	-------------	------------------	--------------	-------------

MONDIALE PILOTI

1. Lauda	—	9	—	—	9	—	6	—	9	6	9	6	9	3	—	—	66	66
2. Prost	9	6	—	9	—	4,5	4	2	—	—	9	—	9	—	9	—	61,5	61,5
3. De Angelis	4	—	2	4	2	0,5	3	4	4	3	—	—	3	—	—	—	29,5	29,5
4. Piquet	—	—	—	—	—	—	9	9	—	—	6	—	—	4	—	—	28	28
5. Alboreto	—	—	9	—	—	—	—	—	—	2	—	4	—	6	6	—	27	27
6. Arnoux	—	—	4	6	3	1,5	2	—	6	1	1	—	—	—	2	—	26,5	26,5
7. Warwick	—	4	6	3	—	—	—	—	6	4	—	—	—	—	—	—	23	23
8. Rosberg	6	—	3	—	1	1	—	—	9	—	—	—	—	—	—	—	20	20
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
Patrese	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	1	—	—	8	8
14. Laffite	—	—	—	—	—	—	—	1	3	—	—	—	—	—	—	—	4	4
15. Cheever	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	3
Boutsen	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	3	3
Johansson	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	3	3
18. De Cesaris	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2
Ghinzani	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	2	2
Gartner	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	2	2
21. Surer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	1
Berger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	1

MONDIALE COSTRUTTORI

1. McLaren	9	15	—	9	9	4,5	10	2	—	9	15	9	15	9	12	—	127,5	
2. Ferrari	—	—	13	6	3	1,5	2	—	6	3	1	4	—	6	8	—	53,5	
3. Lotus	4	—	2	4	6	0,5	4	4	5	3	3	—	7	—	—	—	42,5	
4. Brabham	—	—	—	—	—	—	9	12	—	—	—	9	2	—	4	—	36	
5. Renault	1	4	6	3	6	—	—	—	—	6	6	—	1	—	—	—	33	
6. Williams	6	—	3	—	1	1	—	1	12	—	—	—	—	—	—	—	24	
7. Toleman	—	1	—	—	3	—	—	—	—	4	—	—	—	3	—	—	11	
Euro Alfa	3	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	1	—	—	11	
9. Arrows	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	4	
Osella	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	2	—	—	4	
11. Ligier	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	
12. Ats	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	

N.B.: Dalle classifiche iridate mancano Bellof, Brundle e la Tyrrell in quanto tutti i risultati ottenuti dalla vettura inglese sono stati annullati. Come è noto il team Tyrrell è stato squalificato per tutto il 1984. La classifica del mondiale piloti prevede lo scarto dei 5 peggiori risultati. Nessuno scarto è invece previsto per la classifica costruttori.

TROFEO VILLENEUVE

GP EUROPA

1. Piquet 18; 2. Alboreto 11; 3. Prost 7; 4. Lauda e Tambay 4; 6. Mansell, Rosberg, Arnoux.

Classifica generale

1. Piquet 137; 2. Prost 133; 3. Lauda 82; 4. De Angelis e Tambay 64; 6. Warwick 58; 7. Arnoux 54; 8. Mansell 45; 9. Alboreto 43; 10. Rosberg 31; 11. Senna e Bellof 14; 13. Teo Fabi 12; 14. De Cesaris 3; 15. Boutsen e Brundle 2; 17. Winkelhock 1.

TROFEO BRONZI DI RIACE

Viene assegnato al pilota più combattivo da parte del Ferrari Club Reggio Calabria. Dopo quindici gare del campionato la situazione è la seguente: 1. Piquet, Prost, Rosberg 3; 4. Alboreto 2; 5. De Angelis, Lauda, Tambay, Senna, Teo Fabi. Al Nürburgring il più combattivo è risultato Alboreto.

VESPA POLE POSITION TROPHY

1. Piquet 8; 2. Prost 3; 3. De Angelis, Alboreto, Tambay Mansell 1.

Le cifre iridate

PROST QUOTA 6 - Sesta vittoria stagionale per Alain Prost che è riuscito a rimandare alla gara portoghese la decisione per l'assegnazione del titolo. A un GP dal termine, Lauda rimane in testa alla classifica con la media di 4,40 punti/gara. Prost potrà vincere il campionato soltanto arrivando primo all'Estoril, con l'austriaco al terzo posto, oppure piazzandosi in seconda posizione, con Lauda sesto, mentre qualsiasi altra combinazione più sfavorevole per Prost darebbe al suo compagno-rivale il terzo titolo della carriera. Nella storia del campionato i piloti che nel corso di una stagione sono riusciti a vincere sei GP, come quest'anno Prost, hanno sempre vinto il titolo. A Lauda è già capitato, nel 1976, di aver vinto 5 gare titolate, come in questa stagione e di aver perso il titolo. La Michelin, che ha vinto i titoli del 1983 e di quest'anno, ha deciso di ritirarsi dalla Formula 1 dopo il GP del Portogallo. La Casa francese, arrivata ora a 58 successi iridati, resterà così al terzo posto per numero di vittorie tra i sette fabbricanti di pneumatici vincitori finora di GP mondiali, alle spalle della statunitense Goodyear — con conta 154 vittorie — e della britannica Dunlop con 83. Dietro all'imprendibile duo della McLaren Porsche la lotta per il terzo posto vede coinvolti nello spazio di 6,5 punti, cinque piloti, tra i quali gli italiani Elio De Angelis e Michele Alboreto. È dal terzo posto di Luigi Musso nel 1957 che un conduttore di casa nostra non conclude nelle posizioni di rilievo l'annata mondiale. La Porsche ha raggiunto per numero di vittorie dei suoi motori (12) l'Alfa Romeo. Tanto la Casa tedesca che l'italiana oltre ad aver vinto montando i propri propulsori su telai costruiti direttamente hanno conseguito successi anche cedendoli ad altri. La Brabham per l'Alfa Romeo e ora la McLaren per la Porsche. Sul nuovo Nürburgring Nelson Piquet ha ottenuto l'ottava pole position dell'anno ed è quindi in grado di eguagliare il primato di nove giri veloci in prova stabilito da Lauda nel 1974 e 1975 e da Peterson nel 1973.

VELOCITÀ IN PROVA

La punta di Arnoux

VENERDI'

N. Pilota	1. sessione	2. sessione
1 Piquet	239,044	247,991
2 Fabi	236,272	245,510
5 Laffite	231,660	236,269
6 Rosberg	231,214	243,902
7 Prost	235,089	240,642
8 Lauda	236,272	240,491
9 Alliot	230,081	228,862
10 Palmer	228,330	230,081
11 De Angelis	234,885	234,834
12 Mansell	240,856	242,697
15 Tambay	239,947	245,510
16 Warwick	235,192	239,468
17 Surer	235,192	242,479
18 Boutsen	231,115	241,719
19 Senna	227,800	239,893
20 Johansson	235,499	218,228
21 Baldi	220,678	226,320
22 Patrese	235,859	236,324
23 Cheever	232,759	237,154
24 Ghinzani	224,579	231,462
25 Hesnault	231,760	235,192
26 De Cesaris	229,105	238,569
27 Alboreto	234,172	243,682
28 Arnoux	236,272	247,991
30 Gartner	222,222	225,188
31 Berger	226,083	238,358

SABATO

N. Pilota	1. sessione	2. sessione
1 Piquet	215,483	210,896
2 Fabi	201,982	211,474
5 Laffite	203,543	—
6 Rosberg	209,627	219,557
7 Prost	205,128	220,318
8 Lauda	220,094	219,914
9 Alliot	201,455	193,931
10 Palmer	199,630	199,042
11 De Angelis	212,808	219,111
12 Mansell	214,371	227,225
15 Tambay	212,097	—
16 Warwick	223,048	206,028
17 Surer	203,889	206,501
18 Boutsen	208,293	209,953
19 Senna	215,397	206,028
20 Johansson	205,910	210,691
21 Baldi	201,643	201,643
22 Patrese	212,598	217,129
23 Cheever	213,228	221,130
24 Ghinzani	212,306	212,725
25 Hesnault	200,968	215,784
26 De Cesaris	212,473	213,565
27 Alboreto	218,138	221,176
28 Arnoux	221,584	220,498
30 Gartner	203,889	200,855
31 Berger	201,982	208,052

DOMENICA

N. Pilota	Warm up
1 Piquet	229,689
2 Fabi	232,759
5 Laffite	224,066
6 Rosberg	228,571
7 Prost	231,313
8 Lauda	235,038
9 Alliot	164,885
10 Palmer	215,526
11 De Angelis	225,941
12 Mansell	228,765
15 Tambay	232,158
16 Warwick	229,934
17 Surer	224,532
18 Boutsen	225,329
19 Senna	224,066
20 Johansson	228,185
21 Baldi	216,043
22 Patrese	221,811
23 Cheever	216,303
24 Ghinzani	220,318
25 Hesnault	222,543
26 De Cesaris	226,131
27 Alboreto	228,620
28 Arnoux	229,543
30 Gartner	214,712
31 Berger	225,989

GLI ITALIANI/Alterni risultati per i nostri portacolori

Patrese a bassa pressione

Il padovano ha dovuto togliere pressione al turbo per non consumare benzina. Baldi si dichiara innocente per il testa-coda di Lauda: «Avrà avuto guai ai freni»

di Alessandro Stefanini



LE DUE EURO ALFA DI PATRESE E CHEEVER (FotoVillani)

NURBURG - Dal secondo posto di Alboreto sino al sesto di Patrese, la partecipazione dei piloti italiani in questo Gran Premio d'Europa passa attraverso un vero caleidoscopio di risultati. Da Ghinzani che si è trovato escluso alla prima curva per le esuberanze altrui a Fabi che, pure coinvolto nella medesima situazione è riuscito a ripartire molto attardato senza avere una effettiva possibilità di recupero. La sua corsa è terminata quando ha ceduto la trasmissione. Patrese, sesto, ha raccolto un punticino che può far piacere al team che ha in corso di valutazione delle modifiche tecniche per ricercare la migliore competitività: «Nella prima parte della gara abbiamo girato con una pressione di sovralimentazione che ci consentisse di mantenere un certo ritmo. Ero assieme ad Arnoux. Quando la posizione si è stabilizzata a 15 giri dalla fine ho abbassato il

ritmo con una potenza minore che mi tranquillizzasse sui consumi. Sulla mia vettura non vi erano stati problemi di alimentazione benzina, cosa invece che si è presentata a Cheever». Il pilota romano aveva viaggiato in «parallelo» con il suo compagno di squadra poi aveva dovuto cedere per mancanza di pressione del carburante: «Una cosa improvvisa. In mattinata avevamo lavorato parecchio per cambiare tutti i condotti e la pompa di alimentazione. Peccato perché potevo fare una bella corsa».

PURE al traguardo De Cesaris, che ha riportato al debutto la nuova Ligier: «Non sono troppo soddisfatto. La volta in cui arrivo al traguardo arrivano proprio tutti. Ho avuto dei problemi ai freni. La cosa si è aggravata per il distacco di una delle prese d'aria anteriori, quella di sinistra per cui in velocità ed in rettilineo la macchina mi dava problemi di

guida, tirando a sinistra. Alla fine ha poi ceduto anche una turbina per cui avevo ben poca potenza. Baldi, al ritorno al volante della Spirit è arrivato al traguardo: «Premetto subito che non ho nessuna responsabilità nel testa coda di Lauda. Io non l'ho toccato, forse l'hanno tradito i freni. Per quanto mi riguarda non vi sono stati particolari problemi. Sono riuscito a passare nel mucchio iniziale poi nel veloce ho lamentato una mancanza di potenza, anche se nel misto la macchina non era male». Per De Angelis una conclusione amara di una gara che stava mettendosi bene dopo la partenza avvenuta nelle posizioni arretrate dello schieramento. Il pilota romano è uscito indenne dal mucchio della prima curva ed è risalito sino al settimo posto alle spalle di Lauda. «Si è rotto il motore, dopo aver tentato un attacco a Lauda ho tolto un po' di pressione per essere tranquillo.

Il mio vero obiettivo era ed è quello di mantenere la terza posizione nella classifica del campionato. Non ho mai pensato di poter essere il personaggio chiave della vittoria finale del titolo iridato togliendo punti a Lauda».

■ **SPIRIT** — Al Gran Premio d'Europa dovevano essere due le Spirit in corsa: una per Baldi e una affidata al francese Pascal Fabre, il quale però non ha potuto debuttare perché la Fisa gli ha negato la superlicenza.

■ **CASCHI** — Durante le prove di sabato svoltesi sotto la pioggia, Cheever ha provato un nuovo casco. Si tratta di un classico integrale, sprovvisto della abituale visiera. Al suo posto vi è una ventola di plexiglas che girando in continuazione impedisce di sporcarsi e di appannarsi. Questa soluzione è molto usata nelle gare Cart.

■ **BRUNDLE** — Per Martin Brundle si riavvicina il debutto in corsa. Da ormai dieci giorni ha tolto il gesso che lo bloccava dal gran premio di Dallas.

LE INTERVISTE/Decisivo per Prost l'aiuto di Tambay

Fratelli di Francia

In partenza, dice Patrick, stavo per toccare Alain: ho pensato che lottava per il mondiale e allora ho tirato indietro il piede. Piquet racconta il duello al rallentatore con Michele

di Giorgio Rivelli



UNA STUPENDA PANORAMICA DEL NUOVO RING (FotoColombo)

NÜRBURG — Delusione per Nelson Piquet che si è visto beffare proprio sulla linea di partenza da Michele Alboreto. «La cosa più buffa e ridicola è che anche Michele è rimasto senza benzina. È stata una lotta veramente strana, le nostre macchine avevano il motore completamente affogato, e cercavano di arrancare verso il traguardo. Purtroppo la mia Brabham è rimasta senza carburante qualche centinaio di metri prima della Ferrari così Michele mi ha potuto passare senza problemi». Della gara, poi, il brasiliano racconta: «Contro Prost non c'era nulla da fare. La sua McLaren ha tenuto un ritmo impressionante. Fra l'altro la mia Brabham non è stata del tutto perfetta. All'inizio della gara ho avuto problemi con il cambio, alcune marce non entravano e quindi non ho potuto forzare l'andatura». Soddisfatto, nonostante il ritiro, Patrick Tambay. Il francese ha dimostrato con la gara del Nürburgring di essere ad

ottimi livelli, come aveva già fatto circa un mese fa a Monza.

«La mia Renault andava molto bene e penso che sarebbe stato alla mia portata un ottimo risultato, anche se la McLaren di Prost forse era leggermente superiore. All'inizio avrei potuto anche cercare di passare in testa perché avevo fatto un'ottima partenza. Ho affiancato Prost all'interno della curva, ed avevo anche un piccolo margine di vantaggio,

ma Alain mi ha stretto. Avrei voluto forzare ed entrare all'interno e superare quindi il pilota della McLaren, però poi ho pensato che in definitiva lui lottava per il mondiale. Sarebbe stato antipatico coinvolgerlo in un incidente alla prima curva di questa corsa. Ho alzato il piede e l'ho lasciato andare. Comunque il secondo posto sarebbe stato mio di diritto se non avessi avuto verso la fine della gara problemi di

alimentazione. Ogni tanto non arrivava benzina ed in alcune curve il motore mi si spegneva. Mi sono fermato ai box, i tecnici hanno controllato il propulsore e mi hanno fatto ripartire, ma non c'era nulla da fare». Sortunata anche la gara del compagno di squadra Derek Warwick. «Riuscivo a controllare abbastanza agevolmente Michele Alboreto — ha dichiarato il pilota inglese della Renault — ma purtroppo si deve essere verificata la rottura di uno scarico sulla mia Renault. La macchina ha cominciato a perdere potenza e non c'è stato nulla da fare, e mi sono dovuto fermare prima dell'arrivo».

■ **DANNER.** Christian Danner non demorde. L'anno prossimo il ricchissimo pilota svizzero tedesco spera di potere correre in F. 1. Ha contatti con la Zakspeed e con la Ram Hart, dato che la Skoal Bandit vorrebbe assicurarsi i servizi di un pilota teutonico perché ha intenzione di lanciare i suoi prodotti nella Germania Federale.

Tre Renault all'Estoril

NELL'ULTIMA GARA del mondiale di F. 1, il 21 ottobre prossimo in Portogallo, la Renault schiererà tre vetture: accanto a quelle di Tambay e di Warwick scenderà in campo anche quella affidata a Philippe Streiff che dall'anno scorso è pilota collaudatore della Casa francese. Per Streiff si tratterà del debutto in F. 1. Sposato, padre di un bambino, 29 anni, ingegnere meccanico, il francese ha cominciato a correre nel 1977 con un prototipo Simca 1300.

Lauda e Prost al via del GP d'Australia

NIKI LAUDA e Alain Prost saranno al via il 18 novembre del Gran Premio d'Australia, che si disputerà all'autodromo di Calder. Lo ha annunciato l'organizzatore della manifestazione Bob Jane. Alla corsa parteciperanno anche Nelson Piquet e Keke Rosberg.

MERCATO/Confermati Lauda e Tambay, ecco il valzer dei «piccoli»

Passo e chiudo

Senza motore e senza gomme per l'85, l'Ats sembra destinata a ritirarsi, mentre la Ram ha progetti ambiziosi. Renault con Goodyear. In arrivo un team americano con motore Ford?

di Cesare Maria Mannucci

ADENAU — Confermati in settimana Tambay alla Renault e Lauda alla McLaren, il mercato piloti ha fatto registrare una pausa di riflessione. Continuano a circolare «voci» per quanto riguarda i team non «top» ma soprattutto circolano voci relative ai motori e alle gomme. Ecco la situazione che abbiamo registrato al Nürburgring, aggiornata a domenica sera.

BRABHAM. Per quanto riguarda i piloti, Piquet non ha ancora firmato il contratto ma è ormai sicuro che resta con Ecclestone. Per la seconda guida, Teo Fabi è in possesso di un contratto biennale, rescindibile da parte della Brabham. Il milanese potrebbe restare, dal momento che anche Piquet ha detto di gradire la presenza del milanese. Eventuali candidati alla sostituzione di Fabi sono: De Cesaris che non ha firmato per Ligier; Barilla che la settimana prima dell'Estoril dovrebbe sostenere un provino al Paul Ricard; un pilota americano che potrebbe essere Michael Andretti o Danny Sullivan. La candidatura del pilota americano è presto spiegata. Il prossimo anno la Parmalat non abbandonerà completamente la F.1: manterrà un legame con il team di Ecclestone attraverso il marchio «Mister Day» o «Pomi», nuovi prodotti del gruppo molto forti sul mercato Usa. Ecclestone si trova di fronte alla necessità di trovare uno sponsor in appoggio alla Parmalat. Sotto questa ottica andrebbe vista l'operazione Barilla che porterebbe con sé una dote consistente.

TYRRELL. Le attuali vetture saranno vendute all'olandese Bosch, proprietario del Barron Racing, e socio in maggioranza di Tyrrell. Attualmente Tyrrell possiede il contratto di Brundle, mentre Bellof abbandonerebbe il team. Per quanto riguarda il motore da utilizzare nell'85, Tyrrell potrebbe iniziare la stagione con l'Hart per passare poi al Mitsubishi che potrebbe essere pronto nella seconda parte dell'85. Sembra definitivamente tramontata per Tyrrell la possibilità di utilizzare in futuro (1986) il motore Ford, a causa della squalifica della Fisa che avrebbe messo il costruttore inglese sotto un'ottica negativa a Detroit, sebbene lo stesso Stewart stia operando presso la Ford per ricostruire l'immagine del team del boscaiolo.

WILLIAMS. Piloti Rosberg e Mansell. Confermato l'appoggio della Denim, anche se Frank cerca un'altra industria da affiancare alla Casa di profumi. Alla Williams è ormai

terminata l'autoclave per la realizzazione in casa dei telai in fibra di carbonio. La nuova vettura effettuerà i primi collaudi nel mese di novembre al Paul Ricard. Per il motore del prossimo anno, l'Hitachi sta studiando un nuovo sistema di iniezione elettronica per ovviare ai problemi di risonanza e staratura del programma che si sono verificati quest'anno.

MCLAREN. Lauda resterà con Prost nel team di Ron Dennis anche nell'85. Confermati gli sponsor '84 e il contratto in qualità di team prioritario per quanto riguarda la Goodyear.

RAM. Potrebbe essere la sorpresa del prossimo anno. La Skoal Bandit ha deciso di intervenire in maniera massiccia sul team di McDonald. Dall'Euroracing è arrivato Gustav Brunner, mentre parte l'attuale progettista, Dave Kell, destinazione Arrows. Brian Hart ha garantito che fornirà i motori ad iniezione elettronica, i medesimi della Toleman. Per quanto riguarda i piloti, Palmer dovrebbe restare, mentre Alliot è dato partente. Al suo posto, i candidati sono Boutsen, Baldi e Moreno.

LOTUS. Tutto deciso con De Angelis, Senna e Ducarouge. Probabilmente la Segafredo sarà presente su entrambe le vetture. Nel mese di dicembre cominceranno i primi test per la vettura di F. Indy che sarà poi gestita in America dal team Winkelmann.

ATS. La Bmw le ha tolto i motori, è senza piloti (Berger farà la F.3000 con Trivellato) e la Pirelli non sembra garantire le gomme per l'85. L'unica possibilità per il team di Schmidt è di chiudere.

RENAULT. Confermati gli attuali piloti, Tambay e Warwick, la novità più consistente è che per il prossimo anno la Casa francese utilizzerà gomme Goodyear. Anche la Pirelli aveva offerto la sua candidatura dopo che gli sforzi di Bernard Hanon, anche con l'appoggio di Mitterrand, per convincere la Michelin a ritornare sui suoi passi si erano rivelati inutili. La Renault per il prossimo anno cerca uno sponsor da affiancare alla Elf. Questo sponsor non dovrà necessariamente avere attinenza col mondo dell'automobile. Attualmente vi sono contatti con un marchio di abbigliamento e con uno di profumi. Larrousse ha anche precisato che la trattativa con Lauda non poggiava assolutamente

sulle cifre lette sui giornali. Lauda non è arrivato alla Renault più per una ragione politica che economica. Un pilota francese doveva esserci a tutti i costi.

ARROWS. Anche il team di Jackie Oliver ha avuto la garanzia dei motori Bmw per l'85. Surer dovrebbe restare, mentre partirà Boutsen non appoggiato dagli sponsor. La nuova vettura sarà progettata da Dave Kelly. Al posto di Boutsen potrebbero arrivare Bellof oppure Capelli via Nordica: confermato anche l'appoggio della Goodyear.

TOLEMAN. Per quanto riguarda i piloti, una vettura sarà guidata da Johansson, mentre per l'altra sono in corsa Boutsen, Bellof con l'appoggio della Bmw, Winkelhoek. Per quanto riguarda i motori, la Toleman ha rinnovato l'offerta alla Bmw, temendo anche di non aver più un trattamento di privilegio da Brian Hart. Per ovvi motivi, non potendo utilizzare Pirelli, la Toleman si è rivolta alla Goodyear che ha fatto sapere di non poter equipaggiare più di 16 vetture. E probabilmente la Toleman monterà nell'85 gomme Bridgestone.

ALFA ROMEO. Sta emergendo la verità sulla partenza di Gustav Brunner. Il tecnico tedesco avrebbe abbandonato il team perché al momento del suo arrivo aveva avuto precise garanzie che sarebbe stato responsabile della progettazione della nuova vettura. In un anno, invece, Brunner ha realizzato solamente il profilo di due alettoni. Tutte le volte che ha cercato di intervenire sulla struttura del telaio e sull'aerodinamica è stato sistematicamente bloccato da Pavanello e Casoli. Esasperato da questa situazione, Brunner ha accettato le offerte di McDonald, che gli permettono anche di raggiungere casa sua in Inghilterra, sebbene Tonti, prima di prendere Gentry avesse effettuato un ultimo tentativo con la promessa di un maggior coinvolgimento nella realizzazione della vettura del prossimo anno. La settimana scorsa Dallara ha cominciato a lavorare in galleria del vento per definire il profilo della nuova macchina. Il nuovo arrivato, Jhon Gentry, che come ormai è consuetudine sarà pagato dall'Alfa Romeo e avrà con la Casa milanese un contratto di consulenza, dovrebbe occuparsi anche della progettazione della vettura. Gentry ha preteso un contratto dall'Autodelta in quanto l'Euroracing non gli offriva sufficienti ga-

ranzie. In una situazione difficile è anche l'altro ingegnere del team, Marmiroli, usato da Casoli inizialmente come arma anti-Chiti.

OSELLA. Il team torinese continuerà il prossimo anno con una vettura per Ghinzani, mentre sulla seconda macchina potrebbero salire Fangio junior o Gartner. Confermato l'appoggio della Pirelli.

LIGIER. Per Ligier attualmente le cose sono molto difficili. Andrea De Cesaris non ha ancora rinnovato il contratto, sperando sempre in una possibilità Brabham. Hesnault è dato sicuro partente, mentre al suo posto arriverà probabilmente Laffite. Le gomme saranno Pirelli. Per gli sponsor, al momento la Gitanes non ha ancora rinnovato il contratto, mentre resta confermato l'appoggio della Loto. Hesnault potrebbe andare in America per correre nel campionato Cart.

FERRARI. Tutto ormai deciso nel team di Maranello. L'unica novità è che col Gran Premio di Germania Dario Calzavara dovrebbe terminare il suo rapporto di collaborazione con la gestione sportiva, per trasferirsi alla Ferrari in Nord America occupandosi del settore produzione in conseguenza anche dell'attacco massiccio che alla Ferrari hanno deciso di sferrare al mercato Usa con il modello «Testa Rossa».

HAAS. Si tratta di una nuova squadra americana che potrebbe debuttare negli ultimi gran premi dell'85. Al Nürburgring Carl Haas in compagnia di Teddy Mayer, suo socio in questa avventura, ha sondato l'ambiente per vagliare i costi di questa operazione e prendere contatto con i fornitori di accessori. Era stato contattato Tambay per svolgere i primi collaudi, ma poi Patrick ha firmato con la Renault. Questo team potrebbe portare al debutto il nuovo motore Ford e si dice che il team di Mayer e Haas potrebbe diventare la squadra ufficiale Ford in F.1.

GIAPPONESI. Per il prossimo anno vi sarà l'ingresso tra i costruttori di pneumatici di Bridgestone e Yokohama. La Bridgestone ha avviato una trattativa con la Williams per l'86, mentre già per l'85 dovrebbe equipaggiare due team. La Bridgestone era stata anche consultata dalla Renault. La Yokohama si dovrebbe limitare invece alla F.3000, in previsione di un ingresso in F.1 nell'86.

Si va delineando la «mappa» della Formula 1 1985

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

In **NERETTO** i dati finora certi.

Molte novità sulle vetture nonostante la stagione agli sgoccioli

La benzina al caldo

Per la prima volta le Euro-Alfa sono partite con il «pieno» congelato ma è stato previsto un piccolo radiatore «di riscaldamento» a monte della pompa. Vista anche la Ligier rinnovata

LIGIER

JS 23/03: Andrea De Cesaris
JS 23/02: François Hesnault
JS 23/01: «muletto»

Debutto ufficiale della versione rinnovata della J.S. 23 che avevamo già descritto dopo le prove di 15 giorni fa. Questa macchina ha delle nuove sospensioni sia anteriori che posteriori del tipo «push-rod» ed una nuova aerodinamica con fiancate più lunghe ed alte per ospitare i nuovi scambiatori di calore ariaria ed i radiatori con una diversa inclinazione. È stato rifatto il porta mozzo della sospensione anteriore ricavato da un pezzo pieno tornito. Nuove anche le prese d'aria dei freni sia anteriori che posteriori. Hesnault aveva invece la solita JS 23.

BRABHAM

BT53/B6: Nelson Piquet
BT53/B05: Teo Fabi
BT53B: «muletto»

Nelson Piquet ha ricevuto un nuovo telaio per sostituire il numero tre, danneggiato a Monza. Nuovi gli alettoni posteriori su tutte e tre le vetture. Fabi ha collaudato venerdì una nuova presa d'aria per la grossa turbina davanti alla ruota posteriore sinistra. È stata poi utilizzata da entrambi i piloti. Sabato sul bagnato purtroppo questa soluzione non ha dato buoni risultati. Sia Piquet che Fabi sono stati bloccati perché entrava nella presa anche una notevole quantità d'acqua.

WILLIAMS

FW09/08: Keke Rosberg
FW09/09: Jacques Laffite
FW09/07: «muletto»

Molte novità sui motori Honda, alcune delle quali erano già state sperimentate nelle prove della scorsa settimana a Monza. Principalmente sono cambiati i pistoni e le camere di combustione per eliminare i problemi di detonazione. Sulle due vetture a disposizione di Rosberg vi erano poi delle diverse posizioni degli iniettori del sistema di iniezione elettronica mentre Laffite aveva la soluzione standard. In particolare nel telaio 08 gli iniettori erano montati in basso nei collettori di aspirazione. Sulla vettura 07 invece in alto. Inoltre fra collettori e i cassoncini di aspirazione vi era una specie di distanziale. A livello telai, invece una sola novità riguardante gli attacchi delle sospensioni anteriori sulla vettura di scorta. Il triangolo superiore ed i tiranti dello

sterzo erano fissati più in basso; un po' come era già stato fatto a Dallas, però in maniera più rigida. Sabato questa vettura veniva rimessa in versione standard.

McLAREN

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

Lauda ha collaudato sulla vettura di scorta piccole novità sull'impianto elettrico che però non hanno dato buoni risultati. Sulla vettura di Prost sono state invece montate delle nuove prese d'aria per i freni anteriori e posteriori. Sono sdoppiate per garantire maggiore raffreddamento anche per la pinza a monte del disco. Per la gara entrambi i piloti hanno utilizzato tale soluzione.

FERRARI

126C4M2-74: Michele Alboreto
126C4/M2-77: René Arnoux
126C4/M2-72: «muletto»

Tre vetture in versione M2 senza però il nuovo cambio provato al Nürburgring quindici giorni fa. Rispetto a Monza, nuova la posizione della batteria, una giapponese Yuasa posta sul lato sinistro e del radiatore del cambio maggiorato e leggermente carenato. Rispetto a quindici giorni fa sono apparsi dei nuovi baffi anteriori non più con sezione trapezoidale ma rettangolari e di corda maggiorata. Diverso però il profilo meno deportante e che permette di avere un flusso d'aria migliore verso i radiatori laterali garantendo quindi un migliore smaltimento termico. Arnoux ha provato venerdì un diverso spoiler aggiuntivo nel profilo «estrattore» della zona posteriore. Tale spoiler è stato poi smontato per sabato. Tutte e tre le vetture avevano gli scarichi a «spaghetti».

LOTUS

95/T3: Elio De Angelis
95/T2: Nigel Mansell
95/T4: «muletto»

Per ovviare ai problemi di frenata riscontrati quindici giorni fa all'avantreno, Gerard Ducarouge ha preferito montare le nuove pinze Brembo fatte apposta per i dischi al carbonio che permettono la adozione di pastiglie di maggiore spessore. Dietro sono state invece conservate le pinze disegnate da Ducarouge stesso e realizzate dalla italiana Tarox. Le due vetture da gara avevano poi il nuovo cambio che aveva

debuttato a Monza solo sulla vettura di De Angelis.

RENAULT

RE50/09: Derek Warwick
RE50/02: Patrick Tambay
RE50/08: «muletto»

Tambay continua a preferire il vecchio telaio, mentre è stato Warwick questa volta a collaudare la iniezione totalmente elettronica sulla vettura di scorta. Al Paul Ricard, prima di Monza e quindici giorni fa era stato Tambay a provare questa nuova soluzione che ha due iniettori per cilindro e la centralina elettronica dentro l'abitacolo sul lato sinistro. Tutte e tre le vetture erano equipaggiate con i dischi al carbonio e le nuove pinze costruite dalla Renault.

EURORACING-ALFA R.

184T/01: Riccardo Patrese
184T/03: Eddie Cheever
184T/04: «muletto»

Patrese ha collaudato venerdì i nuovi profili estrattori ai lati del cambio che sabato sono stati poi montati su tutte e tre le vetture. Nuovi erano anche gli alettoni posteriori e diversi fra le tre vetture i flap laterali. Più grandi anche gli schermi laterali dei baffi anteriori, così come nuove (ma viste già quindici giorni fa qui al Nürburgring) le prese d'aria dei freni anteriori. Sul muletto vi era poi un motore con varie novità. Su tutte le vetture domenica vi era la possibilità di riscaldare la benzina congelata prima di arrivare alla pompa meccanica. Sul muletto anche la valvola waste-gate più grande con scarico anch'esso maggiorato.

TOLEMAN

TG184/05: Ayrton Senna
TG184/02: Stefan Johansson
TG184/03: «muletto»

Le Toleman sono tornate al doppio alettone posteriore che era stato abbandonato sui circuiti ultraveloci. Sulle due vetture da gara vi era una nuova turbina Halsett più grande, data l'altitudine del circuito del Nürburgring. Diverse anche le prese d'aria per la turbina stessa. Sempre le due vetture da gara avevano l'iniezione totalmente elettronica.

OSELLA

FA1E/2: Piercarlo Ghinzani
FA1E/3: Jo Garter
FA1E/1: «muletto»

La vettura di Ghinzani ha ricevuto una parte posteriore completamente nuova. Irrigidito il distanziale tra cambio e motore; anche la carroz-

ria è stata rifatta con la pinna orizzontale davanti alle ruote posteriori più spessa e con al suo interno la seconda presa d'aria per le turbine (come sulla McLaren). Nella parte posteriore è stato aggiunto il profilo estrattore e gli scarichi fuoriescono dalla parte inferiore. Sulle vetture con le fiancate diritte davanti alle ruote posteriori sono stati rifatti gli scarichi rivolti ora verso l'esterno mentre gli scivoli posteriori hanno le paratie laterali tagliate per evitare il calore proveniente dagli scarichi stessi.

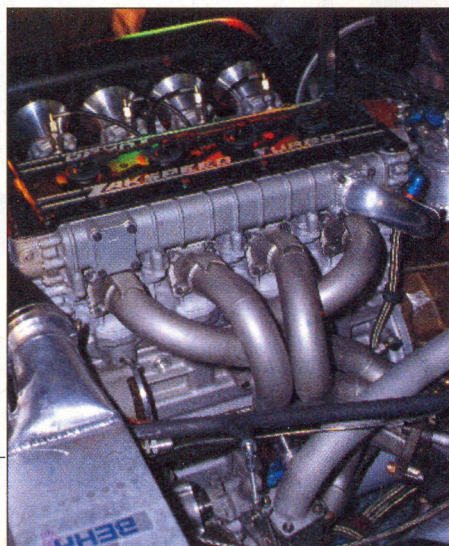
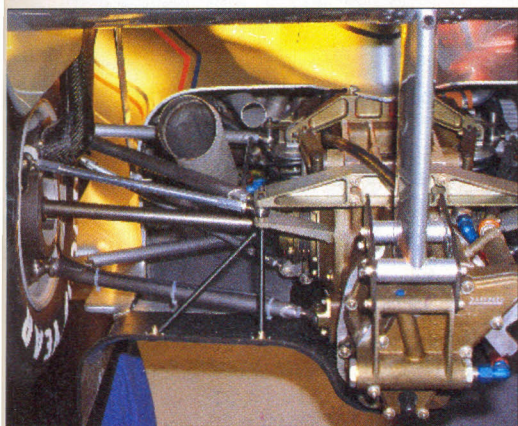
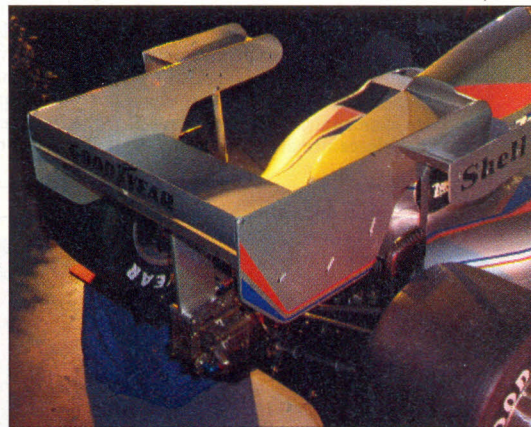
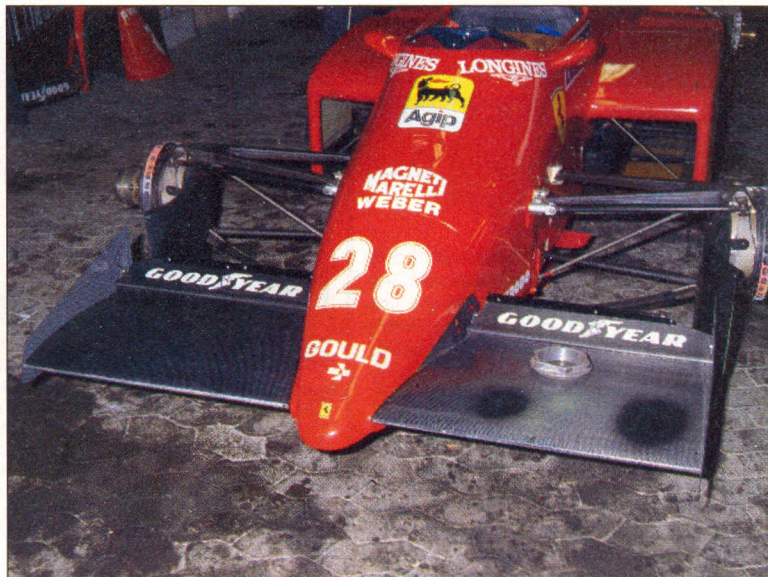
La nuova Formula 1

Zakspeed: soltanto privata?

NIEDERZISSEN — Il giorno precedente le prove ufficiali del GP d'Europa al Nürburgring, Erik Zakowski ha presentato ufficialmente la sua nuova vettura di F. 1, approfittando del fatto che il suo atelier non si trova lontano dal risorto circuito dell'Eifel. Zakowski sembra avere fatto le cose in grande e appare sempre più chiaro che dietro a questo team tedesco c'è ben altro che il semplice entusiasmo di un preparatore volenteroso. Zakowski ha realizzato in proprio il motore, il telaio e l'apparato di iniezione. Il telaio della Zakspeed F. 1 tecnicamente è comunque dovuto a Paul Brown, l'ultimo ingegnere che ha lavorato alla Chevron prima che la Casa inglese venisse chiusa. Il motore invece è opera di Norbert Kreyer che potrà però avvantaggiarsi dell'assistenza dell'ingegnere Gianni Marelli che ha lavorato nei reparti corsa della Ferrari e dell'Alfa Romeo. Ma chi sarà il pilota della nuova Formula 1 tedesca? Sono in ballottaggio Manfred Winkelhock (ormai fuori dalla Ats) e il bavarese Christian Danner che quest'anno ha corso con la March F. 2. Zakowski però spera sempre di avere Stefan Bellof se non andrà in porto l'operazione con l'Arrows. Se il motore dovesse rivelarsi competitivo, sarà commercializzato anche per altri team.



Sulla McLaren sono apparse delle piccole novità, tipo una presa d'aria sdoppiata per i freni. A destra, i nuovi baffi anteriori della Ferrari 126C4, ora in versione rettangolare: permettono di convogliare più aria verso i radiatori laterali (Foto Villani)



La nuova Zakspeed di F. 1 appare soprattutto ben realizzata: nessuna grossa novità ma molta cura nei particolari. In alto, l'alettone posteriore e, sopra, il profilo della pancia laterale. Sulla sinistra, si notano la sospensione posteriore che al solito è fissata alla scatola del cambio e il motore 4 cilindri con turbo (Fotografie Villani)

VELOCITA'

Winkelhock non pagato dal 1983!

QUATTRO giorni prima delle prove ufficiali del Gran Premio d'Europa, Gunther Schmid aveva comunicato che Winkelhock era appiedato per il resto della stagione in conseguenza del suo comportamento denigratorio nei confronti del team. La contromossa del pilota tedesco non si faceva attendere. Giovedì 4 ottobre Manfred si recava al tribunale cantonale di Neuenahr per esigere il sequestro dell'ATS, adducendo come motivazione della richiesta una pendenza economica che il team aveva nei suoi confronti. L'ufficiale giudiziario si recava subito al Nürburgring per effettuare il sequestro, tuttavia l'avvocato dell'ATS riusciva a bloccare l'operazione dimostrando che la somma spettante a Winkelhock (251.000 marchi, circa 153 milioni di lire) era stata depositata il giorno prima al tribunale cantonale di Mannheim.

La verità veniva presto a galla: Winkelhock aveva ricevuto l'ultimo pagamento dall'ATS esattamente durante il Gran Premio di Germania del 1983, per un importo pari a 50.000 marchi (circa 31 milioni). Per oltre un anno il pilota tedesco non aveva percepito alcun emolumento dalla sua scuderia, provvedendo anche in proprio alle spese per recarsi ai vari circuiti.

Nel 1986 addio Bmw alla F.1?

ADENAU — Quasi sicuramente nel 1986 la Bmw abbandonerà la F.1. Entro quell'anno a Monaco entrerà in azione il piano di rinnovamento di tutto il settore produzione, con la progettazione dei nuovi motori più corrispondenti alle esigenze anti-inquinamento del mercato Usa. Per questa rivoluzione tecnica, che coinvolgerà anche molti altri costruttori europei, dal momento che per quell'anno dovrebbero entrare in azione nuove limitazioni sull'inquinamento, (ed è anche per questo che la Fiat ha realizzato il nuovo propulsore Fire) la Bmw avrà bisogno di tutti i

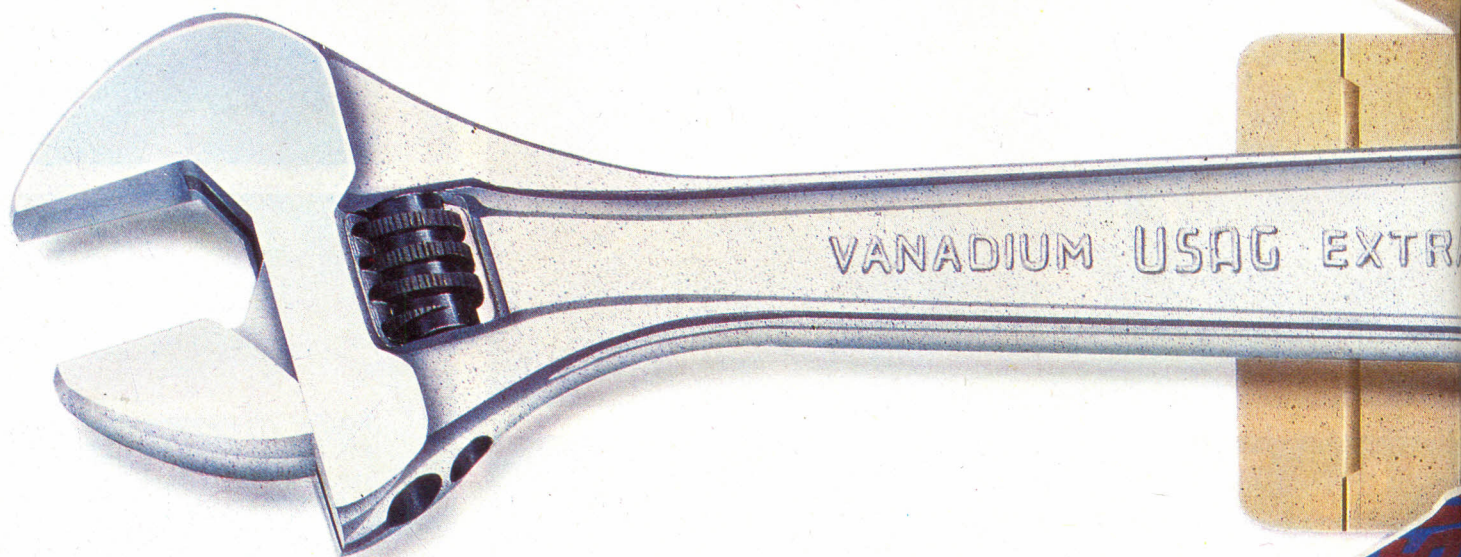
suoi tecnici, anche quelli legati al settore produzione-competizione. Del resto la volontà di abbandonare la F.1 per l'86 traspare da alcuni episodi che hanno caratterizzato gli ultimi mesi. All'inizio dell'anno a Monaco avevano dichiarato che avrebbero equipaggiato tre scuderie. Ora dopo il «no» all'ATS, viene fatto sapere che solo Brabham e Arrows nell'85 utilizzeranno il quattro cilindri. Euroracing e Toleman, che avevano chiesto il motore, si sono sentiti rispondere che non è previsto alcun ampliamento della fornitura dei motori. Lo stesso Ecclestone è ormai a conoscenza del fatto che potrà utilizzare il quattro cilindri tedesco ancora per un anno, tanto che si dice abbia già raggiunto un accordo per utilizzare il motore americano nell'86. Dietro il ritiro della Bmw, oltre che ai problemi di natura logistica, vi sarebbe anche la constatazione della difficoltà di risolvere i problemi di affidabilità e di consumo, legati all'ulteriore riduzione di carburante che dovrebbe entrare in vigore nell'86. Con la ormai certa riduzione della cilindrata, a Monaco dovrebbero avviare la progettazione di un nuovo motore; uno sforzo sia tecnico che economico decisamente troppo elevato per la Bmw orientata alla produzione.



■ L'OTTAVA VESPA DI PIQUET — Passano i mesi ma non cambia la musica nelle prove di qualificazione dei Gran Premi iridati. Nelson Piquet ha infatti conquistato l'ottava poie position dell'anno al Nürburgring, aggiudicandosi l'ennesima Vespa messa in palio dalla Piaggio. Nella foto il campione brasiliano posa in sella allo scooter. Una scena abituale nelle corse di questa stagione. (FotoVillani)

■ AUTOMOTOR. Il team Automotor di Roberto Farneti sosterrà nelle prossime settimane un altro test con le gomme Pirelli di F. 3 per decidere un eventuale utilizzo delle stesse nel prossimo campionato italiano.

MARKAD



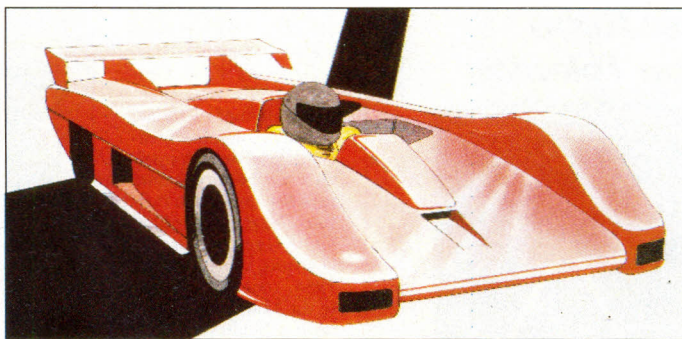
OK per la Ferrari.

Hanno collaborato: René Alezra, Roberta Gremignani, Lino Manocchia, Fernando Morandi, Maurizio Ravaglia, Paolo Scalera, Roberto Teso, Hans Juergen Tucherer, Grahame Ward



■ **CASIRAGHI SHOW** — Al Nürburgring era presente tutta la famiglia reale di Monaco, con Stefania, Carolina e il consorte Casiraghi. Mentre Stefania si è sempre intrattenuta ai box McLaren per sostenere il suo amico Prost, Casiraghi ha avuto un violento scontro con due fotografi francesi, aggredendoli anche fisicamente, perché rei di violare la sua privacy. Alla sera, nel castello di Daun, maxi cena con i principi e tutto il team McLaren. (fotoColombo)

■ **MERCEDES.** La Mercedes 190 2.3 sedici valvole con la quale il brasiliano Ayrton Senna ha vinto la corsa d'inaugurazione del nuovo Nürburgring è stata già collocata nel museo storico della Mercedes.



■ **ARNO IN SPORT.** Dopo aver realizzato le monoposto di F. 3 guidate nel campionato italiano da Giannini e Mancini, l'Arno Racing ha progettato in vista della stagione 1985 questa vettura della categoria sport, che parteciperà al campionato italiano nella divisione mossa dal motore Alfa Romeo 6 cilindri. Il telaio dell'Arno è realizzato in honeycomb e alluminio mentre la carrozzeria sarà in vetroresina e kevlar. I radiatori di raffreddamento sono incorporati nelle pance. Sul retrotreno sono presenti scivoli per favorire l'effetto suolo. Presto un modellino in scala 1:4 sarà portato alla galleria del vento di S. Cyr in Francia per le prime prove aerodinamiche. L'Arno costruirà 5 esemplari della bella vettura.

■ **CYGNUS.** Una nuova monoposto di F. 3 ha fatto la sua apparizione sulle piste inglesi. Si tratta della Cygnus T84, che ha fatto la sua prima apparizione nella corsa di Brands Hatch del campionato Marlboro. La monoposto, molto profilata aerodinamicamente, è stata guidata dall'esperto Ian Flux, che però si è dovuto ritirare quasi subito.

■ **SNOBECK.** Ancora tutto da rifare il gioco per la vittoria nel campionato francese produzione. Nella corsa di Albi, infatti, Beltoise è arrivato solo 8. mentre il suo rivale Snobeck è stato costretto al ritiro. Il campionato si deciderà quindi all'ultima corsa. Per la cronaca la gara di Albi è stata vinta da Jarie davanti a Malcher e Jabouille.



■ **UN FALSO STORICO.** Evidentemente la gente della Bp era sicura della vittoria di Johnny Dumfries e della Ralt Volkswagen nel campionato europeo di F. 3 di quest'anno. Da qualche mese, infatti, circolava in Gran Bretagna questo adesivo nel quale erano scritti a grandi lettere i titoli vinti dal velocissimo scozzese nel 1984; il campionato Marlboro inglese, e fin qui tutto bene, e appunto il campionato europeo. Chissà cosa ne pensa il vero campione continentale Ivan Capelli!

■ **HUYSMAN.** Harald Huysman, dopo aver conquistato il titolo europeo di F. Ford 1600, esordirà in F. Ford 2000 nell'ultima corsa in programma il 21 ottobre al Jarama in Spagna. Il giovane pilota belga è stato agevolato in questo dalla Ford stessa che l'ha voluto premiare in questo modo per la sua bella affermazione.



OK per la tua officina.

Il reparto corse della Ferrari ha scelto USAG. 50 anni di esperienza nella produzione di utensili professionali a mano.

Una costante ricerca applicata. Una continua attenzione alle esigenze della Clientela. Affidati anche tu alla qualità

"Vanadium USAG extra". A una gamma di 3.400 articoli e ad una rete di distribuzione efficiente e puntuale in tutta Italia

USAG: utensili professionali



■ Nuovo additivo per turbo in Europa col marchio Toleman

La Challos S.p.A. che opera nel settore dei lubrificanti speciali e additivi per carburanti e lubrificanti, commercializzati con il noto marchio «+1», ha concluso un accordo commerciale con la Toleman-Group. La Challos, che gode di una forte immagine di azienda leader nel settore, produrrà un nuovo additivo per motori turbo che verrà commercializzato in Italia e in Europa in abbinamento con il marchio «Toleman». Questo accordo rientra nella politica commerciale dell'azienda, e va ad aggiungersi a quelli già stipulati con: Alfa Romeo - Renault - Mercedes. Nell'insieme si delinea quindi una Società snella, delle giuste dimensioni per garantire efficienza e duttilità, guidata da un management giovane, vitale, aggressivo, ma allo stesso tempo preparato e consapevole delle difficoltà dell' intorno economico che richiedono attenzione e competitività.



■ La Pioneer, sponsor offshore è sull'onda del successo

I piloti off-shore Liverino e Guarracino vincono a Punta Ala ed a Napoli. Dopo una partenza d'anno punteggiata da sfortunati inconvenienti il team offshore dell'Airon Club di Napoli ha raccolto i successi che gli esperti attendevano.

Pioneer che da anni sostiene l'impegno sportivo di Vincenzo Liverino, è particolarmente lieta di questi ritrovati successi. L'impegno di sponsorizzazione assunto nel 1983 premiava la serietà del gruppo ma solo le vittorie sono tangibile prova di questa dedizione.

Il catamarano Cigala & Bertinetti ha rinnovato per questo campionato la livrea assumendo il colore blu istituzionale di Pioneer. Su questo fondo cielo è stata riprodotta l'immagine dell'illustratore giapponese Seiji Nakamura già presente nella campagna pubblicitaria.

La donna con lo sguardo all'infinito ha portato fortuna a Liverino e Guarracino: il «viaggio ai confini della perfezione» continua in questo splendido binomio Alta Fedeltà-Offshore.

■ Nuovo volante «firmato» Bubble Car

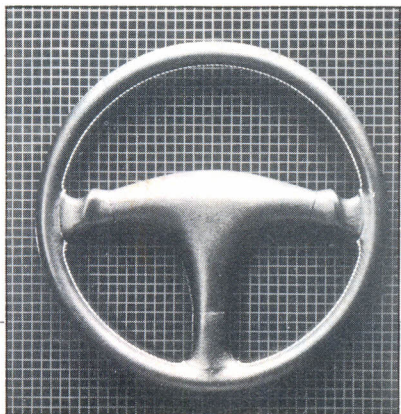
In un'auto, anche il volante «vuole la sua parte»; se è personalizzato, è ancora meglio. A lanciarne un modello nuovissimo, adattabile alla maggior parte delle vetture di serie, tutto realizzato in pelle di prima scelta, è stata la Bubble Car, una dinamica azienda di Corsico da anni specializzata nelle «personalizzazioni» delle carrozzerie di auto italiane e straniere.

La concia delle pelli è studiata per garantire una perfetta rispondenza alle sollecitazioni della guida; il modello si distingue per un design inedito,

molto elegante ma ricco di grinta sportiva. È comodo da impugnare, agevole da manovrare, preciso nel movimento.

Il prezzo di vendita al pubblico è di 180 mila lire. Il volante è disponibile in tre colori di-

versi: nero, grigio e cuoio, in modo che sia più facile adattarlo ai diversi interni delle vetture su cui lo si monta. Sin nelle finiture rivela la cura artigianale con cui ogni pezzo viene realizzato.



■ **LE LANCIA EUROPEE.** Ha ottenuto molto successo la partecipazione delle Lancia Aurelia B20 sponsorizzate dalla Ritz nel recente campionato europeo per vetture storiche. Le vetture hanno infatti conquistato il titolo della classe 2000 Gts. Queste Aurelia, costruite prima del 1954, sono state guidate da Mandelli, Pizzolotto e Senin.



■ **BELLOF.** Stefan Bellof si è recato al Nürburgring per cercare contatti circa la prossima stagione. Nonostante sia ancora sotto contratto con Ken Tyrrell, il giovane campione tedesco si dice speranzoso di essere assunto nel team Brabham.

■ **CONVEGNO.** Dall'11 al 13 ottobre al Centro congressi Royal Carlton di Bologna si svolgerà un convegno dal tema «L'industria automobilistica europea. Realtà e prospettive di sviluppo». L'importante manifestazione è organizzata dal Collegio regionale degli ingegneri e architetti. Al convegno aderiranno numerosi rappresentanti di Case automobilistiche e di quelle degli accessori.

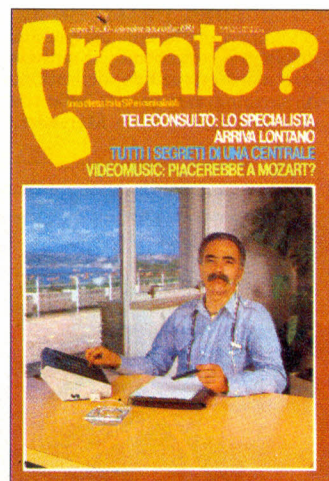
Coppa Fik di karting in diretta Tv

GLI APPASSIONATI di karting questa volta non dovranno lamentarsi della Rai. La televisione di Stato ha infatti programmato una diretta delle fasi finali della «Coppa Fik delle Regioni» per domenica. Il collegamento avverrà nel corso della rubrica sportiva del Tg 2 «Diretta Sport» in onda dalle 16 alle 17,30. La Coppa Fik delle Regioni inizierà sabato sulla pista di Cervia.



■ **BUGATTI A FERRARA.** Ha aperto i battenti domenica presso la sala dell'Imbarcadere del Castello Estense la mostra «Ettore Bugatti a Ferrara». La rassegna, patrocinata dall'Amministrazione provinciale della città, è composta da oltre 200 fotografie d'epoca dell'archivio del nostro collaboratore Franco Zagari. Come è noto Bugatti proprio a Ferrara trovò i fondi necessari per realizzare la sua prima creazione, il motore 3000 cc a quattro cilindri entrato ormai nella storia dell'automobile. Domenica 21 ottobre, come corollario alla mostra, si terrà a Ferrara il 1. raduno internazionale Bugatti, nel corso del quale la migliore produzione del mitico costruttore francese sfilerà per le vie del centro cittadino.

■ **DALY.** C'è un altro Daly nelle corse automobilistiche. Oltre a Derek, attualmente ricoverato per il noto incidente del Michigan in F. Cart, vi è il fratello minore Vivion, che proprio le settimane scorse si è laureato campione irlandese di F. Ford 1600 al volante di una Reynard.



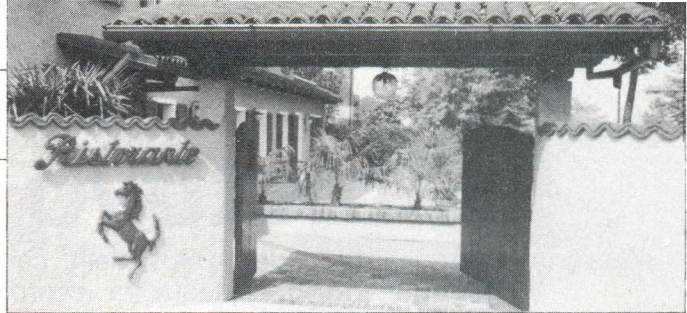
■ **QUI TELESPRINT.** La rubrica telefonica di Telesprint sta ottenendo molto successo tra gli appassionati degli sport motoristici. La rivista della Sip «Pronto?», ha recentemente pubblicato un articolo nel quale si parla della collaborazione che da giugno lega l'azienda telefonica di Stato colla nostra testata e delle affermazioni che questo servizio sta riscuotendo. Basta infatti comporre lo 051 - 453333 e vi risponderà la segreteria telefonica installata dalla Sip nella nostra redazione. Il servizio di Telesprint, però, non è l'unico offerto dai telefoni italiani in campo sportivo. Da quest'autunno, infatti, basterà comporre il 1631 per ricevere un notiziario completo di 3' riguardante il calcio e gli sport che vanno per la maggiore.

■ **METRO.** È ormai certo che il prossimo anno si svolgerà un vero e proprio campionato europeo riservato alle Mg Metro. In Italia due corse verranno organizzate a Monza e a Misano Adriatico, quest'ultima in notturna.

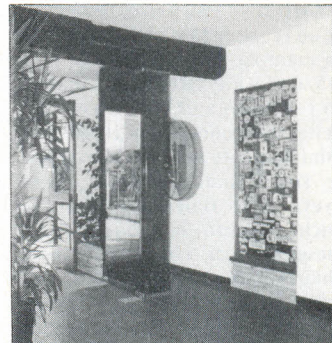
Brabham prova le Pirelli il 22 ottobre

IL GIORNO successivo al G.P. del Portogallo, la Brabham inizierà con la Pirelli una settimana di prove sul circuito dell'Estoril. Il problema attuale della Pirelli è che non riesce a dare uniformità di prestazione tra gomme della stessa mescola e co-

struzione. Piquet è ancora diffidente nei confronti della Casa milanese perché abituato con le Michelin che assicurano sempre il medesimo standard qualitativo. Durante i primi test al Nürburgring, la mescola della Pirelli che sull'Ats e Ram risultava essere la più veloce, sulla Brabham ha dato i risultati peggiori rispetto alle altre mescole che erano state portate più che altro per confronto. Questo perché attualmente le Pirelli sono concepite per vetture con poco carico aerodinamico e



poca potenza. La Pirelli dovrà lavorare a fondo per cambiare completamente la filosofia costruttiva delle proprie mescole, e soprattutto trovare l'uniformità tra pneumatici dello stesso tipo, attuale limite della produzione Pirelli. Per il prossimo anno la Casa milanese fornirà Osel-la, Ligier, Minardi, Brabham, Ram, più l'Ags quando sarà pronta la vettura con il motore della Novamotor realizzato dall'ingegner Chiti. Sarà quasi raddoppiato il personale addetto al progetto F. 1, mentre la Pirelli non costruirà coperture per la F. 3000, sebbene Ecclestone in un primo tempo avesse posto come condizione base per la stesura del contratto Brabham-Pirelli, proprio il fatto che la Casa milanese si assumesse anche l'onere di coprire un certo numero di vetture della F. 3000, operazione poi rientrata per l'arrivo in questa categoria dei costruttori giapponesi: Bridgestone, Yokoama e Dunlop. Sempre sotto l'ottica del potenziamento del settore corse, la Pirelli cercherà di riassicurarsi la fornitura per il campionato italiano di F. 3 (c.m.m.)



■ **IL NUOVO CAVALLINO.** Il Cavallino, il noto ristorante che si trova proprio di fronte ai cancelli d'ingresso della Ferrari a Maranello ha cambiato faccia. Martedì 25 settembre in occasione della presentazione della nuova Ferrari Testa Rossa ai clienti statunitensi, il ristorante, rimodernato in tutto, ha inaugurato la nuova gestione, curata dalla famiglia Neri. Nelle foto l'ingresso tutto nuovo del «Cavallino» e a destra la vecchia porta, conservata con le fotografie dei vari club Ferrari italiani e stranieri. (foto Giovanelli)

I vincitori della 6. tappa del concorso Sabelt Britax

LA SABELT ha recentemente comunicato i risultati della 6. uscita del concorso «La sicurezza vale oro», pubblicato su AS del 28 agosto. Hanno vinto una coppia di cinture di sicurezza Giacomo Giacom, Bassano del Grappa (VI) e Gabriele Chianucci, Arezzo. Hanno vinto una coppia di cinture di sicurezza Sabelt «Baby» i signori Massimo Di Menna, Roma e Graziano Arcipreti, S. Giustino (PG). Gli ombrelli Sabelt vanno invece a Riccardo Quagliari Verbania Pallanza, Marcello Perotti, Torgiano (PG), Roberto Camusi, Roma, Domenico Lombardo Castellamonte (TO) e Maurizio Moroder, Ortisei (BZ). Hanno vinto un cavo traino della Sabelt Marco Romanisio, Torino, Raffaele Maffi, Saronno (VA), Luciano Ghibauda, Borgo S. Dalmazzo (CN), Rocco Morabito, Rosali (RC), Francesca Filippi, Torino, Domenico Amore Roma, Maurizio Castagna, Isola Vic. na (VI), Paola Da Re, Vittorio Veneto (TV), Carlo Ferrari, Badia Polesine e Leonardo Codirezzi, Treviso.

KIT STANDARD

composto da:

1 Spoiler anteriore
4 Salvabordo (codolini per parafrangente)

1 Spoiler posteriore
1 Convogliatore d'aria

PREZZO AL PUBBLICO
L. 150.000 Iva esclusa

KIT DE LUXE

composto da:

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

4 Coppe Copricerchi
1 Spoiler posteriore
1 Convogliatore d'aria

PREZZO AL PUBBLICO
L. 270.000 Iva esclusa

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

KIT FIAT Uno

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

Obiettivo sicurezza

Riduzione della cilindrata (dal 1988), della capacità dei serbatoi (dal 1986), dell'aerodinamica e certificato di «crash-test» tra le proposte della Commissione di Formula 1

PARIGI — «Se non ci proponete un regolamento che diminuisca in maniera considerevole le prestazioni delle vetture, il Comitato Esecutivo agirà come nel caso delle minigonne, non prendendo minimamente in considerazione le vostre indicazioni». Questo aveva detto Balestre e lo aveva anche ribadito, in maniera che il messaggio ai costruttori fosse chiarissimo. Ciononostante, non pare che il pacchetto di proposte elaborato dalla Commissione di Formula 1, nella riunione di mercoledì 3 ottobre a Parigi, rientri completamente nella linea «presidenziale». Va tuttavia detto che Balestre, presente alla riunione, si sarebbe detto soddisfatto. La risposta definitiva verrà quindi dal voto del Comitato Esecutivo, alla fine della riunione di lunedì 8 ottobre (vale a dire quando questo numero di AS sarà già in edicola) e non si può escludere qualche colpo di scena: la Fisa potrebbe passare la mano verso la ricerca della sicurezza.

COMPROMESSO. Alla riunione hanno partecipato tutti i membri della commissione, ad eccezione di Niki Lauda rappresentante dei piloti. La ricerca di

un compromesso è stata particolarmente difficile poiché bisognava conciliare diversi punti di vista: innanzitutto quello della Fisa (diminuzione sensibile delle prestazioni) sostenuto anche dai piloti; quello dei costruttori di motori che equipaggiano una sola vettura e dunque hanno una grande flessibilità industriale; quello dei «motoristi» che equipaggiano più scuderie e, infine, quello di coloro che stanno per entrare in F. 1, come il caso della Ford.

LE PROPOSTE. Vediamo su quali basi è stato raggiunto l'accordo, che si estende fino al 1988. Per la prossima stagione i serbatoi resteranno a 220 litri e immutati saranno il numero di ottani e il metodo per il loro calcolo. Per contro sarà vietato il raffreddamento della benzina, il che implica una riduzione di circa 15 litri. Per quanto riguarda la carrozzeria, saranno aboliti i flap dell'alettone posteriore: considerato che aumentavano la deportazione di circa il 25%, le velocità in curva diminuiranno in proporzione. Altra misura in favore della sicurezza, l'introduzione del crash-test con certi-

ficato di omologazione, che per l'anno prossimo si limiterà alla parte anteriore. Rimandata di un anno la nuova procedura di qualificazione: dal 1986, infatti, la griglia sarà decisa dalla miglior serie di 5 giri. In conseguenza di ciò, spariranno certe esasperazioni dei pneumatici da tempo: le case dovranno prepararne dei più durevoli e quindi meno veloci. Questa procedura sarà già sperimentata nella prossima stagione.

SOLO TURBO. Grossa novità dal 1986: la riduzione dei serbatoi a 195 litri si accompagnerà all'esclusione dalle gare dei motori aspirati. La notazione potrebbe sembrare superflua, ma la riduzione avrebbe potuto, almeno su alcuni circuiti, riaprire le porte appunto agli aspirati. Oltre a ciò, il crash-test certificato da un laboratorio governativo, sarà esteso, sempre dal 1986, all'intera cellula di sopravvivenza. Nessuna novità per il 1987 ma, nel 1988 ci sarà una rivoluzione: cilindrata ridotta a 1200 cmc e carburante portato a 180 litri. Questa decisione parrebbe obbligare i costruttori al quattro cilindri, ma bisognerà attendere le evoluzioni tecniche che potrebbero rivalutare le cilindrate unitarie piccole malgrado la loro inferiore resa meccanica.



ALESSANDRO NANNINI (FotoDPPi)

Superlicenza: «no» a Nannini

EMANUELE PIRRO potrà correre in F. 1: «burocraticamente» è a posto. Ha infatti ottenuto la superlicenza necessaria per correre nella massima categoria. Incredibilmente invece il pezzo di carta è stato negato, al momento, a Sandro Nannini ma il mancato «nulla osta» non ha ancora creato grossi problemi al pilota senese e tanto meno a Giancarlo Minardi che vorrebbe affidargli la sua nuova monoposto con motore Alfa Romeo. È vero che esistono precedenti molto validi per creare un «caso» (vedi la licenza a Hesnault) ma Nannini e Minardi non hanno perso le speranze e per questo al momento preferiscono il no-comment. Così ci ha spiegato la situazione Giancarlo Minardi: «Siamo rimasti sorpresi ma contiamo sull'appoggio della Csaì per ribaltare la situazione in sede di Esecutivo Fisa. Il fatto è che le licenze-facili sono una abitudine del passato ma con Nannini si è esagerato in senso opposto. A Sandro manca un solo risultato per essere tranquillo ma non hanno tenuto conto che è passato direttamente dalla F. Abarth alla F. 2. Chi passa in F. 3 ha ovviamente maggiori possibilità per ottenere punti e in merito alla super-licenza è sullo stesso piano di chi corre nella categoria superiore; non mi sembra giusto. Probabilmente hanno detto di no a Sandro perché la sua domanda era arrivata assieme a quella di Pascal Fabre al quale la licenza è stata negata perché è molto lontano dall'essere in regola. Ma scontentando l'uno non volevano mettersi in pasticci burocratici. E poi Sandro ha corso in endurance con una macchina da 650 cavalli, no: credo che rivedranno la questione...». Licenza o no, Nannini prenderà comunque confidenza con la Minardi F. 1 a partire dal 10 ottobre a Misano. I test, ai quali prenderanno parte Leoni e Del Castello, proseguiranno l'11 e il 12. (d.b.)

Le proposte in sintesi

SERBATOI - Per il 1985 la capacità massima dei serbatoi resterà ferma a 220 litri. Nel 1986 e 1987 la capacità sarà ridotta a 195 litri e a 180 nel 1988-1989-1990.

CILINDRATA - Nel 1986 e 1987 la cilindrata massima dei motori sarà di 1500 cc. Dal 1988 sarà di 1200 cc.

SICUREZZA - Dal 1985 è vietata l'adozione di appendici laterali agli alettoni posteriori. Le vetture saranno provviste di certificato di «crash test» per la parte frontale della scocca.

GRIGLIA - Nel 1985 sarà sperimentata ufficialmente la formula della pole position assegnata in base alla miglior serie dei cinque giri veloci in prova di ciascun pilota.

Il calendario dei GP 1985

24 marzo	Dallas
7 aprile	Brasile
21 aprile	Portogallo
5 maggio	San Marino
19 maggio	Monaco
2 giugno	Belgio
16 giugno	Canada
23 giugno	Detroit
7 luglio	Francia

20 luglio	Gran Bretagna
4 agosto	Germania
18 agosto	Austria
25 agosto	Olanda
8 settembre	Italia
22 settembre	New York
13 ottobre	Australia
26 ottobre	Sudafrica

NB - I GP proposti sono 17: uno di essi verrà scartato. Il GP di Roma è stato indicato come «riserva», la data non è stata precisata.

Cecotto in via di guarigione

Sono più che soddisfacenti le condizioni di salute di Johnny Cecotto, due mesi e mezzo dopo il grave incidente occorsogli nelle prove del Gp di Gran Bretagna a Brands Hatch. Il pilota italo venezuelano è infatti rientrato in Italia per iniziare le terapie di rieducazione fisica, stabilendosi a Udine nella casa del fratello. Attualmente Johnny cammina ancora con le stampelle appoggiando il piede sinistro, mentre il destro non può ancora toccare per terra; questa settimana, comunque, si sottoporrà a una visita di controllo presso la clinica di Monaco dove è stato operato e si spera che fra breve possa iniziare ad appoggiare entrambi i piedi. Il recupero completo della funzionalità non è comunque in discussione, e Cecotto conta di essere all'Estoril per il Gp del Portogallo, sia pure solo come spettatore.

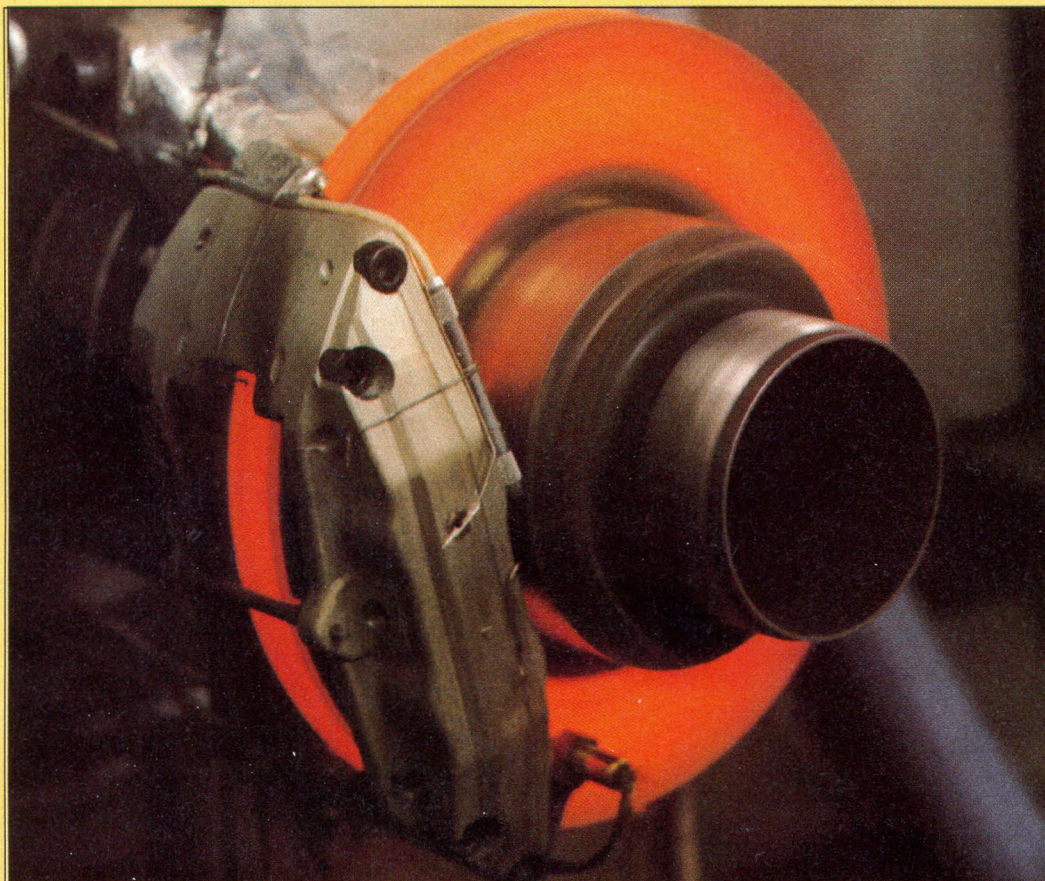
Gérard Crombac

In pochi anni la Brembo ha bruciato le tappe del successo

Un freno... all'inflazione

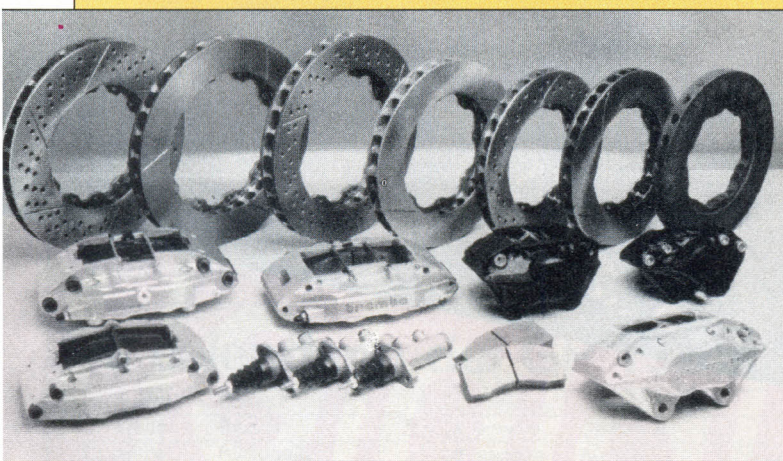
Scavalcando le tradizionali industrie inglesi, la Casa di Paladina è riuscita ad affermarsi in un settore che un tempo per l'Italia era pressoché soltanto di importazione

di Daniele Buzzonetti



IL «MADE IN ITALY» si impone sempre più e sicuramente anche lo stesso Enzo Ferrari ha in parte mutato opinione rispetto a una ventina d'anni fa. Quando cioè il boss di Maranello doveva ammettere pubblicamente «la dipendenza tecnica nei confronti dell'industria inglese». Ferrari alludeva a bronzine, frizioni, pompe-benzina e soprattutto freni. Quei famosi freni a disco «inventati» dalla Dunlop e che balzarono clamorosamente alla ribalta per la prima volta alla 24 Ore di Le Mans del 1953. Dopo quel primo vittorioso exploit della Jaguar C di Rolt-Hamilton, i freni a disco arrivarono su tutte le auto da corsa e successivamente su quelle di serie. Ma a lungo la supremazia della tecnica inglese è apparsa imbattibile. Quasi non pareva concepibile che una industria senza esperienze specifiche potesse buttarsi in un settore tanto delicato e invece il miracolo è pienamente riuscito alla Brembo che in pochi anni ha diametralmente ribaltato la situazione a suo favore. Un caso davvero unico perché non solo la Casa di Paladina è riuscita a produrre eccellente materiale per auto di serie ma è arrivata in breve anche al tetto della F. 1. Quest'anno oltre che la Ferrari, dischi e pinze Brembo hanno equipaggiato Renault, Lotus, Alfa Romeo, Ligier, Osella, Toleman e Arrows. Un impegno dunque di successo.

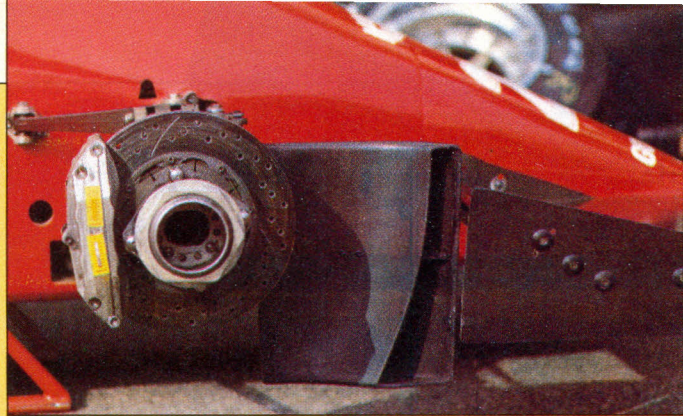
Un disco al carbonio durante un test (sopra). Nella pagina accanto, vari tipi di freni Brembo normali: in alto e in basso quelli della Ferrari (Foto Villani). Al centro quello posteriore della Minardi F.1 (Foto Amaduzzi)



Vari tipi di dischi e di pinze Brembo in versione tradizionale. Al centro della foto tre pompe-freno, ugualmente prodotte dalla Brembo. La Casa di Paladina è al top in F. 1 ma equipaggia anche le Lancia sia in endurance che nei rally. A destra due dischi Brembo del tipo in fibra di carbonio



L'ERA DEL CARBONIO. Sullo slancio dei risultati positivi, la Brembo di recente si è lanciata nella costruzione di dischi freno, in fibra di carbonio, cioè quanto di più sofisticato ci sia nel settore. Dopo le prime esperienze tra l'82 e l'83, la Casa di Paladina ha ottenuto ottimi risultati, a partire ovviamente dal guadagno in peso rispetto ai materiali tradizionali. La dettagliata tabella esprime bene il vantaggio di un «impianto» al carbonio che fa risparmiare oltre 9 Kg nel peso totale (con ovvii vantaggi in fatto di comportamento delle sospensioni)



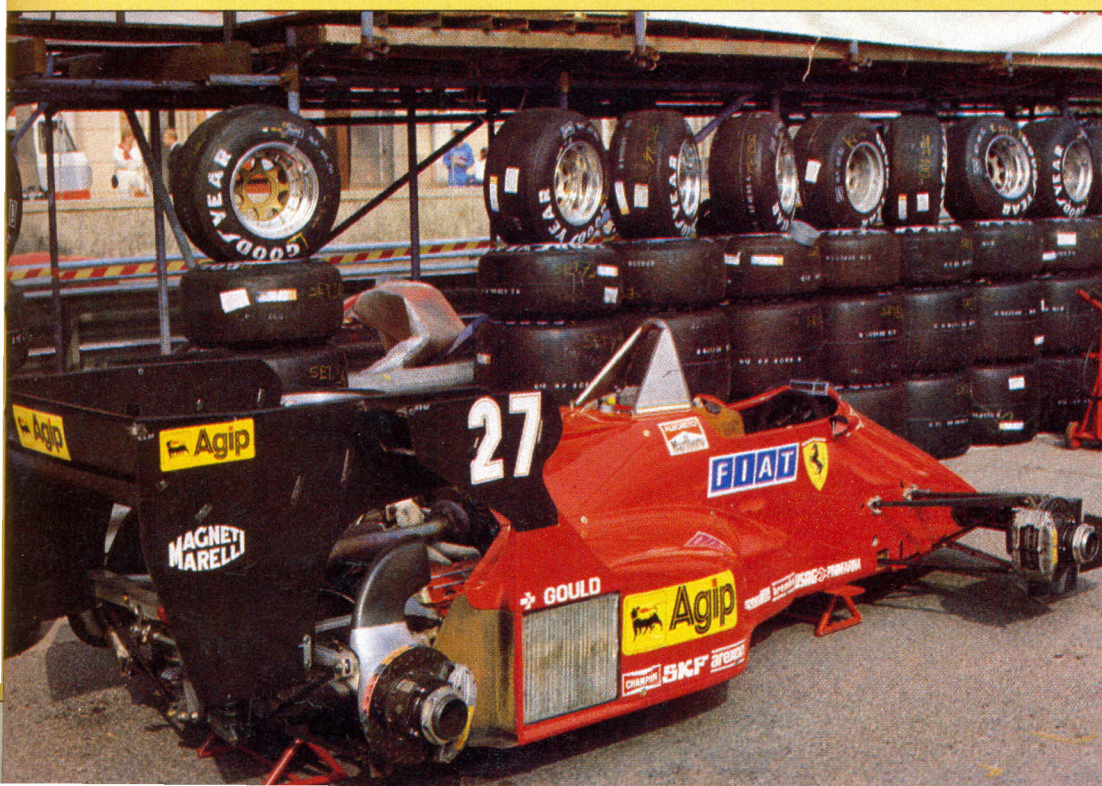
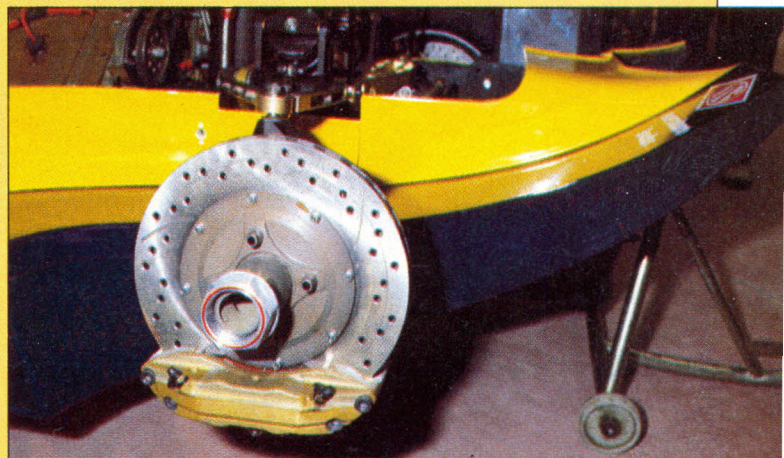
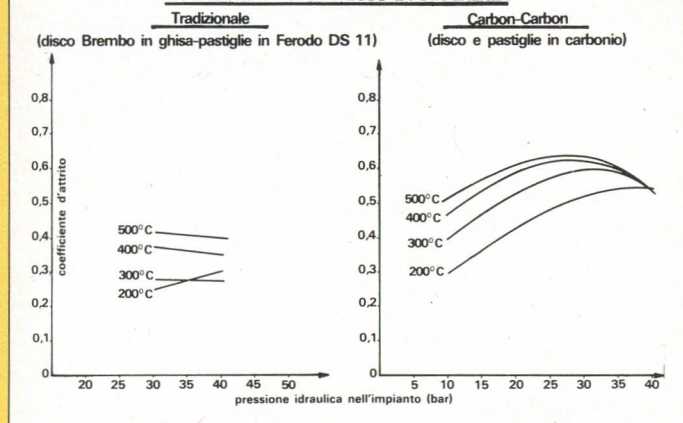
Un vantaggio di 9 Kg

Componenti impianto		Tradizionale (disco, Brembo in ghisa-pastiglie in Ferodo DS11)	Carbon-Carbon (disco e pastiglie in carbonio)
1 pinza (senza past.)	Kg.	2,15	2,57
2 pastiglie	Kg.	1,06	0,43
1 disco	Kg.	3,42	1,25
Totale (per 1 ruota)	Kg.	6,63	4,25
Totale (per 4 ruote)	Kg.	26,52	17,00

ma i problemi da superare non sono stati pochi. Prima di tutto la fragilità del carbonio, dunque possibili rotture nella zona di collegamento disco-mozzo ruota a causa delle elevate forze frenanti ottenibili. Di qui l'adozione di un sistema di fissaggio semi-flottante che eviti i problemi causati dalle tensioni indotte in caso di collegamento rigido, pericolose soprattutto per il basso coefficiente di dilatazione

termica del carbonio rispetto al mozzo ruota. Secondo problema, l'usura disco-pastiglie, condizionata da due parametri: la temperatura massima di esercizio e la portata d'aria sul disco. Troppa aria infatti porta il carbonio a una rapida ossidazione oltre una certa temperatura. Si è quindi optato per un disco auto-ventilante monoblocco che consente di mantenere la temperatura del carbonio sotto i 600°.

TRADIZIONE E FUTURO: ECCO LA DIFFERENZA



Altro ostacolo, la modulabilità della frenata, non sempre ottimale per le differenti prestazioni del carbonio a caldo e a freddo. Qui si è trattato di lavorare sul dimensionamento del disco, sull'isolamento termico delle pastiglie e sul diametro della pompa. Validi i risultati raggiunti: unico dubbio, l'uso del carbonio sotto l'acqua. Ultimo ma non secondario problema, l'adeguamento della pinza alle alte temperature di esercizio raggiungibili per evitare il vapor lock. Risultato dello studio: una nuova pinza esente da problemi vibrazionali e migliorata nell'isolamento dei pistoni oltre che dotata di schermatura termica mediante spruzzatura di ossido di zirconio. Infine sono state adottate tubazioni esterne di collegamento tra le due semi-pinze. □

FUORISTRADA/ Seconda edizione del «Muratti Time»

Adventure sarde

Non ha ancora, e forse non lo avrà mai, il fascino della Parigi-Dakar, ma questa «sfida» all'italiana sta attirando su di sé sempre più interesse. Nei cinque giorni del raid isolano ne sono accadute di tutti i colori. A complicare le cose ci si è messo di mezzo anche un missile...

di Cesare Maria Mannucci



SANTA TERESA DI GALLURA
— È appena giunto alla seconda edizione, ma

presto potrebbe diventare una classica nel calendario del fuoristrada. Stiamo parlando del Muratti Time Adventure, che per cinque giorni ha impegnato sulle strade della Sardegna, gli oltre settanta fuoristradisti giunti da ogni parte di Italia. Se è vero che questo tipo di competizione, trova la sua sublimazio-



Seppi-Lutteri al volante di una Mercedes 280 si sono imposti nella seconda edizione del Muratti Adventure. Le vetture straniere dominano la specialità, come la Jeep nella foto a sinistra

ne nella Parigi-Dakar, diventata ormai un appuntamento fisso per piloti professionisti, anche in Italia il fuoristrada sta interessando sempre più, sia per quanto riguarda i concorrenti, sia per l'intervento diretto degli importatori, dei costruttori giapponesi e degli americani. Diciamo importatori perché al momento l'industria italiana non sembra essere in grado di sfornare un prodotto capace di competere alla pari contro Mitsubishi, Jeep e Mercedes, attualmente le vetture più competitive. Cinque tappe per oltre

mille chilometri, con più di novecento percorsi fuoristrada, sette prove speciali: questa, in sintesi, la scheda del Muratti Adventure che ha visto alla fine il successo della coppia Seppi-Lutteri, al volante di una Mercedes 280, appartenente alla classe dei veicoli speciali. L'equipaggio di Bolzano era venuto in Sardegna per collaudare la macchina in funzione della Parigi-Dakar. Dietro la Mercedes, il Pajero di De Lucchi-Tembassi,

vettura sovralimentata che, come dimostra la classifica del Muratti-Adventure, si sta rivelando la regina tra le vetture di serie, a conferma dell'aumento di interesse dell'industria giapponese verso il settore fuoristrada dell'automobile dopo la definitiva affermazione in quello motociclistico.

DOPO LA PARTENZA di Ca-

gliari, i concorrenti hanno raggiunto il golfo di Capo Carbonara, dove attorno a uno stagno si è svolta la prova speciale più impegnativa che è poi stata annullata perché la maggior parte dei concorrenti era riuscita a fatica a terminare il percorso. Dal mare della Costa Rei, alle montagne del Gennargentu, attraverso Lanusei per giungere ad Alghero, dove i pochi superstiti hanno conosciuto una giornata di relativa calma, caratterizzata però dalla prova spe-

segue

Adventure sarde

segue

ziale dell'Argentiera. Questa ha sollevato un vespaio di polemiche per il caos organizzativo che, a un certo punto, ha rischiato di falsare tutta la classifica con concorrenti che pur tagliando metà percorso venivano equiparati a quelli che saltavano semplicemente una porta. Se il percorso del Muratti Adventure ha dimostrato tutta la sua validità, sfruttando le strade più belle e impegnative della Sardegna, non altrettanto si può dire dell'organizzazione, che pur avendo il merito di avere tracciato il percorso, ha dimostrato di essere forse impreparata a certi imprevisti che si sono manifestati durante il Raid, come a Perdasdefogu, quando i concorrenti attraversando una

zona militare, hanno dovuto sostare per oltre tre ore e mezzo per attendere il lancio di un missile sperimentale.

ESPERTI E NON. Anche la fauna dei partecipanti, molti arrivati in Sardegna con lo spirito di fare una gita tra amici, completamente a digiuno di radar e prove speciali, era quanto di più eterogeneo si potesse immaginare. Si andava dalle «volpi» del deserto, con all'attivo Parigi-Dakar, Rally d'Algeria e Nizza-Abdjan, al dentista di Reggio Emilia, arrivato in Sardegna solamente per avere la «libidine» del numero sulla macchina. Per il futuro il Muratti Adventure dovrà ricercare un'identità più definita. L'intento degli organizzatori è quello di trasformarla in una corsa a tutti gli effetti, con regolare iscrizione al calendario Csai. Considerando la bellezza della Sardegna, e l'«immagine» che

essa riesce a dare a ogni avvenimento sportivo di cui è sede, sicuramente il Muratti Adventure potrebbe diventare la risposta europea alle grandi corse africane, diventano un eccellente campo di gara per le due nazioni leader nel fuoristrada, Italia e Francia. A lamentarsi di questo cambiamento di indirizzo, potrebbero essere i molti fuoristradisti della domenica, che nella corsa in Sardegna, vedevano più un momento di incontro e di turismo che di effettiva competizione. Per questi vi saranno sempre i tradizionali raduni della domenica.

PER IL FUTURO, il Muratti Time ha già deciso il suo destino: sarà competizione a tutti gli effetti. Thierry Sabine, l'organizzatore della Parigi-Dakar, è avvisato, in futuro non sarà più solo a gestire il monopolio del fuoristrada. (c.m.)



L'equipaggio De Lucchi-Tembassi si è classificato al secondo posto con la Mitsubishi Paj. 2400. Terzi sono invece giunti Canisa-Cavallotti con la Rover 3500. Nonostante alcuni intoppi relativi all'organizzazione la seconda edizione del Muratti Adventure ha riscosso un buon successo



Due immagini del campionato italiano: sotto Lanfranco Vimercati con la Uaz, impegnato nella classe D (cioè a gasolio)





Sopra, Benito Bertuzzi, il pilota vercellese che con la sua Alfa s'è laureato campione d'Italia fuoristrada nella finale svoltasi a Porto Palmas in Sardegna. Bertuzzi ha preceduto, in classifica finale, Renzo Bondesan



In Sardegna anche la finale dell'Italiano

Porto Palmas incorona Bertuzzi

Il quarto posto basta al piemontese per vincere il campionato tricolore fuoristrada

PORTO PALMAS (Sassari). «Papà» Bertuzzi c'è l'ha fatta. Il piccolo meccanico di Privero in provincia di Vercelli è riuscito nella finalissima del campionato italiano fuoristrada svoltasi nello splendido scenario di Porto Palmas, a due passi delle vecchie miniere d'argento, a conquistare il suo «oro» di campione nazionale resistendo all'attacco sferratogli da Renzo Bondesan. Bertuzzi sulla Alfa Ieep degli «Amici Fuoristrada Club» di Veglio ha respinto il grande ritorno del conterraneo Renzo Bondesan, su Jeep CJ5 dell'«Elephant Club Milano» conducendo una gara accorta durante la quale ha evitato soprattutto di incorrere in guai di natura tecnica pur restando sempre tra i primi. Benito Ber-

potesse offrire in questo campo.

LA PRIMA SPECIALE, di km. 7.500 era la più lunga ma anche quella che consentiva di esprimere maggiore velocità dando perfino l'opportunità per sorpassi tra la polvere. Le restanti due erano invece di percorrenza limitata, appena km. 2.600, ma «maligne» come poche altre visto che si cominciava dalle dune sabbiose della costiera, diventate profonde «rotaie» dopo il passaggio dei primi concorrenti, per raggiungere un guado di acqua e fango, con «salti» da far indignare le Case produttrici di ammortizzatori per concludersi in una arrampicata su una montagna che dominava sul mare con pendenza impossibile al punto da far apparire agli spettatori, si calcola che almeno 10 mila persone abbiano assistito alla gara, le macchine in «verticale». Per la finale del campionato sono giunti in Sardegna 17 dei venti finalisti. Si sono ritirati per guai tecnici Mario Sartore su Jeep dopo la seconda prova e il genovese Gianni Bertola, anch'egli su Jeep, rimasto per strada sempre alla 2. speciale. Premi per tutti naturalmente a Santa Teresa di Gallura dove si sono svolte le premiazioni. Per Benito Bertuzzi oltre alle coppe Aci e Muratti anche 10 milioni di buoni benzina.



Sopra Benito Bertuzzi, vincitore del campionato. A sinistra, Renzo Bondesan, giunto secondo

tuzzi sul podio del campionato italiano fuoristrada, conclusosi in Sardegna dopo otto prove, ma il vero mattatore della finalissima è stato il savonese Silvano Biale su Jeep Alfa BB2 il quale ha dominato le tre speciali della finalissima concludendo ai vertici della classifica generale la prova forse più attesa e senz'altro più massacrante. Le tre «ps» infatti, studiate con cura dall'Automobil Club di Sassari al debutto in una prova fuoristrada e per di più titolata dalla finalissima «Muratti Time», hanno rappresentato quanto di meglio e di più impegnativo si

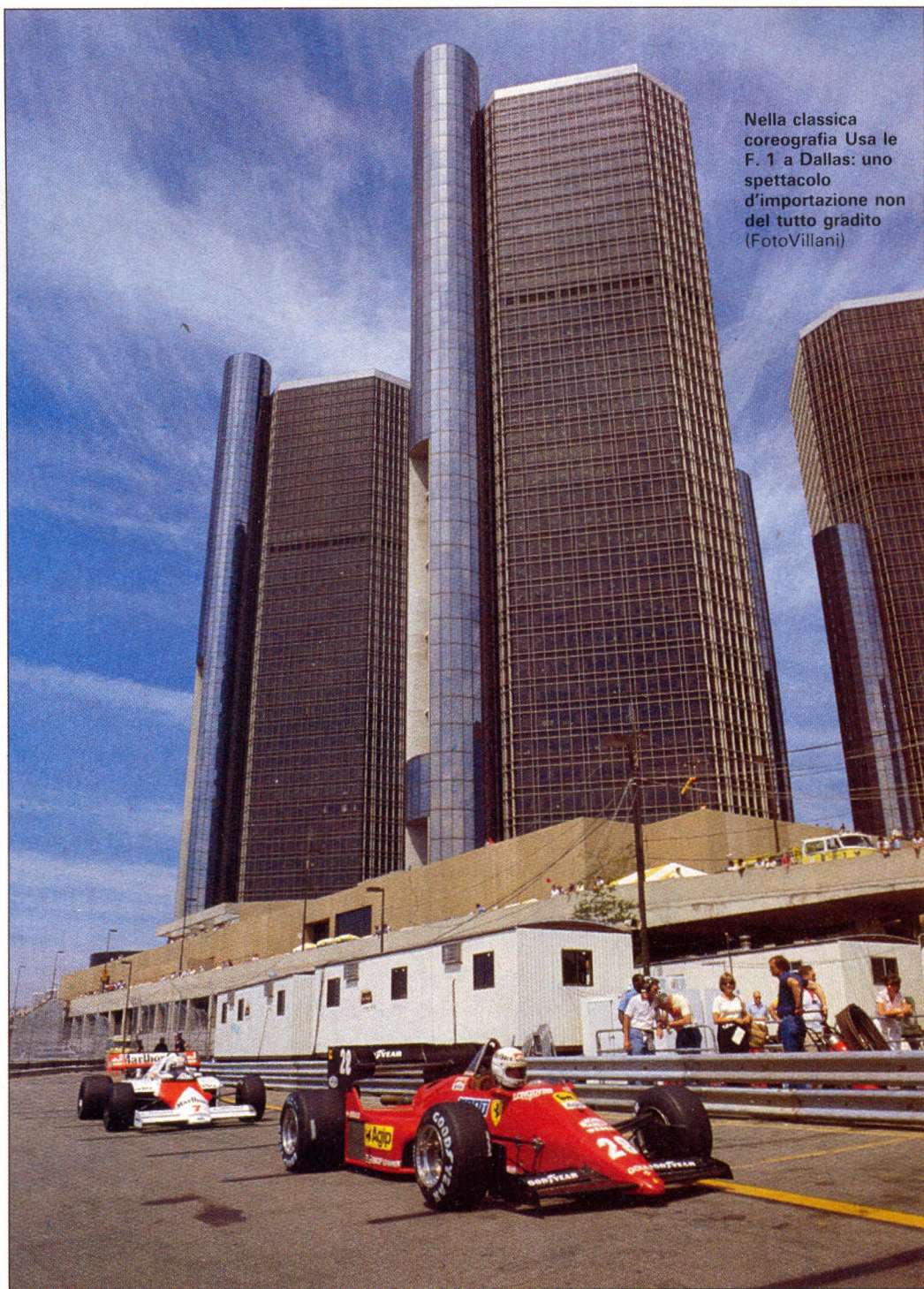
tatori, si calcola che almeno 10 mila persone abbiano assistito alla gara, le macchine in «verticale». Per la finale del campionato sono giunti in Sardegna 17 dei venti finalisti. Si sono ritirati per guai tecnici Mario Sartore su Jeep dopo la seconda prova e il genovese Gianni Bertola, anch'egli su Jeep, rimasto per strada sempre alla 2. speciale. Premi per tutti naturalmente a Santa Teresa di Gallura dove si sono svolte le premiazioni. Per Benito Bertuzzi oltre alle coppe Aci e Muratti anche 10 milioni di buoni benzina.

Gianni Olandi

Dietro
le quinte
del
pianeta Usa

Le notizie e i più
recenti avvenimenti
dei più importanti
campionati d'oltre
oceano, dove lo
spettacolo non è mai
in contrasto con i
regolamenti e le
esigenze delle Case

Servizi a cura
di Lino Manocchia



Nella classica
coreografia Usa le
F. 1 a Dallas: uno
spettacolo
d'importazione non
del tutto gradito
(FotoVillani)

A **MERICAR**



Alla scoperta del campionato che fa concorrenza alla F.1

La carica dei 700

Le monoposto presentano la stessa potenza di quelle utilizzate per il mondiale piloti ma hanno una maggiore affidabilità. Risultato: le corse offrono uno spettacolo sempre tiratissimo. Per il titolo '84 è sempre più lanciato il veterano Mario Andretti

NEW YORK — Un'altra stagione automobilistica sta per passare alla storia, con i suoi alti e bassi, gli imprevisti inevitabili, le gioie e debacle. Le case costruttrici tirano le somme, passano i bolidi nelle mani amorose dei «dottori» affinché rimettano in migliori condizioni il paziente. I piloti, senza battere ciglio, lasciano gli autodromi e vanno in letargo per qualche mese. Sono trascorsi nove mesi di vittorie, sconfitte, dolori, gioie, amarezze, esaltazioni, errori, dichiarazioni, emozioni, ma soprattutto di passione ineguagliabile, non solo da parte dei protagonisti.

La stagione 1984 è stata opaca? No di certo. Non si può rimproverare a un uomo di essere il più forte e di vincere sempre. Esa-

minando le varie categorie delle corse USA, qualche anno fa nessuno poteva mettere in dubbio la grande forma di Richard Petty, il re delle Stock, che per sette volte ha portato via il titolo nazionale; non c'era un solo avversario che potesse contrastare la marcia vincente del texano A.J. Foyt, nella Formula Indy. Tra questi due colossi si innestava per due volte consecutive un giovane ventenne della Georgia: John Paul Jr che in IMSA con la Porsche preparata dal padre, stracciava un gruppo di avversari incapaci di tenere il passo. E le situazioni, i volti, le cose cambiano e offrono quadri diversi.

In America, dove tutto è macroscopico, anche lo sport automobilistico ha creato i suoi ido-

li, come il football, il baseball o la pallacanestro.

Ne ha creati diversi, tanti, molti scomparsi, altri ancora negli abitacoli. È un fenomeno che si rinnova anno per anno e che pone in primo piano nomi legati ad avvenimenti, fatti che la cronaca non può ignorare.

PIEDONE. Quest'anno, ad esempio, è tornato sulla vetta Mario «Piedone» Andretti. Dopo la conquista del titolo mondiale di F. 1, Mario di Nazareth era piombato in un abisso di oscurità e nessuno sforzo era stato capace di ricondurlo al vertice. Ma con l'arrivo della Lola, acquistata dall'attore pilota Paul Newman, il tre volte campione nazionale Formula Indy è tornato a figurare nella scala dei

valori assoluti. Non è pressoché necessario, parlando di piloti, dilungarsi sullo straordinario Andretti, di gran lunga il migliore tra i migliori. Negli annali dello sport automobilistico il suo nome è iscritto accanto a quelli di Ascari, Fangio, Stewart e Moss. È insomma il più completo ed è difficile trovargli un difetto. I soliti denigratori, coloro che vedono nero soltanto dove fa comodo, si meravigliano come un Mario Andretti, un Richard Petty, possano incassare in un anno di corse oltre un milione di dollari. E chissà cosa diranno apprendendo che Richard Petty ha raggiunto la somma di sette milioni di dollari issandosi in testa alla classifica dei sette piloti milionari tra i

segue

La 500 Miglia di Indianapolis resta l'appuntamento più importante del campionato di F. Cart: nell'immagine i preparativi per la partenza dell'edizione '84 con le March di Mears (da sinistra), Holmes e Sneva in prima fila. Nella pagina accanto, la coreografia prima del via (FotoDPPI)



14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33



La carica dei 700

segue

quali, appunto, c'è Mario Andretti.

Anche questo fa parte del «fenomeno» America che accoglie, rilancia, costruisce, ingigantisce tutto ciò che passa attraverso questo mostro che è la pubblicità.

È assodato, dunque, che la pubblicità crea e distrugge. Il più delle volte crea, aiuta insomma. Ha reso famoso il football, il

baseball, e ora sta creando il letargico golf mentre sta dando man forte all'automobilismo. Per avere un'idea di quella che è la «fornace» pubblicitaria delle quattro ruote basti dire che una compagnia di birra (ce ne sono sette in lotta nel mondo dei motori) ha gettato nel calderone della reclame una somma pari a sette milioni di dollari. Qualcuno potrebbe obiettare che queste compagnie sciupano i soldi inutilmente, ma la situazione va osservata con occhio americano. Ogni anno le ditte che guadagnano milioni di dollari dalla vendita dei loro prodotti, debbono pagare — e nessuno sfug-

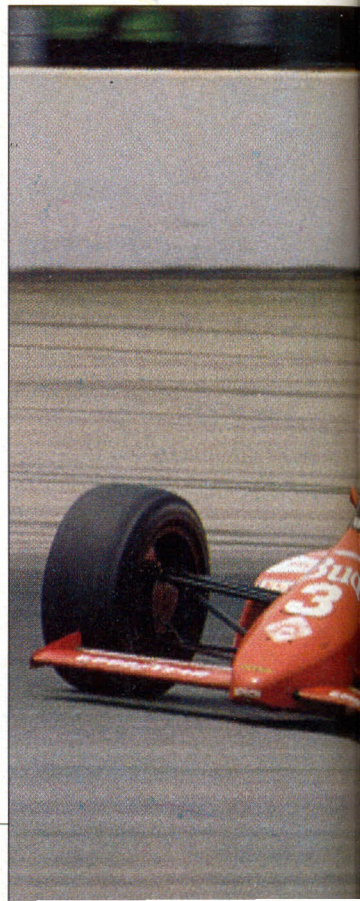


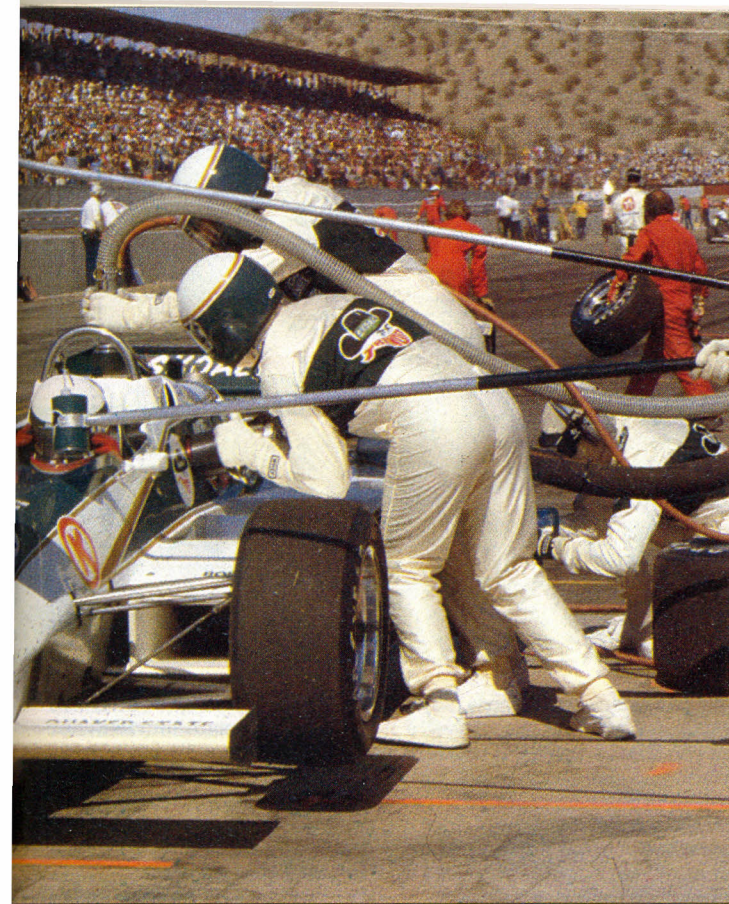
ge alla regola — milioni di dollari di tasse al governo. A sua volta quest'ultimo consente ad esse di investire un certo capitale per la pubblicità, somma che verrà detratta dalle tasse e usata, come si nota in maniera più redditizia. Da questo maremoto di dollari sono emersi

numerosi costruttori che hanno creato, grazie ad aiuti e sovvenzioni delle ditte, nuovi bolidi e vetture da competizione, sono risorti autodromi (vedi Watkins Glen), sono state ampliate piste minuscole e il pubblico è aumentato in maniera favolosa. Un merito speciale va alla tele-



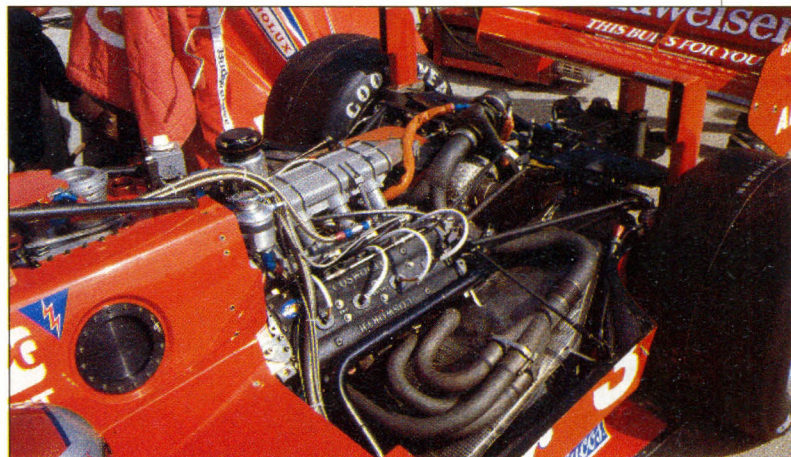
Gli americani sono gli inventori della perfetta coreografia ai box, ora ripresa anche in Europa: si notino questi addetti al rifornimento (in alto). Ed ecco al centro una sosta di Fabi a Indy; si noti il microfono per la «diretta». A sinistra Andretti in «relax»; nella pagina accanto in alto, il motore Cosworth della Lola dello stesso Andretti (FotoManocchia). A destra, ancora «Piedone» dominatore del campionato '84 (FotoDPPI)





visione che settimanalmente presenta dal vivo, grazie alla varietà di stazioni trasmettenti, le varie gare Cart, Stock o Imsa, conquistando in tal modo oltre 95 milioni di telespettatori i quali, altrimenti, non avrebbero seguito le varie corse in programma.

I RADIALI. Tecnicamente il 1984 è stato importante soprattutto per lo sviluppo dei pneumatici radiali che hanno determinato e condizionato i risultati di tutta la stagione, più dell'apporto pure intelligente, della evoluzione motoristica e del disegno dei telai. Alla egemonia



della March di Robin Heard, specie durante il 1983, si è contrapposta la Lola che ha posto la sua ipoteca al titolo nazionale Cart, mentre la Chevrolet, negli ovali stock, si è dimostrata la più forte rispetto alle Ford, Buick, Pontiac. Corrono voci secondo le quali la Lotus l'anno prossimo difficilmente potrà fornire le vetture ai vari richiedenti, poiché la «factory» sarà in grado di prepararne soltanto una dozzina, già vendute prima ancora di essere costruite.

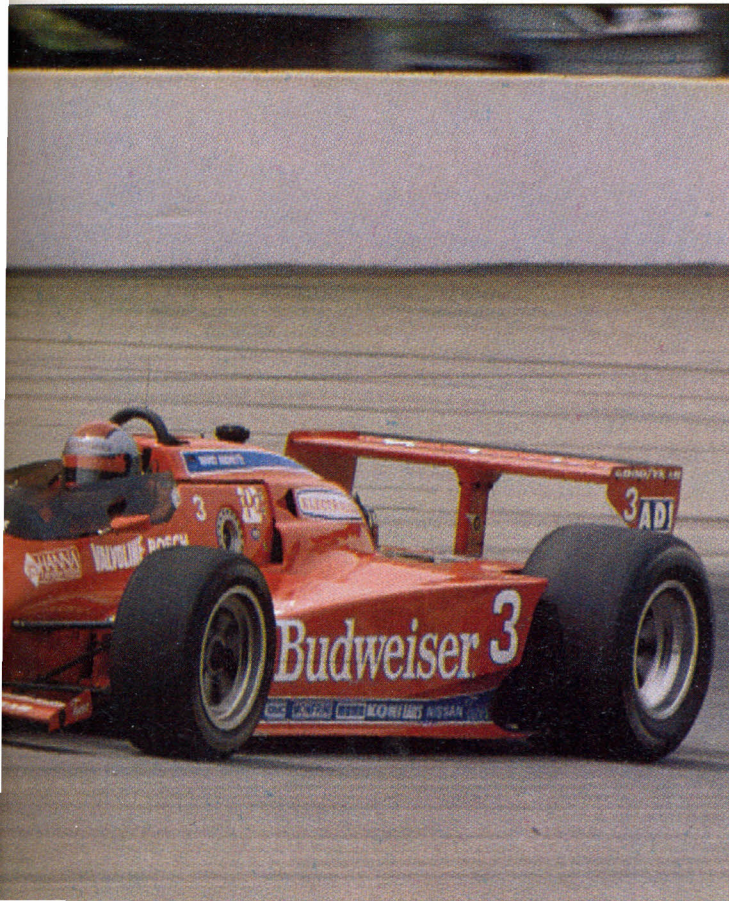
LE MARCH. Nell'endurance, i motori Chevrolet montati sulle March hanno fatto arrossire le curiose Porsche 962 e rintuzzato le velleità di breve durata della Ford Mustang che neppure la guida del «maxipilota» Klaus Ludwig è riuscita a portare al successo. Ma esaminiamo, sia pure a volo pindarico, le tre massime «espressioni» motorizzate Usa, quelle che, complessivamente, attraggono sugli spalti 6 milioni di spettatori, senza dimenticare gli altri 95 milioni di telespettatori che preferiscono vedere la corsa comodamente seduti davanti al televisore.

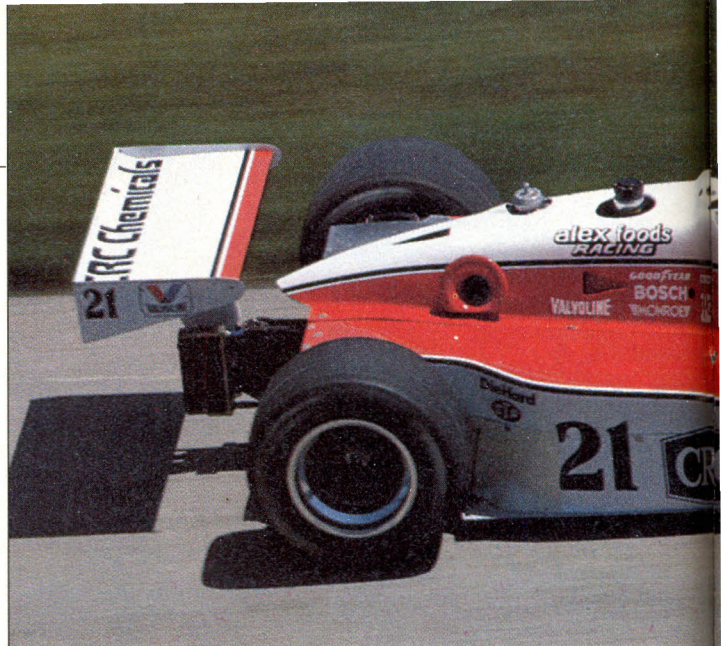
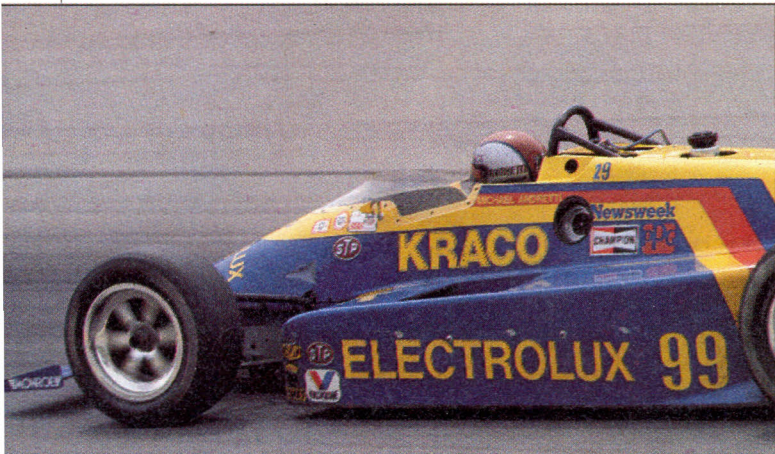
CART. Le vetture della serie Cart (le cosiddette Indy) corrono un totale di 15 corse negli Stati Uniti. Sette di queste gare si svolgono su piste ovali, le altre sono gare «su strada», in autodromi tipo quelli europei. Le piste americane sono studiate soprattutto pensando alla sicurezza del pilota. Ognuna, dispone di semafori gialli, rossi e verdi in fondo a ogni rettilineo. Esistono severissime misure di sicurezza per consentire rapide e immediati interventi antincendio: appena una vettura incappa in un testa coda o urta, i commissari intervengono con estin-

tori che mettono in azione prima ancora che le fiamme si sviluppino. Il motto americano è: «La vita umana prima della gloria».

LE VETTURE. March, Penske, Eagle, e le altre «minori» hanno fornito indubbiamente un campionato tra i più aperti e combattuti degli ultimi anni, poiché il campionato, nel suo svolgimento, ha avuto fasi sussultorie senza l'effettivo predominio di qualcuno, sino a quando Mario Andretti, si è portato in vetta alla classifica. Se non fosse stato per un paio di debacle meccaniche forse Piedone avrebbe già in tasca, oltre alle svariate centinaia di migliaia di dollari anche l'alloro nazionale. Restano ancora tre corse, ma se il mezzo meccanico non tradirà l'ex campione del mondo, alla resa dei conti la vittoria finale non dovrebbe mancargli. Uscito di scena Rick Mears, feritosi in Canada mentre si trovava a ridosso di Tom Sneva nella classifica, per Mario resta soltanto l'ombra del pilota di Teddy Mayer che sugli ovali si è riconfermato un grande maestro, e potrebbe ricevere qualche «brutto scherzo» anche da Danny Sullivan al quale Paul Newman ha ceduto una Lola. Partito Teo Fabi, che ha voluto dedicarsi solo alla F. 1 malgrado in America abbia raggiunto una fama che altri non sono riusciti ad afferrare, è arrivato il fratello minore Corrado e le speranze del team Forsyth non appaiono infondate poiché il milanese ha subito dato prova di esuberante interesse e decisione. Emerson Fittipaldi, due giorni dopo aver vinto il campionato del mondo di F. 1 nel 1974, a Watkins Glen, percorreva la Gasoline Alley di

segue





La carica dei 700

segue

Indy dicendo: «Un giorno non lontano sarò qui anche io»: è venuto dieci anni dopo, pronto ad affrontare Indy e le piste consorelle che lo hanno già visto ben figurare.

I GIOVANI. La più recente e

nuova generazione è ricca di promesse. Mike Andretti segue le orme paterne con bravura e impeto da calcolatore. Soltanto avarie meccaniche gli hanno impedito di trovarsi più in alto in classifica a ridosso del papà. Al Unser Jr duella con Mike insieme a Roberto Guerrero, Al Holbert, Derek Daly, Scott Brayton, John Paul Jr, Josele Garza, Jacques Villeneuve, Ed Pimm, tutti decisi ad emergere dalla rosa dei «prof» della Cart.

C'è stato anche Bruno Giacomelli — a Long Beach — a bordo di una vecchia Theodore rianimata dal buon Teddy Yip, ma fu prova vana. Ora un grosso team è interessato a «Giac» e forse le due parti si stringeranno la mano tra non molto poiché il «boss» della squadra stima molto la guida dell'ex pilota di F. 1. Il 1985, con l'aggiunta di un'altra gara (16 complessivamente), il campionato Cart diverrà un focolaio di piloti e macchine da

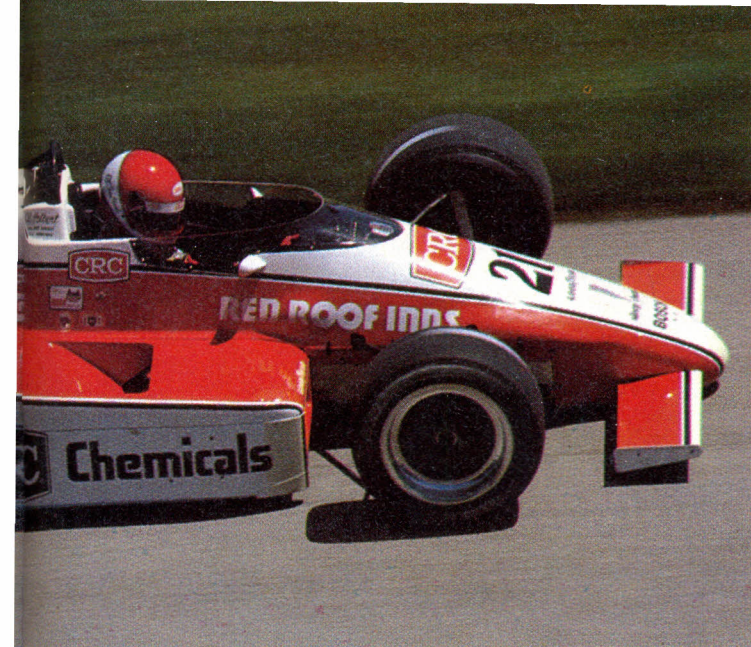
seguire attentamente. La Lotus ha già annunciato l'invio di due macchine. Una di queste sembra venga affidata a John Paul Jr. La Ligier, dopo il «fallimento» del primo anno, intende tornare più preparata. Le Lola saranno più numerose mentre Penske, che aveva abbandonato i suoi modelli poco competitivi per abbracciare la March, ha deciso di far ritorno al materiale «Made in Usa», e il mago di Indy George Bignotti, se non

Negli Usa l'età media dei piloti è piuttosto alta e notoriamente non è difficile trovare padri e figli nello stesso campionato: in alto Mike Andretti sulla March. Al centro, Hal Holbert (March), un pilota che si divide tra gare Imsa e F. Cart (Foto DPPI).

A destra Rick Mears impegnato con la March-Cosworth a Long Beach (Foto Manocchia), a sinistra ancora Mears dopo il trionfo di Indy (FotoAP)



FORMULA CART

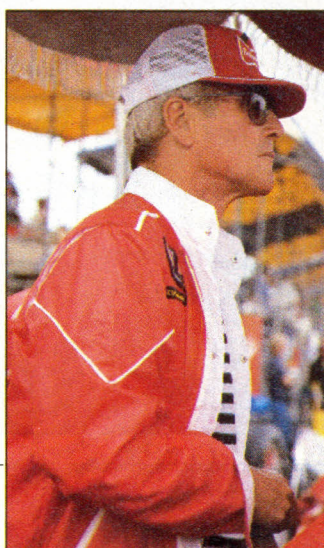
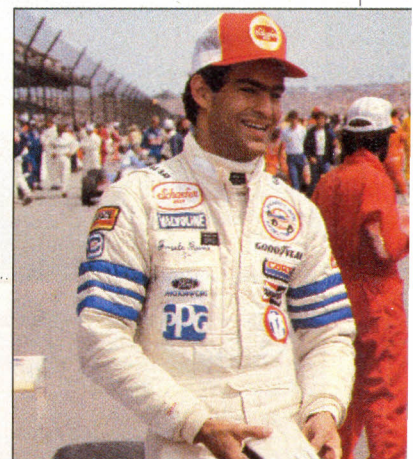


entrerà nella scuderia Lotus, costruirà un suo bolide per vincere l'ottava volta a Indy. I motori Cosworth sono gli unici a reggere e a sostenere l'intero plotone rombante. Hanno sostituito egregiamente i vecchi Offenhauser e ora continuano a dettar legge anche contro gli altri avversari. Indubbiamente i problemi economici degli organizzatori sono grandi, ma alcuni se li pongono sotto l'aspetto di reinvestimento dei grossi utili

più che sul modo di colmare l'eventuale grosso deficit. Nel settore piloti si assiste al ritiro di alcuni vecchi campioni affermati, alla consacrazione di speranze, a una tremenda spinta in avanti dei giovani leoni. Dal punto di vista delle scuderie, lotta aperta nei motori e nelle scocche una sempre crescente presenza continentale, un materiale incessantemente più valido grazie in parte alla pubblicità. □

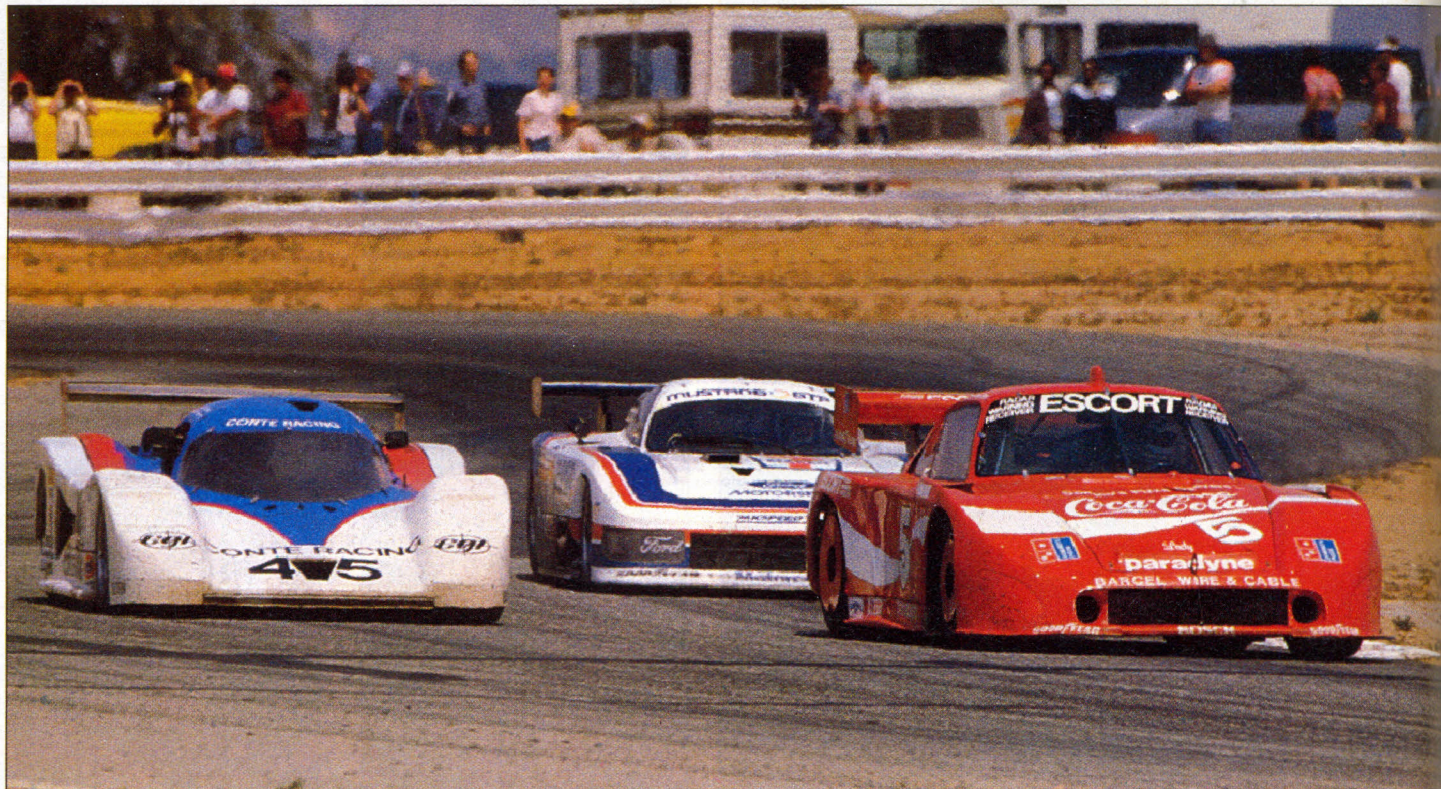
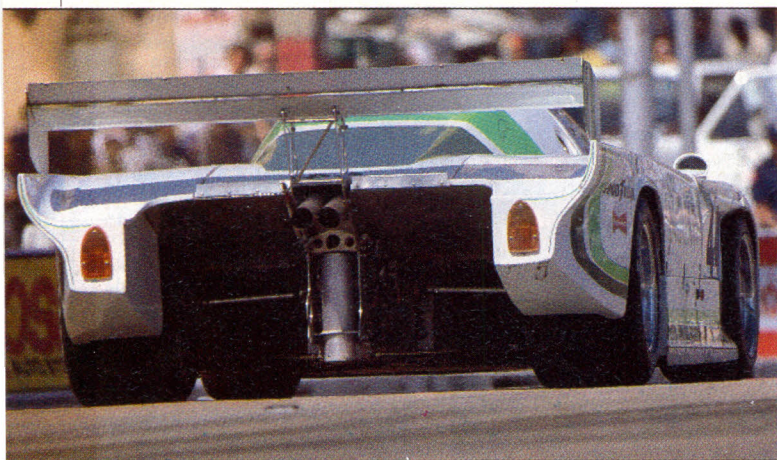


Panico per Simon a Long Beach: la sua March ha preso fuoco. A sinistra il «baby» Unser, figlio del mitico Al- Sr. (FotoDPPI). Sotto, da sinistra e in senso orario: A.J. Foyt, 50enne d'assalto, il messicano Garza (FotoAP), Unser-Sr. e Paul Newman, patron di Andretti (FotoManocchia)





Le vetture della serie Imsa sono molto vicine alle gr. C ma non hanno limiti di consumo: a destra una immagine che si riferisce alla 6 Ore di Riverside: la March-Porsche di Van der Merwe-Martin ha appena doppiato una Toyota. A sinistra, i trionfatori di Miami Redman e Bundy (a sin.) che quest'anno corrono con la Jaguar di Bob Tullius. La vettura (a lato) monta il motore 12 cilindri inglese ma è assemblata negli Usa. In basso, un'altra immagine legata alla gara di Riverside: la Porsche 935-Coca Cola di Akin-O'Steen è pressata dalla Ford-Mustang di Ludwig-Rahal e dalla Lola di Morton-Lobenberg. A Riverside, la Mustang con motore anteriore aveva ottenuto la pole-position ma è stata costretta al ritiro per un guasto alla valvola del turbo (FotografieDPPi)





Sembrano vetture gr. C ma le Imsa non hanno vincoli di consumo...

Lo spettacolo continua

Senza essere costretti a risparmiare benzina, i piloti delle gare di durata negli Usa non devono mai rallentare nelle fasi finali. E gli europei sono sempre più attratti

LE RADICI dell'Imsa risalgono a parecchio tempo fa. Quando a Daytona si correva la 24 ore valida per il campionato mondiale marche non bastava la presenza di case come Ferrari, Porsche, Alfa Romeo e Matra e di piloti come Siffert, Bandini, Ickx, Rodriguez a destare interesse. Il pubblico era calcolato mediamente in ottomila persone e non esisteva il coinvolgimento «americano» mancavano quindi le riprese televisive, gli sponsor, e le ditte interessate a una sorta di discorso promozionale. Bill France e John Bishop sono stati gli artefici del miracolo Imsa. I due analizzarono pregi e difetti del campionato mondiale cercando di ovviare agli inconvenienti e di portare il discorso delle gare di durata su

un terreno più statunitense (ovvero spettacolare) che europeo. John Bishop dice chiaramente che al momento attuale «se l'Europa vuole sopravvivere dovrà accettare le nostre regolamentazioni tecniche». La formula dell'Imsa appare quindi giusta ed equilibrata. Il ricco montepremi, inoltre, ha a poco a poco richiamato negli Usa una nutrita serie di piloti europei e di squadre continentali. Oggi con 17 gare in calendario e con un parco vetture formato da Porsche 962, March nelle diverse forme di motorizzazione Ford Mustang, Argo, Momo, l'Imsa è seconda solo alla Cart come livello qualitativo di partecipazioni.

I BIG, le stelle della categoria sono nomi noti nel mondo del-

l'automobilismo. I vincitori del campionato 1984, si sono infatti aggiudicati matematicamente il titolo la settimana scorsa a Watkins Glen, Bill Whittington e Randy Lanier hanno costituito la sorpresa reale del 1984. I due guidando una poco accreditata March mossa dal motore Chevrolet, hanno battuto la concorrenza delle Porsche 962, che ad inizio stagione parevano essere le dominatrici soprattutto in considerazione del fatto che erano affidate a piloti di grande esperienza come Derek Bell, Al Holbert, Bon Akin ed altri ancora. Invece Whittington-Lanier hanno sempre marciato velocissimi aggiudicandosi un numero elevato di corse, ripetendo in sostanza l'exploit del 1982 di John Paul jr, che vinse domi-

nando in lungo e in largo quel campionato Imsa. Nel parco macchine, molto vario, sono da annoverare anche le Jaguar Xjr del team di Bob Tullius, considerate tra le favorite ad inizio stagione ma poi scomparse dalle zone alte della classifica a partire da metà campionato in poi, in pratica dopo la deludente trasferta europea alla 24 ore di Le Mans.

LA PARTECIPAZIONE italiana all'Imsa è stata limitata alla presenza della Momo-Cosworth di «Momo» Moretti, affiancato in qualche occasione da Fulvio Maria Ballabio. La vettura, derivata dalla Giannini Alba vincitrice della Coppa Fia C junior nel 1983, è stata pro-

segue



Lo spettacolo continua

segue

gettata dall'ingegner Giorgio Stirano, il quale ha costruito un sofisticato telaio in fibra di carbonio che ha permesso a Moretti di piazzarsi sempre fra i primi degli schieramenti. Purtroppo alla vettura è mancato il conforto di un motore più potente visto che il pur generoso Cosworth è in debito di cavalli sia con i Porsche turbocompressi che con gli Chevrolet. La Momo Ford ha saltato la corsa di Watkins Glen perché il team ha preferito apportare una revisione completa della vettura, ma sarà sicuramente presente alla corsa di Daytona, in programma il prossimo 25 novembre, spinta dal motore Cosworth Dfi di 3900 cc. L'altra partecipazione a livello di tecnica europea è stata quella delle Ford Mustang curate da Erich Zakowski, in pratica delle Ford ufficiali in tutto e per tutto che sono state affidate al pilota tedesco Klaus Ludwig. La vettura, l'unica ad avere il propulsore montato anteriormente, è stata indubbiamente la più veloce del lotto ma

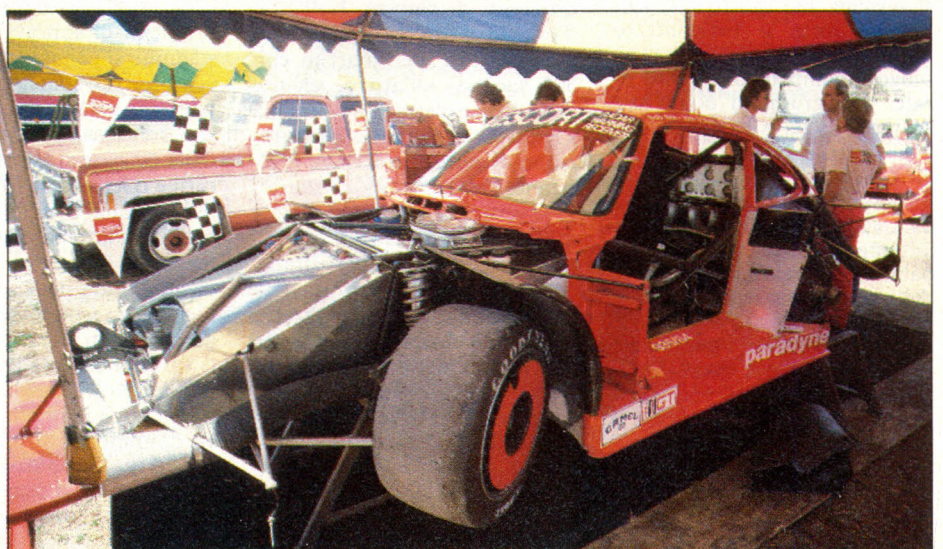
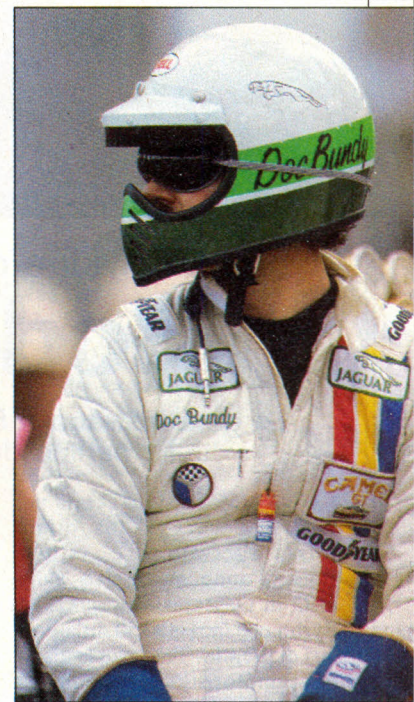
ha denotato gravi carenze negli organi meccanici non giungendo mai al traguardo. Ha bisogno indubbiamente di una messa a punto accurata e l'anno prossimo potrebbe essere la macchina da battere anche se gli arrivi che si preannunciano non faranno altro che incrementare l'interesse per la categoria. Ad esempio nel 1985 saranno al via Massimo Sigala e Oscar Larrauri con la Porsche del team Gaggia curata da Walter Brun cosiccome altri protagonisti del campionato mondiale endurance.

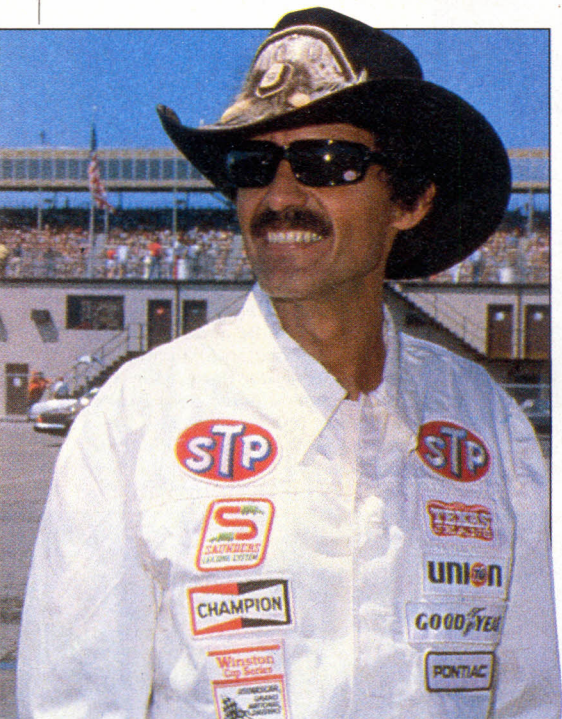
I REGOLAMENTI Imsa sono stati fino ad oggi ben diversi da quelli della serie iridata. Le vetture hanno un peso che non può eccedere i 900 kg. La media dei pesi delle vetture in grado di vincere è comunque sull'ordine dei 700 kg con motori che erogano 800 hp. Il costo medio è di 250 mila dollari, oltre 400 milioni di lire. Oltre che a livello regolamentare l'Imsa è particolarmente ricca come montepremi che assomma a quattro miliardi di lire. Una cifra che non è nemmeno da paragonare a quella del mondiale endurance e che spiega la sempre maggior affluenza di piloti europei a questo campionato decisamente interessante. □





Nella pagina accanto: la Ford ha schierato ufficialmente nella serie Imsa una Mustang con motore anteriore. Validi i risultati ottenuti da Ludwig e Rahal ma la macchina è apparsa fragile e difficilmente guidabile con il caldo a causa della elevata temperatura nell'abitacolo. In basso, Fulvio Maria Ballabio che ha corso con Moretti sulla Momo-Ford, visibile qui a lato. Il pilota con la stampella è invece Haywood che ha corso a Daytona nonostante l'ingessatura al piede sinistro. Sotto, Doc Bundy, valido pilota della Jaguar. In basso, una Porsche 935, un tempo regina dell'Imsa e ora in parte superata (FotoDPPI)





Brividi e colpi di scena con le vetture «stock» in pista ovale

Rodeo a quattro ruote

Le gare arrivano a 500 km e la media è sempre elevatissima ma gli scatenati «cow boy» delle berline da 500 cavalli spesso non disdegnano la tattica della «sportellata»

LA NASCAR è stata creata nel 1947 e diede vita alla prima corsa, riservata alle vetture stock, l'anno successivo sulla pista di Daytona, vinta da Red Byron che incassò 150 mila dollari di premio. Tra tutte le discipline motoristiche statunitensi la Nascar è forse quella che più si avvicina allo spirito americano. Le corse si svolgono su anelli di alta velocità, che danno luogo a competizioni molto tirate, con grupponi di vetture sempre in scia. A livello tecnico i piloti della Nascar non sono molto raffinati. Il concetto di professionismo è ben differente da quello delle altre categorie automobilistiche europee. Probabilmente questi autentici «re della velocità» si sentirebbero in grossa difficoltà al volante della monoposto. Infatti i piloti della Nascar nascono in questa categoria e continuano a partecipare alle gare stock. Raramente si affacciano ad altre discipline.

L'ETNIA dei popolari piloti stock, negli Usa sono infatti considerati alla stregua di veri e

propri idoli, è tipicamente sudista. Forse è per questo che le lotte assomigliano a rodeo a quattro ruote, con le vetture lanciate a velocità costanti che spesso superano i 3000 kmh. Il numero degli iscritti al campionato si aggira sui 300 nomi che corrono al volante di 12 tipi differenti di vetture. Nell'albo d'oro la Ford è al comando delle vittorie per marche con 302 successi all'attivo, seguita dalla Chevrolet con 240 e dalla Plymouth con 190. La preparazione di queste macchine è alquanto strana. A livello esteriore le vetture sono molto simili a quelle che gli americani vedono quotidianamente sulle strade. Ma all'interno i motori sono potentissimi e molto preparati e il telaio è rinforzato in modo tale per permettere di attutire i tremendi urti ai quali le stock car ci hanno abituato. La struttura dell'abitacolo è molto sicura, con roll-bar integrale e portiere fisse. Nella corrente stagione l'avvento della Chevrolet Montecarlo ha attratto la mag-

gioranza dei piloti, che hanno scelto la grossa e veloce vettura soprattutto per la grande resistenza dei suoi organi meccanici.

IL FUTURO della Nascar è alquanto roseo. Essendo forse il campionato più seguito degli Usa non vi sono particolari problemi di sopravvivenza. La stagione si concluderà il 18 novembre, riprendendo poi il 15 febbraio a Daytona. Gli sponsor sono sempre più attratti dalla categoria. Un esempio per tutti è quello della Winston che da 15 anni è nella Nascar e collabora attivamente per incrementare il monte premi del campionato e delle singole gare. Nel 1985, secondo quanto dicono gli esperti, ci potrebbe essere l'esplosione di molti giovani piloti. È noto che la Nascar è stata fino a poco tempo fa di esclusivo dominio dei soliti piloti, come Petty, Yarborough. Ma da qualche anno a questa parte le nuove leve hanno dimostrato di possedere la maturità necessaria

per puntare in alto. Alludiamo a Kyle Petty, il figlio del re della categoria, a Terry Labonte, Bill Elliott, Tony Richmond, Parsons, Ellis e Wallace, tutti capaci di succedere al trono dei piloti più titolati.

I SOLDI sono molto importanti nella Nascar. Addirittura la classifica viene compilata secondo i dollari vinti dai vari campioni della categoria. Quest'anno Harry Gant, e il campionato non è ancora terminato, ha portato a casa qualcosa come 340 mila dollari, ovvero 650 milioni di lire, Darrell Waltrip 1 miliardo di lire, Richard Petty 900 milioni e Dale Earnhardt 850. L'ultimo della classifica, Jeff Hoocker, ha guadagnato solo sei milioni di lire, che corrispondono ai risultati ottenuti in due gare disputate. E se si sommano le varie vincite dei piloti si raggiungono 6 milioni e mezzo di dollari, 12 miliardi di lire. Non c'è male per i cow boy della velocità.



La partenza di una gara «stock» non può deludere lo spettatore in cerca di forti emozioni: il gruppone delle berline affronta compatto le prime curve e in pratica i piloti guidano «muso contro coda». Nella pagina accanto il veterano Richard Petty, uno dei re delle «stock». Sotto, Cale Yarborough in azione con la Chevrolet. Le potenze delle vetture si aggirano sui 600 cavalli e spesso la media-gara passa i 300 km (FotoDPPI)



In 36 anni questi i campioni della Nascar

CAMPIONATO WINSTON

- 1949 Red Byron
 - 1950 Bill Rexford
 - 1951 Herb Thomas
 - 1952 Tim Flock
 - 1953 Herb Thomas
 - 1954 Lee Petty
 - 1955 Tim Flock
 - 1956 Buck Baker
 - 1957 Buck Baker
 - 1958 Lee Petty
 - 1959 Lee Petty
 - 1960 Rex White
 - 1961 Ned Jarret
 - 1962 Joe Wetherly
 - 1963 Joe Wetherly
 - 1964 Richard Petty
 - 1965 Ned Jarret
 - 1966 David Pearson
 - 1967 Richard Petty
 - 1968 David Pearson
 - 1969 David Pearson
 - 1970 Bobby Isaac
 - 1971 Richard Petty
 - 1972 Richard Petty
 - 1973 Benny Parsons
 - 1974 Richard Petty
 - 1975 Richard Petty
 - 1976 John Cale Yarborough
 - 1977 John Cale Yarborough
 - 1978 John Cale Yarborough
 - 1979 Richard Petty
 - 1980 Dale Earnhardt
 - 1981 Darrell Waltrip
 - 1982 Cale Yarborough
 - 1983 Bobby Allison
- ### MODIFIED-SPECIAL
- 1962 Bobby Allison, Bessemer, AL
 - 1963 Bobby Allison, Hueytown, AL
- ### CONVERTIBILE
- 1955 Don Oldenberg, Highland, Ind.

- 1956 Bob Welborn, Greensboro, NC
- 1957 Bob Welborn, Greensboro, NC
- 1958 Bob Welborn, Greensboro, NC
- 1959 Joe Lee Johnson, Chattanooga, TN

LATE MODEL SHORT TRACK

- 1951 Roscoe Hough, Paterson, NJ
- 1952 Neil Cole, Paterson, NJ
- 1953 Jim Reed, Peekskill, NY
- 1954 Jim Reed, Peekskill, NY
- 1955 Jim Reed, Peekskill, NY
- 1956 Jim Reed, Peekskill, NY
- 1957 Jim Reed, Peekskill, NY
- 1958 Lee Petty, Randleman, NC
- 1959 Marvin Porter, Lakewood, CA

MIDGET

- 1953 Nick Fornoro, Danbury, CN
- 1954 Chuck Arnold, Stamford, CN
- 1955 Fred Meeker, Norwalk, CN (Offy)
- Roger Bailey, Patchogue, NY (Ford)
- 1956 Fred Meeker, Norwalk, CN (Offy)
- Johnny Mann, Brooklyn, NY (Ford)
- 1957 Jim Whitman, Montclair, NJ (Offy)
- Bob Harkey, Charlotte, NC (Ford)
- 1958 John Coy, Freeport, NY
- 1959 Jim Whitman, Wood Ridge, NJ
- 1960 Bernie Wilhelmi, Joliet, IL

SPEEDWAY

- 1952 Buck Baker, Charlotte, NC
- 1953 Pete Allen, Dayton, Ohio

GRAND AMERICAN STOCK CAR

- 1980 Wayne Niedecken, Jr., Pensacola, FL
- 1981 Wayne Niedecken, Jr., Pensacola, FL
- 1982 Jerry Lawley, Cantonment, FL
- 1983 Mike Alexander, Franklin, TN

GRAND NATIONAL EAST

- 1972 Neil Castles, Charlotte, NC

- 1973 De Wayne (Tiny) Lund, Cross, SC

GRAND AMERICAN

- 1968 DeWayne (Tiny) Lund, Cross, SC
- 1969 Ken Rush, High Point, NC

MODIFIED

- 1948 Robert (Red) Byron, Atlanta, GA
- 1949 Fonty Flock, Atlanta, GA
- 1950 Charles Dyer, North Bergen, NJ
- 1951 Wally Campbell, Trenton, NJ
- 1952 Frankie Schneider, Sandbrook, NJ
- 1953 Joe Weatherly, Norfolk, VA
- 1954 Jack Choquette, West Palm Beach, FL
- 1955 Bill Widenhouse, Midland, NC
- 1956 Charles (Red) Farmer, Hialeah, FL
- 1957 Ken (Bones) Marriot, Palm Harbour, FL
- 1958 Budd Olsen, Paulsboro, NJ
- 1959 Glenn Guthrie, Washington, DC
- 1960 Johnny Roberts, Baltimore, MD
- 1961 Johnny Roberts, Baltimore, MD
- 1962 Eddie Crouse, Glen Allen, VA
- 1963 Eddie Crouse, Glen Allen, VA
- 1964 Bobby Allison, Hueytown, AL
- 1965 Bobby Allison, Hueytown, AL
- 1966 Ernie Gahan, Dover, NH
- 1967 Carl (Bugs) Stevens, Rehoboth, MA
- 1968 Carl (Bugs) Stevens, Rehoboth, MA
- 1969 Carl (Bugs) Stevens, Rehoboth, MA
- 1970 Fred DeSarro, Hope Valley, RI
- 1971 Jerry Cook, Rome, NY
- 1972 Jerry Cook, Rome, NY
- 1973 Richie Evans, Rome, NY
- 1974 Jerry Cook, Rome, NY
- 1975 Jerry Cook, Rome, NY
- 1976 Jerry Cook, Rome, NY
- 1977 Jerry Cook, Rome, NY
- 1978 Richie Evans, Rome, NY
- 1979 Richie Evans, Rome, NY
- 1980 Richie Evans, Rome, NY

- 1981 Richie Evans, Rome, NY
- 1982 Richie Evans, Rome, NY
- 1983 Richie Evans, Rome, NY

LATE MODEL SPORTSMAN

- 1950 Mike Klapak, Warren, OH
- 1951 Mike Klapak, Warren, OH
- 1952 Mike Klapak, Warren, OH
- 1953 Johnny Roberts, Baltimore, MD
- 1954 Danny Graves, Gardena, CA
- 1955 Billy Myers, Germantown, NC
- 1956 Ralph Earnhardt, Kannapolis, NC
- 1957 Ned Jarrett, Conover NC
- 1958 Ned Jarrett, Conover NC
- 1959 Rick Henderson, Petaluma, CA
- 1960 Bill Wimble, Lisbon, NY
- 1961 Dick Nephew, Mooers Forks, NY
- Bill Wimble, Lisbon, NY (Co-champions)
- 1962 Rene Charland, Agawam, MA
- 1963 Rene Charland, Agawam, MA
- 1964 Rene Charland, Agawam, MA
- 1965 Rene Charland, Agawam, MA
- 1966 Don MacTavish, Dover, MA
- 1967 Pete Hamilton, Dedham, MA
- 1968 Joe Thurman, Rocky Mount, VA
- 1969 Charles (Red) Farmer, Hueytown, AL
- 1970 Charles (Red) Farmer, Hueytown, AL
- 1971 Charles (Red) Farmer, Hueytown, AL
- 1972 Jack Ingram, Asheville, NC
- 1973 Jack Ingram, Asheville, NC
- 1974 Jack Ingram, Asheville, NC
- 1975 L.D. Ottinger, Newport, TN
- 1976 L.D. Ottinger, Newport, TN
- 1977 Butch Lindley, Greenville, SC
- 1978 Butch Lindley, Greenville, SC
- 1979 Gene Glover, Kingsport, TN
- 1980 Morgan Shepherd, Conover, NC
- 1981 Tommy Ellis, Richmond, VA
- 1982 Jack Ingram, Asheville, NC
- 1983 San Ard, Asheboro, NC



Non è più come una volta ma qualche cosa si muove nella Can-Am

Febbre da cavalli

Le superpotenze e le macchine «monstre» che avevano finito per uccidere la popolare serie sono pressoché scomparse ma proprio per questo la rinascita sembra ormai molto vicina

IL FONDO la Can Am l'aveva toccato l'anno scorso quando poche vetture e un numero esiguo di piloti avevano partecipato alle corse in calendario. Dopo i fasti «continuati» degli anni 70, la Can Am pareva essere caduta nel dimenticatoio per ragioni più economiche che sportive. La rivoluzione era iniziata due anni fa. I grandi sponsor del Campionato Canadese-Americano si erano ritirati, lasciando al nulla un patrimonio di piloti e vetture abbastanza significativo. Non essendoci soldi sul banco i piloti europei cosiccome le giovani speranze

statunitensi preferirono darsi a formule più competitive e dal maggior rendimento finanziario. Non è un caso che alla crisi della Can Am abbia fatto riscontro il boom del campionato Cart, sicuramente più prestigioso, competitivo ma anche economicamente valido, con i tanti milioni nel carriera. Il campanello d'allarme per la Can Am era quindi iniziato ma fortunatamente le cose sono state riportate sui binari della normalità in questa stagione grazie allo sponsor Crc Chemicals che si è impegnato in un finanziamento decente e in una promozione molto buona

nei confronti dei partecipanti alla serie nord americana.

COSÌ la Can Am si è risvegliata, anche se non completamente, dallo stato di torpore nella quale era caduta in precedenza proponendo gare tirate, un buon livello qualitativo di piloti e vetture. Certo è che i nomi importanti anche quest'anno non si sono visti. Gli oltre quaranta partecipanti alle varie corse sono pressoché sconosciuti alla grande massa degli appassionati e non annoverano nei loro personali albi d'oro cose degne di essere prese in conside-

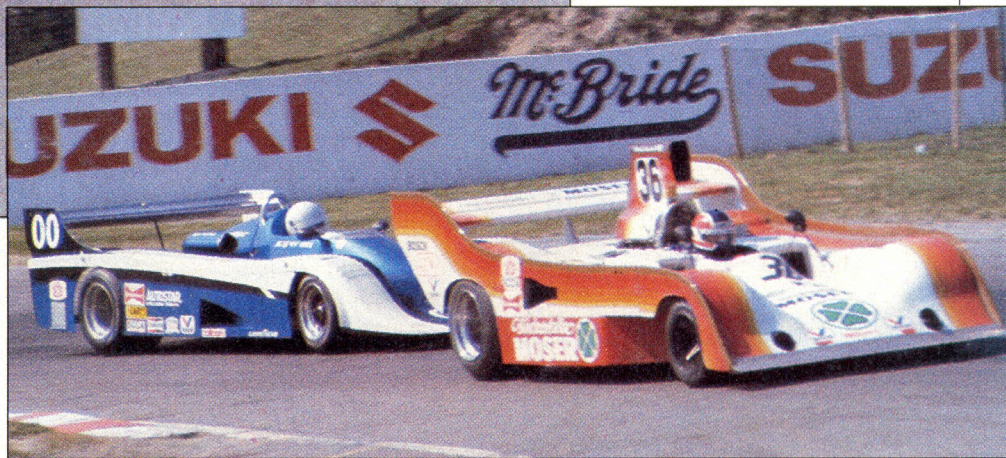
razione. Ciononostante il campionato è ancora aperto e si deciderà nella prossima gara di Fort Lorendale, in Florida. Al momento a comandare la graduatoria è il pilota irlandese Michael Roe, ex campioncino di F. Ford che non trovando spazi agonistici validi nelle formule continentali ha preferito emigrare oltre Oceano per tentare l'avventura nella Can Am. Roe al volante della Vds ha vinto per il momento cinque gare, totalizzando un totale di 115 punti, che non sono sufficienti per avere la matematica certezza della vittoria finale.



coloro che corrono con vetture azionate da motori di F. 2, Kim Campbell.

PROPRIO questa categoria, formata da monoposto carenate ricavate dai telai usati spesso in F. Atlantic, ha dimostrato una insospettata vitalità. I bassi costi di una stagione hanno favorito un'ampia partecipazione di squadre e piloti. Campbell ha vinto, la matematica è infatti dalla sua, la categoria davanti a una delle poche biposto presenti, l'Osella Pa 9 dell'italo americano Mario Trentini, vettura utilizzata l'anno scorso da Jacques Villeneuve, e alla vecchia March 812 di Ron Canizares. Da rilevare è stata la presenza di Juan Manuel Fangio jr, che ha guidato con successo la Ralt Rt 2 del Genoa Racing e che ha avuto la possibilità di costruirsi una buona fama anche negli Usa. Ha deluso, invece, l'argentino Chique Mansilla. L'ex pilota della March Bmw in F. 2, che fino al 1983 era considerato uno dei più competitivi del campionato europeo, non ha ottenuto granché e naviga nelle posizioni

Quest'anno la serie Can-Am è stata rilanciata con buon successo: sopra, il via a Mosport con Cusumano (March 82 n. 7), Molnar (Invader-Bmw n. 18), Perigny (Mazda n. 50) e Lechner (Chevrolet n. 36). Nella pagina accanto: in alto, l'Osella di Trentini; sotto, Marzio Romano con la Ralt della Genoa Racing che ha visto la vittoria di Fangio a Dallas. A destra, Lechner davanti a Hill sotto, Roe sulla VDS-Chevrolet. (Foto Patuelli)



Dietro le spalle, infatti, sente il fiato dell'inglese Jim Crawford, staccato di pochi punti, 11, che ha battuto la concorrenza in due occasioni, cogliendo anche parecchi piazzamenti d'onore. Crawford, che ricordiamo pupillo di Colin Chapman nel 1975 quando ebbe la possibilità di disputare qualche Gran Premio al volante di una Lotus, ha guidato una March 847 mossa dal motore Cosworth Dfv. Fuori dal discorso vittoria è invece Horst Kroll, il pilota della Frisbee, terzo in classifica con 89 punti che precede il primo tra

basse della categoria. Comunque è chiaro che non siamo in presenza di una Can Am dei tempi d'oro, sia come nominativi che come qualità di corse. Nel 1985 la situazione potrebbe migliorare decisamente. La Budweiser, la casa di birra che partecipò con un suo team alle gare Can Am dei bei tempi, ritornerà in forma ufficiale l'anno prossimo. È questo un piccolo segno di miglioramento, anche se francamente il periodo d'oro del campionato pare essere terminato, forse per sempre. □



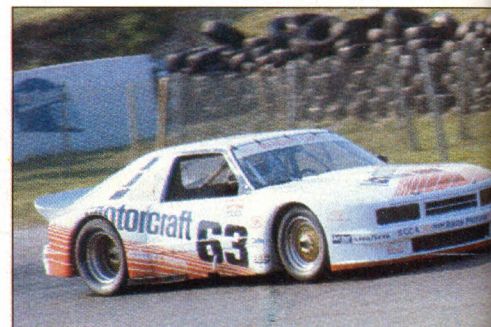
Vediamo com'è il curioso campionato Trans-Am

Questione di stile

Nella serie organizzata dalla SCCA le regole sono ferree. Ad esempio non possono correre vetture dalla linea superata!

Il campionato Scca Trans-Am è una serie di gare per vetture turismo e gran turismo che assegnano un titolo marche e un titolo piloti. Le gare si disputano su una distanza di circa 160 km. Le vetture, per essere omologate dalla Scca, devono essere prodotte in almeno mille unità in 12 mesi. Le vetture non prodotte negli Stati Uniti devono essere state importate e immatricolate nella stessa quantità (mille in 12 mesi). Il passo delle vetture per le quali viene richiesta l'omologazione non può essere maggiore di 279,4 centimetri e — norma alquanto originale — la linea della carrozzeria non deve essere più vecchia di 5 anni. Il peso delle vetture deve rientrare in una scala predeterminata. Una macchina da 3000 cc, per esempio, non può pesare meno di 885,3 kg. Il sistema di alimentazione deve essere dello stesso tipo di quello di serie. Non è quindi possibile dotare di iniezione una vettura che originariamente ne è sprovvista. Stesso discorso vale ovviamente per la sovralimentazione. Per quanto concerne il motore, è ammessa la sostituzione dell'albero motore a condizione che questa non comporti aggiunta di materiale al monoblocco. Anche le bielle possono essere sostituite ma solo con altre di materiale ferroso, mentre i condotti possono venir modificati a condizione che il loro angolo resti invariato. Può essere cambiato l'alesaggio e ovviamente possono essere sostituiti i pistoni. Anche gli alberi a camme sono liberi. Tutti gli organi accessori possono essere sostituiti

(tubi di scarico, volano, frizione, pompe ecc.). È permesso montare un sistema di carter a secco. Ampia libertà per le sospensioni a condizione che sia rispettato lo schema originale. Le ruote sono libere ma il canale del cerchio non può superare la larghezza di 10 pollici e la larghezza totale della vettura i 172 centimetri. □



Dallenbach (Camaro) davanti a Gloy (Mercury) e David Hobbs (Corvette) a Mosport. In alto, il colored Willy Ribbs; sopra, Pickett su Ford. (Foto Patuelli) In basso una Corvette (Foto DPPI)



FORMULA 3/Colpo grosso della Muller

Il riscatto di Cathy

In Francia dicevano che fosse poco veloce e per nulla competitiva ma la bionda alsaziana si è vendicata vincendo la sua prima corsa ad Albi

L'ULTIMA gara della stagione francese porta decisamente bene a Cathy Muller, la sola ragazza-pilota impegnata quest'anno nella F. 3 a livello internazionale: al suo primo programma in automobile, nel 1982, la bionda alsaziana aveva vinto la corsa di chiusura della stagione di Formula Renault-Turbo, l'altra domenica ha vinto ad Albi la gara finale del campionato francese di F. 3. «È stata una scommessa azzardata — dicono ora all'unisono lei ed il suo preparatore, Luciano Pavesi — la corsa non era nei programmi e, partecipandovi, dovevamo assolutamente vincere». In caso contrario i dubbi sulle capacità di Cathy sarebbero stati fortemente rinvigoriti e ciò le avrebbe reso ancora più difficile il reperimento dei sostegni economici necessari per proseguire nella scalata alla F.

1, la sua meta. A complicare ulteriormente la sfida ha poi contribuito anche il clima, con la pioggia che ha disturbato, durante le prove ufficiali, la messa a punto della macchina, la solita Ralt RT3-Alfa Romeo impiegata nell'euro-F.3. Pavesi ancora una volta, su una pista che non aveva mai visto in precedenza, se l'è cavata bene e Cathy ha svolto ottimamente la sua parte, realizzando il terzo tempo di qualificazione. «Fino ad un quarto d'ora dalla fine avevo addirittura la pole position — racconta la «pilotessa» — poi Grouillard e Delavallade hanno potuto approfittare della pista che si stava asciugando mentre io ero tamponata da Cognet che mi danneggiava il retrotreno: e pensare che lui aveva il ventesimo tempo! Per di più Cognet sosteneva di aver ragione e dopo è venuto a prendermi a pugni!».

A DISPETTO del clima teso nei suoi confronti, mademoiselle Muller non si è fatta impressionare in corsa: «Ero partita con una tattica ben precisa — continua — basata sul fatto che nel warm-up Delavallade — con pista asciutta —, Grouillard ed io eravamo stati nettamente più veloci di tutti gli altri: poiché anche in gara non pioveva ho seguito nei primi giri le due Martini, staccando come previsto il gruppo. Poi ho attaccato e superato Grouillard ed al tredicesimo dei trenta giri in programma anche Delavallade che pure cercava di chiudermi da tutte le parti. Ho vinto con due secondi e mezzo di vantaggio, non ti dico la mia felicità, non solo per me ma anche per il mio team che ha lavorato meravigliosamente! «Ora il futuro è più roseo per Cathy: «Sì — conferma — dove-



vo vincere questa corsa perché in Francia dicevano che il campionato europeo era più facile del francese, che chiunque avrebbe fatto in Europa i miei risultati, eccetera. Ho rischiato e mi è andata bene: da lunedì il mio telefono squilla in continuazione.



Distribuito da **VEGLIA** F.lli Borletti S.p.A. Milano Tel. 02.4988315

Murat

Europea nei kart

CATHY MULLER è nata a Dannemarin, in Francia, nella regione dell'Alsazia, il 21 novembre 1962 e fino a diciotto anni ha gareggiato nei kart, vincendo pure un campionato europeo, battendo in quell'occasione colleghi come Emanuele Pirro e Roberto Ravaglia. Ha vinto il volante della scuola di pilotaggio di Magny Cours e l'anno successivo, nel 1982, ha esordito in automobile disputando il campionato francese di F. Renault-Turbo, conquistando una pole-position e la vittoria nell'ultima gara a Le Castellet. Nello stesso anno, a Nogaro, ha disputato la sua prima gara di F. 3. Nell'83 ha preso parte all'Euro F. 3 con una Ralt RT3-VW assistita da Roger Heavens e quest'anno ha ripetuto l'esperienza sempre



con una Ralt ma con motore Alfa Romeo ed una nuova squadra, quella di Luciano Pavesi. Ha ottenuto il suo miglior risultato in campo europeo a Knutstorp, piazzandosi quarta. Quella di Albi è stata la sua prima vittoria in F. 3.



Cathy Muller in azione con la Ralt Alfa Romeo del team Pavesi, vincente nell'ultima gara del campionato francese ad Albi. L'affermazione è stata la prima della Muller in F. 3 (FotoMassari)

Complimenti, ma anche proposte: addirittura mi hanno offerto di partecipare alla prossima Parigi-Dakar! Poi c'è anche qualche sponsor che mi potrebbe aiutare a passare in F. 3000».

Luigi Massari

AD

Murattitime
MICROMA QUARTZ
SWISS MADE 6

Swiss made

Domenica prossima a Imola ci sarà battaglia grossa fra i due principali protagonisti del campionato di quest'anno con Caffi che guida la classifica generale con un punto di vantaggio su Santin. La sfida si estende anche ai due preparatori: da una parte Seresina, dall'altra Coloni



TRICOLORE F. 3/Caffi e Santin in dirittura d'arrivo

FOTOFINISH

di Roberto Teso

Alex Caffi, sopra, conduce il campionato su Santin, sotto, ma il suo vantaggio è solo di un punto (FotoAlquati)



FOTOFINISH

IMOLA E MISANO come Nürburgring ed Estoril. Caffi e Santin come Lauda e Prost con la differenza che la parte del pilota esperto la riveste in questo caso Santin che insegue Caffi dopo la vittoria a Vallelunga con un punto di svantaggio. Nessuno a inizio stagione avrebbe immaginato, dopo l'annata favolosa di Capelli (9 vittorie su 13 gare) che il campionato italiano si sarebbe risolto in un duello all'ultimo punto fra due piloti che si contenderanno il titolo fino all'ultima gara. Alex Caffi, Alessandro all'anagrafe, venti anni, bresciano, al primo anno di formula 3 su Ralt RT3 Alfa Romeo Novamotor dell'Euroteam preparata da Gabriele Seresina, e Alessandro Santin, bassanese, jesolano di adozione, ventisei anni appena compiuti, al terzo anno di formula 3, su Ralt RT3 Alfa Romeo Novamotor del team Coloni sono i due protagonisti di questa sfida. In lizza per il titolo

sono rimasti solo loro due dopo un campionato appassionante anche se matematicamente, nel caso che Santin e Caffi non dovessero prendere punti nelle ultime due gare, sono ancora in gioco Scapini e Tacchino con le due Ralt-Volkswagen. Ma si sa i miracoli (16 e 17 punti separano rispettivamente Caffi da Scapini e da Tacchino) in automobilismo poche volte sono avvenuti, ed ecco che la lotta a quattro fino a quattro prove dal termine si è ormai ridotta a due dopo la gara di Vallelunga.

COMUNQUE andrà a finire, sarà una vittoria Alfa Romeo Novamotor e la Volkswagen dovrà rimandare alla prossima stagione la speranza di strappare il titolo tricolore con un pilota che sulla vettura monti un suo motore. Ma rifacciamo in breve la storia del campionato per vedere come siamo giunti alla sfida finale che può assumere aspetti da «mezzogiorno di



ALESSANDRO SANTIN/Sicurezza e serenità

«Il titolo sarà mio»

1 «Mi sento tranquillo e rilassato più che mai convinto del mezzo meccanico che ho a disposizione, della capacità del team e dei meccanici che lavorano nella squadra. Infine sono sicuro delle mie possibilità».

2 «No. Sinceramente non avrei pensato di trovarmi in questa situazione di punteggio a due gare dal termine, anche perché nel corso della stagione ho perso parecchi punti che avevo contato di conquistare. Se non fossi stato involontariamente danneggiato nelle due gare di Varano e non mi fossero stati tolti 6 punti conquistati al Mugello per la questione delle gomme da pioggia usate nelle prove ufficiali avrei già il campionato in tasca. Vincere un campionato contro Caffi che ha dimostrato di essere veloce è senz'altro meglio che vincere un campionato contro nessuno».

3 «Ad inizio stagione pensavo sarebbe stato Voulaz il mio rivale in seconda battuta avrei messo Forini e Barbazza, ma poi Voulaz ha scelto la "strada" europea e Forini e Barbazza hanno avuto una stagione con alti e bassi. È venuto così alla ribalta Caffi che dalle prime gare si è dimostrato molto veloce e con una vettura competitiva ed ho capito che sarebbe stato lui l'avversario da battere».

Sette domande

1 Come vivi le ore che precedono i due scontri finali?

2 Ad inizio campionato avresti immaginato che ti saresti trovato in tale situazione di punteggio a due gare dal termine?

3 Pensavi che sarebbe stato Santin (Caffi) il tuo rivale?

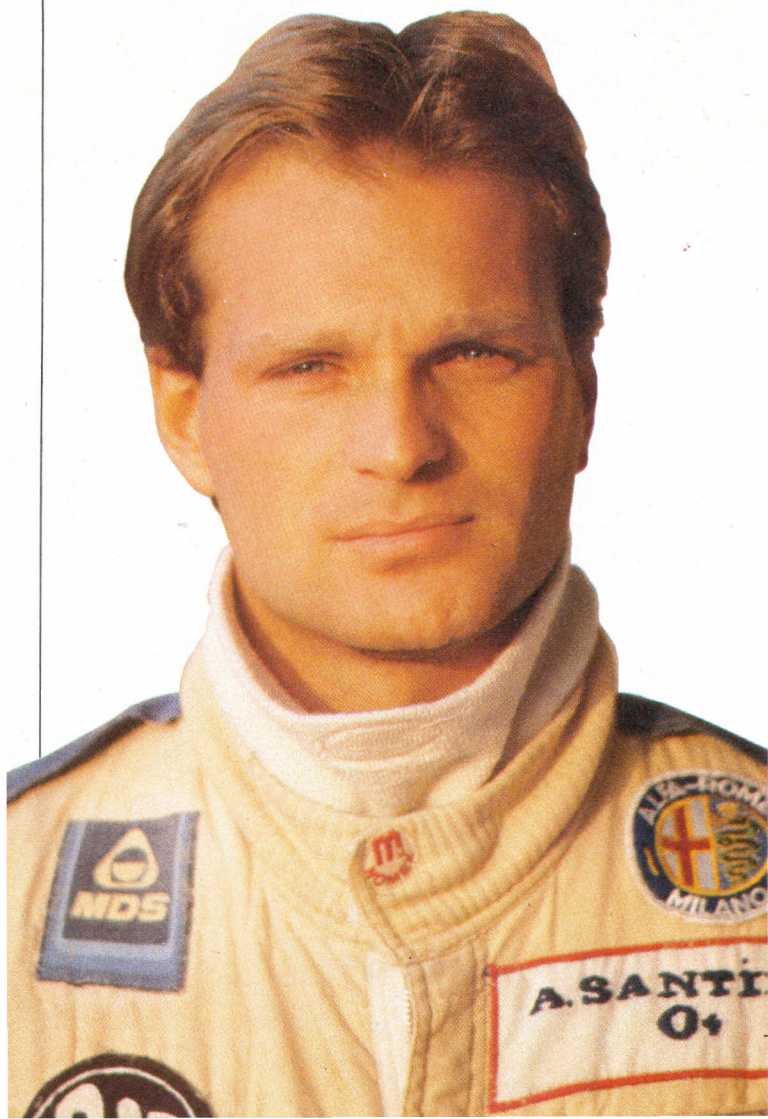
4 Imola e Misano sono le due piste in cui si deciderà il campionato. Su quale circuito ritieni di avere più chances nei

5 «Penso di avere chances in entrambe le piste, che sono molto veloci e questa è una caratteristica che amo particolarmente. Entrambe poi hanno delle partenze in cui difficilmente per il largo spazio e la configurazione della pista possono accadere degli incidenti».

6 «Mi auguro che l'esito sia a mio favore. Io non sono un fatalista. Salvo incidenti o rotture meccaniche io mi sento in grado di conquistare il titolo».

7 «Penso di sì. Mi ritengo pienamente soddisfatto qualunque sarà il risultato finale».

8 «Non ho idea».





fuoco» per riprendere il titolo di uno storico film western. Si inizia a Vallelunga dove vince Voulaz su Ralt Volkswagen dell'Automotor; Santin è quarto dopo una strepitosa rimonta dovuta ad un testa coda iniziale che lo fa precipitare in ultima posizione. Caffi è costretto al ritiro con il cambio k.o. quando è nelle prime posizioni ancora in batteria. Santin ha ancora una Ralt Rt3 del 1983. Al Mugello vince Forini su Dallara Alfa Romeo del team Venturini; Santin è secondo sempre con la Ralt '83 e Caffi è terzo. Ma un reclamo del team di Caffi sull'uso di gomme da pioggia nelle prove ufficiali da parte di Santin mette in discussione il risultato del pilota di Coloni. Dopo la seconda prova Santin è primo in campionato assieme a Forini e a

Voulaz che dopo questa gara decide di correre in campionato europeo. Caffi è solo sesto. A Misano giunge la prima vittoria di Santin che batte proprio Caffi, che nelle ultime battute si vede superare anche da Tacchino; Caffi pecca di inesperienza nelle fasi iniziali della finale, sciupando le sue gomme con un ritmo troppo elevato; Santin è con la Ralt delle gare precedenti, però aggiornata aerodinamicamente secondo lo stile '84. Dopo la terza prova Santin mantiene il comando e Caffi è quinto. Al Mugello Santin bisca il successo e batte proprio Caffi che passa in classifica generale terzo dietro a Santin e a Tacchino.

A MONZA Santin parte con la Ralt modello 84 ritenendo il suo team poco competitiva la Ralt 83. La gara è un duello sul bagnato tra Santin e Caffi; c'è anche una toccata fra i due, il più svelto a ripartire è Caffi che batte Santin negli ultimi due giri. Dopo Monza Santin è pri-

A sinistra: Santin davanti a Caffi. Una situazione abituale nel campionato di quest'anno. Il veneto è già da tre anni in F. 3 mentre Caffi è alla sua prima stagione (fotoTeso)

segue

ALEX CAFFI/Consapevolezza e tranquillità «Forse ha ragione...»

e ai «duellanti»

confronti dell'avversario?

5 Qual è il tuo pronostico sull'esito finale alla luce del campionato fino a qui disputato?

6 Comunque dovesse finire il campionato, ti ritieni soddisfatto della tua stagione?

7 Se tu dovessi vincere il campionato 84, cosa farai nel 1985?

1 «Sono tranquillo perché mi trovo nelle condizioni di non perdere niente anche se dovessi arrivare secondo. Ho 20 anni, è il primo campionato che disputo in formula 3 e per me un secondo posto dietro a Santin, pilota esperto, vale una vittoria. Santin è partito per vincere, in questo momento il campionato può solo perderlo; io sono partito per fare dell'esperienza in vista di una stagione 85 e come meta mi ero prefissato di arrivare entro i primi sei».

2 «No! Ripeto. Non avrei mai pensato ad inizio stagione di poter vincere delle gare come poi è successo. Ho avuto modo quest'anno di

mettermi in luce e farmi conoscere nell'ambiente. Per un ragazzo di vent'anni al primo di formula 3 è già molto».

3 «Sì! Santin corre da tre anni in formula 3. Corre con il team che ha già vinto due campionati. Lo scorso anno è salito due volte sul podio. Se avessi dovuto scommettere su chi avrebbe vinto il campionato, avrei puntato su di lui».

4 «Devo dire che la pista di Imola è quella che mi piace di più fra quelle italiane da quando corro. Misano è la pista nella quale avrei potuto vincere la mia prima gara se non avessi peccato di inesperienza e avessi rovinato le gomme nei primi giri. Fra Imola e Misano debbo dire che mi sento più tranquillo nell'ultimo circuito. Io comunque ce la metterò tutta in entrambi!»

5 «Il favorito resta Santin ed il suo team che negli ultimi anni ha vinto due campionati italiani ed uno europeo. Certo nelle corse può succedere di tutto, basta che uno dei due si fermi a Imola per qualsiasi motivo ed il gioco è fatto; staremo a vedere!»

6 «Non mi aspettavo, come ho già detto, di stare in classifica dove sono».

7 «Ancora non lo so. Con i regolamenti attuali che hanno abolito il campionato europeo di Formula 3 e quello di Formula 2 è difficile per un giovane proseguire nella carriera». □



FOTOFINISH

segue

mo e dietro di lui c'è Caffi a dieci punti. A Magione la situazione di classifica non muta anche se ai vertici si inserisce Scapini che porta alla vittoria la sua Ralt Volkswagen. Caffi si ritira in batteria dopo un testacoda; Santin in finale entra in collisione con Forini ed è costretto al ritiro. A Varano bis di Scapini con Caffi secondo che approfitta di un'uscita di strada di Apicella. Cinque giorni dopo Varano, giunge dal Tribunale nazionale d'appello la notizia che Santin viene escluso di classifica dal Mugello per la nota faccenda delle gomme da pioggia. La nuova classifica vede Caffi primo con quattro punti di vantaggio su Santin. A Pergusa Santin vince di rabbia battendo Scapini dopo una gara in cui Caffi è protagonista nelle prime battute di un bel duello con lo stesso Santin interrotto per la rottura della sospensione posteriore sinistra. Santin torna così primo in classifica con cinque punti di vantaggio su Caffi e nove su Scapini. Ma a Varano la sfortuna si accanisce ancora contro Santin che alla prima curva della batteria, rompe l'al-



Santin, sul gradino più alto, e Caffi. Si ripeteranno a Imola? A sinistra Tacchino, attualmente quarto in campionato con la Ralt. (FotoTeso)

Gratis a Imola F. 3

RICORDIAMO che, come da tempo annunciato, tutti i possessori del biglietto acquistato in occasione del Gp di S. Marino F.1 1984, potranno assistere gratuitamente alla gara di F. 3 in programma domenica prossima a Imola

Così il tricolore F.3 dopo 10 gare

PILOTA	GARE										TOTALE
	VALLELUNGA (25-3)	MUGELLO (8-4)	MISANO (23-4)	MUGELLO (13-5)	MONZA (27-5)	MAGIONE (10-6)	VARANO (17-6)	PERGUSA (8-7)	VARANO (16-9)	VALLELUNGA (30-9)	
1. Caffi	—	6	4	6	9	—	6	—	9	6	46
2. Santin	3	—	9	9	6	—	—	9	—	9	45
3. Scapini	—	—	1	—	2	9	9	6	3	—	30
4. Tacchino	4	3	6	3	—	—	3	4	6	—	29
5. Forini	—	9	3	—	—	4	—	—	1	—	17
6. Apicella	—	—	—	4	—	6	—	1	—	4	15
7. Barbazza	—	4	2	1	4	3	—	—	—	—	14
8. Voulaz	9	—	—	—	—	—	—	—	3	—	12
9. Famà	6	2	—	—	—	1	2	—	—	—	11

10. Mancini p. 9; 11. Giannini p. 8; 12. Cazzaniga, Antonioni p. 3; 14. Frassoni, Vismara, Sulentic, Fungio p. 2.

berino del cambio difettoso e si ritira. La finale, svoltasi sotto la pioggia, viene vinta da Caffi dopo un bel duello con Apicella che gli consegna la vittoria su di un piatto d'argento per una uscita di pista. Caffi torna così primo in classifica con 4 punti di vantaggio su Santin. In lizza per il titolo restano comunque ancora Scapini e Tacchino con le loro Ralt Volkswagen.

SI GIUNGE così a Vallelunga dove Santin batte in finale sotto la pioggia proprio Caffi autore di una bella rimonta in batteria, dopo problemi al cambio avuti nelle prove, problemi che in finale lo lasciano senza la prima marcia. Prima di Imola, dunque, Santin riduce di un solo punto lo svantaggio nei confronti di Caffi. □

È in edicola



Il trimestrale indispensabile a chi ama l'avventura

GENTE motori Anno 3 Numero 8 Ottobre Dicembre 1984 Lire 3500 AUTO IN FUORISTRADA

Lezioni di guida
Dagli Appennini
alla giungla

Mutt "M151"
la degna erede
di mamma Jeep



Land Rover "90"
grande prova
in anteprima



Suzuki "SJ 410"
test completo



Rusconi Editore

TROFEO PALETTI/Solo dieci F.3 al via

Che compleanno Apicella!

VARANO MELEGARI - Marco Apicella come regalo del suo compleanno (19 anni proprio domenica scorsa) ha per così dire «rotto il ghiaccio» vincendo la sua 1. gara di Formula 3. Il bolognese che conquistando il Trofeo Riccardo Paletti, ha così acquisito il diritto di sostenere con le March Mike Earle un test su una Formula 2, non ha avuto problemi ad imporsi in questa gara non valida per il Campionato italiano evoluto dall'Associazione Amici di Riccardo Paletti, a ricordo del pilota tragicamente scomparso a Montreal. Apicella ha battuto mantenendo per 25 giri sempre il comando Barbazza e Frassoni. A questo Trofeo Paletti hanno partecipato solo 10 piloti. Apicella è partito bene mentre Frassoni, che sulla sua Ralt montava un alettone posteriore inedito per la Formula 3, in seconda fila faceva pattinare un po' le gomme; alla prima curva Apicella precedeva Barbazza, Frassoni poi superato da Forini, Bertaggia, il rientrante Lanzetti Tarquini, Melito e Fusetti. Con Apicella che controllava il suo primo posto le posizioni si stabilizzano con Barbazza secondo seguito da Forini, Frasso-

ni, Tarquini, Bertaggia poi in testa coda e Lanzetti. A metà gara con Apicella autore del giro più veloce e Barbazza a pochi secondi da lui, Frassoni si avvicinava a Forini e a quattro giri dal termine approfittando del sorpasso del già doppiato Fusetti, Frassoni alla Ickx superava Forini. La classifica vedeva dunque primo Apicella, Barbazza, Frassoni, Forini, Tarquini e Lanzetti.

Roberto Teso

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Verona, 7 ottobre 1984

4. TROFEO Banca del Monte di Parma - Coppa Concessionaria Cabauto - Trofeo Riccardo Paletti

La classifica

1. Apicella (Ralt RT3 Alfa Romeo Novamotor) giri 25 in 22'02"95 alla media di 122.454 kmh; 2. Barbazza (Dallara 383 Alfa Romeo) 22'05"68; 3. Frassoni (Ralt RT3 VW) 22'19"66; 4. Forini (Dallara 383 Alfa Romeo) 22'22"10; 5. Tarquini (Dallara 383 Toyota) 22'25"99; 6. Lanzetti (Ralt RT3 Alfa Romeo) 22'38"64; 7. Melito (Ralt RT3 Alfa Romeo) 22'40"05; 8. Bertaggia (Ralt RT3 VW) 22'40"69; 9. Fusetti (Ralt RT3 Fiat) a 1 giro.

□ Giro più veloce: Apicella in 51"85 media di 124.975 kmh.

COPPA R5/I giochi sono fatti

Brand quasi campione

VARANO MELAGARI - Con un secondo posto in batteria ed il primo in finale, Marco Brand può quasi matematicamente scrivere il suo nome nella decima casella dell'albo d'oro della Coppa Renault 5 Elf, dopo aver sfiorato il successo assoluto nel 1980. La tensione della penultima gara di campionato, dopo la clamorosa squalifica tecnica del leader Conti di due settimane fa, si era fatta sentire già in mattinata nella bagnatissima prima batteria durante la quale Naddeo aveva preso un po' troppo alla lettera l'ordine di fare da guardia del corpo a Brand e veniva escluso dall'ordine di arrivo per scorrettezze; stessa sorte toccava a Torelli. La vittoria di questa agitata batteria andava ad un velocissimo Dini, mentre nella seconda frazione, molto più lineare, cavalcava tranquilla al comando di «Camaleo», con Zambaiti e Acco ai posti d'onore. In finale, andato subito al comando Brand, le cose non si mettevano molto bene per Roberto Passeri, secondo in classifica generale, invischiato in settima posizione dietro a Camaleo, Zambaiti, Ricci, Acco e Dini: il giovane pilota umbro infatti in questa gara doveva assolutamente vincere per presentarsi alle finali del Paul Ricard il prossimo 28 ottobre, con ancora concrete speranze per l'assoluto. Comunque con una rimonta tenace

si portava fino al terzo posto dietro a «Camaleo», per poi agguantare la seconda piazza per pochissimi centimetri proprio sul traguardo.

Roberto Argenti

COPPA R5

Varano, 7 ottobre 1984

Le classifiche

1. **batteria:** 1. Dini 10 giri 11'23"02 media 94.087 kmh; 2. Brand 11'26"45; 3. Ricci 11'27"91; 4. Salvadori 11'30"86; 5. Andreani 11'39"56; 6. Sforza 11'59"20; 7. Freschi 12'16"84; 8. Sgardelli 12'18"02; 9. Sandonà 12'18"02.

□ Giro più veloce: Torelli 1'06"46 media 97.050 kmh.

2. **batteria:** 1. «Camaleo» 10 giri 11'10"87 media 96.059 kmh; 2. Zambaiti 11'11"72; 3. Acco 11'18"70; 4. Passeri 11'19"02; 5. Corti 11'27"39; 6. Tosolini 11'32"78; 7. Stringa 11'40"27; 8. Taruffi 11'52"60; 9. Vitale 12'17"80.

□ Giro più veloce: Zambaiti 1'05"64 media 98.057 kmh.

Finale: 1. Brand 23 giri 25'01"12 media 99.028 kmh; 2. Passeri 25'08"83; 3. Camaleo 25'08"83; 4. Zambaiti 25'17"85; 5. Ricci 25'23"65; 6. Tosolini 25'33"04; 7. Acco 25'38"33; 8. Dini 25'38"33; 9. Salvadori 25'48"20; 10. Andreani 25'51"44; 11. Gardelli 25'52"29; 12. Corti 25'53"43; 13. Vitale 26'03"76; 14. Sforza a 1 giro; 15. Treschi a 1 giro; 16. Sandonà a 1 giro; 17. Taruffi a 1 giro.

□ Giro più veloce: Passeri 1'04"11 media 101.07 kmh.
Classifica Coppa R5: 1. Brand 85 punti; 2. Passeri 73; 3. Salvadori e Tosolini 56; 5. Acco e Zambaiti 53; 7. Gardelli 44.

■ **BARILLA.** Il pilota parmense ha terminato la scorsa settimana il servizio militare. Presto come As ha già annunciato proverà una Brabham Bmw Bt 53 di F.1 al Paul Ricard. Ma i piani per la prossima stagione del giovane pilota della Lancia sono rivolti più che altro alla F.3000, dove dovrebbe essere sponsorizzato da un'importante società internazionale.

■ **BELMONDO.** I francesi hanno definito il finale di stagione di Paul Belmondo alquanto disastroso. Il figlio del popolare Jean Paul Belmondo ha infatti perduto anche il terzo posto nella graduatoria finale, essendo stato preceduto da Raphael nell'ultima gara di Albi.

■ **REGOSA.** Giulio Regosa, il popolare pilota bresciano specialista di formule promozionali, si sta appassionando alle corse in salita. Ha infatti corso in questa stagione al volante di una Chevron, con la quale correrà nelle principali gare del campionato della montagna il prossimo anno.

EUROCROSS

Giornata no per Apostoli

BRNO - L'ultima gara del campionato europeo di autocross è stata particolarmente sfortunata per gli italiani. Remo Apostoli si è dovuto ritirare nella 2. divisione a soli due giri dal termine proprio mentre era comodamente in testa alla corsa. La Porsche del pilota italiano ha rotto il motore, cosiccome la vettura di Rossetti, pure lui ritiratosi quando era in terza posizione. Nella 3. divisione, i piloti locali hanno dato spettacolo, finendo per dominare la corsa, vinta dal pilota della Tatra Alois Havel.

EUROCROSS

Brno, 7 ottobre 1984

Le classifiche

2. **divisione:** 1. Hofer (Porsche); 2. Kriese (Volkswagen); 3. Hovorka (Vw); 4. Mahr (Skoda); 5. Pavlicek (Skoda); 6. Kacirek (Skoda).

3. **divisione:** 1. Havel (Tatra); 2. Uher (Skoda); 3. Bartos (Skoda); 4. Roessel (Porsche); 5. Vlasaty (Skoda); 6. Volk (Volkswagen).

■ **EARLE.** Oltre ad Apicella sosterranno il test di F. 2 con la squadra di Mike Earle altri due piloti particolarmente meritevoli partecipanti al Campionato Italiano di F. 3 che saranno scelti dall'autodromo di Varano e dagli Amici di Riccardo Paletti fra quelli partecipanti alle gare svoltesi a Varano.

SPORT

Sanesi continua a sperare

LE ALTRE gare di Varano sono state aperte dalla prova di campionato di F. 400 vinta da Romagnoli su Zeri e Buratti. Hanno poi preso il via le dieci vetture della 1. divisione sport dove il probabile campione tricolore Gozzi ha preceduto di oltre 3 secondi la Chevron di Genari e Arcadio Pezzali, salito per l'occasione sulla Lucchini di Capuzzo. Nella 2. divisione sport Sanesi e Parpinelli hanno lottato a lungo tra loro fino a quando l'ha spuntata il primo, che ha approfittato di un testa-coda del rivale per incrementare il proprio vantaggio. Sanesi vincendo la sua divisione mantiene il 2. posto nella classifica generale di campionato e resta l'unico in grado di strappare a Gozzi il titolo sport. (r.t.)

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Varano, 7 ottobre 1984

Le classifiche

Formula 400: 1. Romagnoli (Ginkgo) giri 22 in 27'08"42 alla media di 87.545 kmh; 2. Zeri (Condor) 27'42"43; 3. Buratti (B.L.M.) 27'43"38; 4. Quercetti (Ginkgo) 27'50"10; 5. Zanotti (Ginkgo) a 1 giro; 6. Distefano (Ginkgo) a 2 giri; 7. Bellini (Raggiani) a 2 giri; 8. Erbacci (B.L.M.) a 11 giri.

GRUPPO 6 - 1. Divisione: 1. Gozzi (Lucchini) giri 28 in 27'29"88 alla media di 109.972 kmh; 2. Gennari (Chevron) 27'31"83; 3. Pezzali (Lucchini) 27'41"54; 4. Faggioli (Osella) 28'18"81; 5. Tenani (Lucchini) a 1 giro; 6. Torelli (Chevron) a 2 giri; 7. Ginneschi (Osella) a 14 giri.
□ Giro più veloce: Pezzali in 56"81 alla media di 114.064 kmh.

2. **Divisione:** 1. Sanesi (Osella Bmw) giri 28 in 25'07"29 alla media di 120.375 kmh; 2. Parpinelli (Osella Bmw) 25'25"45; 3. Veninata (Osella Hart) a 2 giri; 4. Randaccio (Chevron Bmw) a 2 giri.

□ Giro più veloce: Sanesi in 52"32 media 123.853 kmh.

3. **Divisione:** 1. Faraci (Osella Carma) giri 26 in 25'13"43.

■ **ARNO.** Le Arno Alfa Romeo di Giannini e Mancini pur iscritte al Trofeo Riccardo Paletti dopo le prove libere di venerdì per problemi tecnici hanno preferito dare forfait.

■ **ALETTONE.** Ha destato interesse il nuovo alettone posteriore sperimentato in prove e in gara da Frassoni; è la prima volta che in F. 3 si vede un tale alettone molto somigliante a quello introdotto dalla Ferrari in F. 1 e poi copiato da tutte le altre squadre. Sembra abbia dato buoni risultati di scarico aerodinamico.

■ **LANZETTI.** Tra le novità presenti nelle squadre da rilevare il rientro di Lanzetti su Ralt Astofer ex Astelod con la quale Voulaz ha corso le ultime due corse di campionato; da notare poi il debutto di Melito sulla Ralt di Caielli ex Nanni e la presenza almeno in prova di due motori Fiat Albertinazzi con i piloti Mendis e Fusetti.

F. PANDA/II Trofeo Cadetti a Quartero

Finale col botto

Nell'ultima gara a Monza, vinta da Aghemio, uno spettacolare incidente ha coinvolto il capoclassifica e Ottini, favorendo il primo

MONZA — È finita col botto l'ultima gara del Cadetti Agip '84, che vedeva Ottini lottare con Quartero per la vittoria nel trofeo. Ha vinto Quartero, ma non come avrebbe voluto. Infatti sia Ottini che Quartero sono stati coinvolti in un pauroso incidente nella volata per il secondo posto. Ottini è volato in aria ribaltandosi e ferendosi alla mano sinistra nell'atterraggio. Quartero invece ha distrutto la vettura che nel contraccolpo ha picchiato sul muretto dei box, provocando il panico fra gli addetti alle segnalazioni. Il terzo protagonista di questo finale incandescente, Bianchi, ha tagliato il traguardo in 2. posizione con le ruote che si staccavano dalla vettu-

ra! La gara è stata vinta da Aghemio, il giovane portacolori della Scuderia Salvati, non ha sbagliato nulla e si è imposto in sicurezza. Chi ha avuto i suoi problemi è stato, fra gli altri, Sandonà, che è volato in aria anche lui, ma da un'altra parte del circuito. Al via, invece, ci ha pensato Valori ad agitare gli animi: tamponato, è volato su cinque vetture che lo precedevano, eliminando Radaelli e Cazzaniga e attardando Maestri e il bravo Ballabio. (p.c.)

FORMULA PANDA

Monza, 7 ottobre 1984

Ultima gara del Trofeo Cadetti Agip

Le classifiche

1. batteria: 1. Aghemio (Tatuus) 10 giri in 10'27"1; 2. Sandonà (Tatuus) 10'27"2; 3. Quartero (Dama) 10'27"3; 4. De Bellis (Comepre) 10'39"1; 5. Minellono (Crs) 10'41"5; 6. Ballabio (Tatuus) 10'41"9; 7. Notarnicola (Santandrea) 10'42"0; 8. Valori (Gsv) 10'42"6.

2. batteria: 1. Bianchi (Tatuus) 10 giri in 10'39"00; 2. Radaelli (Tatuus) 10'39"02; 3. Maddonnini (Comepre) 10'39"04; 4. Ottini (Crs) 10'39"06; 5. Barlassina (Ellenne) 10'41"4; 6. Cazzaniga (Crs) 10'41"6; 7. Elli (Moschella) 10'44"00; 8. Rossetti (Ellenne) 10'48"02; 9. Assi (Crs) 10'51"5.

3. batteria: 1. Musani (Ermolli) 10 giri in 10'37"8; 2. Mercatelli (Mig) 10'38"9; 3. Vergani (Tatuus) 10'39"1; 4. Mascheroni (Tatuus) 10'39"3; 5. Radaelli (Tatuus) 10'39"6; 6. Avanzini (Crs) 10'39"8; 7. Maestri (Corsini) 10'40"1; 8. Radaelli (Radaelli) 10'40"6.

Finale: 1. Aghemio (Tatuus) 22 giri in 22'55"00, media 138,528 kmh; 2. Bianchi (Tatuus) a 13'71; 3. De Bellis (Comepre) a 16"46; 4. Mercatelli (Mig) a 16"76; 5. Musani (Ermolli) a 19"08; 6. Barlassina (Ellenne) a 19"37; 7. Ballabio (Tatuus) a 23"37; 8. Maestri (Corsini) a 23"73; 9. Minellono (Crs) a 24"26; 10. Radaelli (Tatuus) a 24"85; 11. Mascheroni (Tatuus) a 26"72; 12. Maddonnini (Comepre) a 32"57.

Classifica finale Trofeo Cadetti '84: 1. Quartero p. 40; 2. Ottini p. 34; 3. Aghemio p. 29; 4. Mercatelli p. 23; 5. Maddonnini p. 20.

Classifica finale F. Monza 500 cc: 1. Ghezzi (Repetto) 15 giri in 18'19"4, media 118,128 kmh; 2. Sada (Madis) a 24"9; 3. Marchiq (S. Andrea) a 28"5; 4. Dragotto (Dall'Oglio) a 47"; 5. Pareschi (Repetto) a 47"1; 6. Coppi (S. Andrea) a 49"8; 7. Guzzi (Tatuus) a 1 giro; 8. Vercelli (Vargiu) a 1 giro; 9. Ambrodi (Tonetti) a 1 giro; 10. Marabotto (Mascheroni) a 1 giro; 11. Gibelli (Vargiu) a 1 giro.

■ IL FERRARI CLUB 27 di Cisarno organizza per domenica 14 ottobre a Zingonia (BG) il 2. GP per radiomodelli. La manifestazione si svolgerà nella mattinata e vedrà la partecipazione di alcuni piloti di F. Panda, che esportano le loro vetture e daranno una speciale esibizione.

A Stefano Benelli la F. Panda di Autosprint

«Il più bel regalo della mia vita»

A Monza si è classificato 14. in batteria

MONZA — Si chiama Stefano Benelli il vincitore del concorso Autosprint «Vinci una F. Panda». Ha 24 anni ed è nato a Fidenza (PR) ma lavora a Mariano Comense (CO) in una ditta che produce mobili. Era alla sua prima esperienza, ma da quanto ha fatto vedere in pista, si può essere certi che se dovesse iniziare a correre seriamente, potrebbe raggiungere ottimi traguardi. «Non pensavo assolutamente di vincere — ci racconta — e quando mi hanno comunicato che ero il vincitore, sono esploso in un urlo di gioia. Le vetture le avevo già viste correre a Monza e credevo che l'impatto fosse più difficile, invece mi sono trovato bene». Ha girato in l'04"64 con un motore che non era il massimo, ha impressionato il suo modo di fare, per gradi, tipico del pilota purosangue. Pensi di proseguire? «Magari! — risponde — ma è un problema di mancanza di soldi. Per il momento mi godo questa esperienza e poi si vedrà». I responsabili del Team Tatuus erano molto soddisfatti visto che il ragazzo non solo ha fatto buona pubblicità agli organizzatori del concorso, ma ha permesso di vedere all'opera un giovane con dei numeri che non avrebbe magari mai avuto possibilità per correre. Stefano ci racconta la sua gara: «Sono partito bene e al primo giro ho passato un pilota in Parabolica e non l'ho più visto. Ma come vanno forte

i primi! Sembravano degli aerei! Vorrei ringraziare la Klippan e Autosprint per questo che è il regalo più bello della mia vita». Stefano è giunto 14° in una batteria fra le più dure e selettive del Cadetti '84.

P. Cic.

Ecco i nuovi programmi di Henry Morrogh

In questo periodo Henry Morrogh è particolarmente fiero dei suoi giovani allievi che si stanno facendo strada nel mondo delle corse. Alessandro Santin e Alex Caffi, attualmente in lotta per il casco tricolore della F. 3 sono infatti ex allievi del popolare istruttore irlandese. Frattanto Morrogh ha programmato il calendario delle gare club di questo autunno-inverno. Le corse si svolgeranno a Magione il 21 ottobre, il 18 novembre e il 9 dicembre. Continueranno regolarmente i corsi di pilotaggio e di perfezionamento.

■ BALLABIO. Prendono sempre più insistenza le voci che vogliono il milanese Fulvio Maria Ballabio alla guida di una monoposto Cart nel prossimo anno.



Stefano Benelli, 24enne di Mariano Comense, al volante della F. Panda del concorso AS-Klippan. Ha vinto indovinando il tempo della pole position di Vallenga F.3 con una approssimazione di 13 centesimi. In basso la sua scheda di partecipazione

CONCORSO Formula Panda		Gara del 7-10-84	
IL SOTTOSCRITTO <u>BENELLI STEFANO</u>			
NATO A <u>FIDENZA (PR)</u>		IL <u>27-9-1960</u>	
RESIDENTE A <u>MARIANO COMENSE</u>		CAP <u>22066</u> PROVINCIA <u>CO</u>	
VIA O PIAZZA <u>3 VENEZIE</u>		N. <u>55</u> TELEFONO <u>031-749778</u>	
PATENTE ALTO NUMERO <u>CO2227658</u>		RILASCIATA A <u>COMO</u> IL <u>21/1/84</u>	
INTENDE PARTECIPARE AL CONCORSO «C'È UNA F. PANDA CHE TI ASPETTA» E PREVEDE, PER LA GARA DI F. 3 A VALLELUNGA DEL 30.9.84, I SEGUENTI TEMPI DI QUALIFICAZIONE:			
1°	<u>1.17.821</u>	2°	<u>1.18.100</u>
3°	<u>1.18.433</u>		

RALLY 1. SERIE/Villa d'Este

Beretta di precisione

Con una gara tutta regolarità, il pilota di Lecco ha vinto sulle strade di casa, confermando la fresca conquista del titolo di seconda zona

COMO — Roberto Beretta e Francesco Pozzi (Lancia Rally), già matematicamente campioni della zona 2 dalla Coppa Valtellina, hanno suggellato la conquista della Coppa Italia vincendo anche sulle strade di casa. Su un percorso reso insidioso dal fondo viscido e spesso sporco, il pilota di Lecco ha impostato la gara sulla regolarità. Nelle prime quattro speciali Fontana-Gazzani (Ferrari) e Biasuzzi-Mazzassa (Lancia Rally) sono riusciti a contrastare Beretta, il quale nella quinta PS ha sferrato l'attacco decisivo. L'ottima conoscenza di questo tracciato e l'indovinata scelta delle gomme (slick contro le intermedie dei diretti rivali) hanno consentito ai portacolori della Scuderia Alberto Alberti di accumulare un margine sufficiente per cogliere la quarta affermazione consecutiva. Secondo è giunto Fontana, dopo una bella gara caratterizzata anche dal miglior tempo in due speciali (una l'ha vinta Guggiari, sette Beretta). Un entusiasmante duello è avvenuto in gruppo A fra Porro-Cima (Alfetta GTV) e Sipsz-Bignardi (Manta GTE), con Zavattoni-Arioli (Kadett GTE) subito dietro pronti ad approfittare di qualche errore. Alla fine l'ha spuntata Porro passando Sipsz proprio nell'ultima speciale. In gruppo N Agostoni ha prevalso su Ferrario con oltre due minuti di vantaggio.

Mario Alessiani

RALLY 1. SERIE

Como, 6-7 ottobre 1984

7. Trofeo Villa d'Este

Gara internazionale valevole per la Coppa Italia zona 2, coeff. 3

Le classifiche

Assoluta: 1. Beretta-Pozzi (Lancia Rally) in 1.54'50"; 2. Fontana-Gazzani (Ferrari 308 GTB) 1.55'49"; 3. Biasuzzi-Mazzassa (Lancia Rally) 1.56'48"; 4. Gelpi-Maglia (Porsche 911 SC) 1.56'58"; 5. Porro-Cima (Alfetta GTV) 1.57'42"; 6. Sipsz-Bignardi (Opel Manta) 1.58'01"; 7. Zavattoni-Arioli (Kadett GTE) 1.59'41"; 8. Agostoni-Piro (Ritmo 130) 2.00'42"; 9. Tortora-Barzaghi (Ferrari 308 GTB) 2.00'50"; 10. Colombelli-Mezzera (Kadett) 2.02'06".

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Cavenaghi-Squinzi (A 112) 2.14'48"; 2. Spreafico-Bertacchi (A 112) 2.16'50"; 3. Lucini-Romeo (Peugeot 104) 2.17'20"; 4. Baletti-Marchesotti (A 112) 2.18'33"; 5. Vavassori-Invernizzi (A 112) 2.18'43"; 6. Giusto-Agamenzone (A 112) 2.20'58"; 7. Marchi-Romchi (A 112) 2.20'59"; 8. Negri-Vivari (A 112) 2.29'21"; 9. Galeotti-Gervasoni (A 112) 2.32'22".
Classe 1400: 1. Ambrosoli-Veronelli (Talbot Samba) in 2.09'50"; 2. Legnani-Castelli (Opel Corsa SR) 2.10'11"; 3. Persico-Riccio (Opel Corsa SR) 2.10'23"; 4. Persico-Scazzoli (Opel Corsa SR) 2.10'54"; 5. Rusconi-Vacchi (Opel Corsa) 2.13'04"; 6. Barzetti-Girotti (Talbot Samba) 2.13'08"; 7. Reverse-Reverse (Citroën Visa) 2.15'10"; 8. Camozzi-Mascheri (Opel Corsa SR) 2.17'00"; 9. Brambilla-Lovati (Samba)

2.18'11"; 10. Giannini-Borghesi (Samba) 2.20'42"; 11. Fogazzi-Limonta (Samba) 2.21'14".

Classe 1600: 1. Bozzi-Marconi (Ford XR3 J) in 2.09'24"; 2. Peroni-Viviani (Ford XR3) 2.12'12"; 3. Folco-Cresciani (Ford XR3) 2.13'27"; 4. Visentini-Milani (Ford XR3) 2.13'31"; 5. Gaggioli-Gaggioli (Ford XR3) 2.24'32"; 6. Corunto-Pavanello (Alfasud TI) 2.25'57".

Classe 2000: 1. Agostoni-Piro (Ritmo 130) in 2.00'42"; 2. Ferrario-Riva (Ritmo 130) 2.03'14"; 3. Mandelli-Galli (Ritmo) 2.03'47"; 4. Lolli-Migliori (Ritmo 130) 2.07'08"; 5. Brumana-Ruffini (Ritmo 130) 2.08'56"; 6. Marchetti-Galli (Ritmo 130) 2.11'34"; 7. Albano-Manterno (R5 Alpine) 2.13'38"; 8. Gneccchi-Rossi (Ritmo 130) 2.18'38"; 9. Sandini-Muzio (Kadett GTE) 2.37'30".

Classe oltre 2000 (non costituita): 1. Balzarotti-Menchini (Delta HF) in 2.35'26".

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Fusi-Boschetto (A 112) in 2.10'48"; 2. Saldarini-Serratore (A 112) 2.15'57"; 3. Cattaneo-Balestrini (127 S) 2.16'16"; 4. Morini-Giorgi (127 S) 2.18'20"; 5. Todisco-Botta (A 112) 2.20'53"; 6. Fusi-Donia (A 112) 2.21'56"; 7. De Juli-De Juli (A 112) 2.23'42"; 8. Fasoli-Gelpi (127) 2.33'20".

Classe 1300: 1. Valsecchi-Folcio (Innocenti De Tomaso) in 2.17'24"; 2. Grigis-Bigoni (Alfasud TI) 2.19'29"; 3. Fusi-Sala Frigerio (Mini De Tomaso) 2.19'46"; 4. Palmisano-Terrenghi (Mini De Tomaso) 2.22'38"; 5. Gaini-Gaini (Alfasud Sprint) 2.25'29".

Classe 1600: 1. Petazzi-Martinelli (Golf GTI) in 2.05'49"; 2. Molteni-Seria (Sunbeam TI) 2.16'16"; 3. Bugatti-Chiesa (R5 Alpine) 2.21'59".

Classe 2000: 1. Sipsz-Bignardi (Manta GTE) in 1.58'01"; 2. Zavattoni-Arioli (Manta

GTE) 1.59'41"; 3. Abini-Abini (Manta GTE) 2.02'43"; 4. Garattini-Cesana (Kadett GTE) 2.04'13"; 5. Alberici-Del Prete (Manta GTE) 2.06'19"; 6. Ortalli-Luisetti (Ritmo 130) 2.09'15"; 7. Bianchi-Odoni (Opel Ascona) 2.17'53"; 8. Taeggi-Perucchini (Alfa GTV) 2.36'50".

Classe oltre 2000 (non costituita): 1. Porro-Cima (Alfa GTV 6) in 1.57'42".

GRUPPO 2

Classe 1150: 1. Corti-Di Marco (A 112) in 2.14'44"; 2. Re-Ricetti (A 112) 2.15'05"; 3. Giorgetti-Dal Col (127) 2.18'07"; 4. Conti-Mandelli (127 S) 2.18'19"; 5. Re-Rossini (A 112) 2.20'24".

Classe 1600: 1. Volpato-Zanella (Ritmo 75) in 2.03'27"; 2. Bartesaghi-Frigerio (Ritmo 75) 2.18'13".

Classe 2000: 1. Colombelli-Mezzera (Kadett) in 2.0'06"; 2. Binaschi-Tolomei (Kadett GTE) 2.09'45"; 3. Pelanconi-Rainoldi (Ascona) 2.12'39"; 4. Lonati-Lonati (Ford RS) 2.14'10".

GRUPPO B

Classe 2000: 1. Mattia-Birago (Escort RS) in 2.15'46".

Classe oltre 2000: 1. Beretta-Pozzi (Lancia Rally) in 1.54'50"; 2. Fontana-Gazzani (Ferrari 308 GTB) 1.55'49"; 3. Biasuzzi-Mazzassa (Lancia Rally) 1.56'48"; 4. Gelpi-Maglia (Porsche 911 SC) 1.56'58"; 5. Cazzaniga-Mainardi (Talbot Lotus) 2.07'33"; 6. Lanfranconi-Gandola (Porsche 911) 2.10'09"; 7. Gardini-Gelpi (Porsche) 2.12'47"; 8. Tibiletti-Pontecorvo (Porsche 911 SC) 2.13'32".

GRUPPO 4

Classe oltre 2000: 1. Tortora-Barzaghi (Ferrari 308 GTB) in 2.00'50"; 2. Sioli-Pontiggia (Porsche 911 SC) 2.02'28"; 3. Simoncini-Terzaghi (Beta Montecarlo) 2.14'54".

I «big» in Sardegna

QUESTI I «TOP» al via del rally Città di Sassari, settimo appuntamento del campionato Cir in programma a Sassari sabato prossimo. La partenza avverrà alle ore 10; l'arrivo, dopo diciotto prove speciali di sterrato è previsto per le 22. Ecco i numeri di gara e i concorrenti: 1) Tabaton-Tedeschini (Lancia Rally); 2) Woodner-Biondi (Lancia Rally); 3) Boretto-Boretto (Lancia Rally); 4) Signori-xx (Visa); 5) Fabbri-xx (Ritmo 130); 6) Maneo-Maneo Vangrandi (Ritmo 130); 7) Carlino-Silvetti (Lancia Rally); 8) Saporiti-xx (Opel Ascona 400); 9) Bresci-Molle (Opel Ascona 400); 10) Cellino-Carboni (Porsche 2700).

■ **BIONDI.** Il navigatore comasco Biondi, ex copilota di Bozzi nel concorso «Ford cerca un campione», correrà il rally Città di Sassari in programma sabato e domenica in coppia con il pilota statunitense John Woodner. I due porteranno in gara la Lancia 037 preparata da Mauro Nocentini, sponsorizzata dalla «Hell is for Heroes», una ditta di abbigliamento per il jogging.

■ **EURO CORTE INGLIS.** Terry Kaby si è imposto con la sua Nissan 240 RS nel rally El Corte Ingles, europeo a coeff. I disputato lo scorso fine settimana alle Canarie.

Con il tempo di 2h56'19" Kaby e il suo navigatore Cormley hanno battuto di 58" i locali Lamperti-Sarmiento, su Opel Ascona 400. Quinto si è classificato Shekar Mehta, con la Nissan 240 RS, distaccato dal vincitore di 8'09". (r.b.)

■ **DEMUTH NEL LUX.** Imponente nell'Adac Sachs Rally, nona gara del campionato tedesco, Harald Demuth si è laureato campione tedesco della specialità. Demuth ha vinto in 1h57'54", battendo con la sua Quattro la Porsche 930 turbo di Manfred Hero, seconda in 2h01'13". (h.j.t.)

8. Trofeo Maremma

Tocca ai neo-piloti di AS

PIÙ DI un motivo richiama l'attenzione sull'8. Trofeo Maremma, rally 1. serie in programma domenica prossima a Follonica (GR) con ben 150 piloti iscritti. La validità del rally quale ultima prova della Coppa Csaì 4, zona, nonché prima prova finale del trofeo Visa e ultima gara di qualificazione per poter partecipare alla finale nazionale Challenge Fisa (che si correrà a Siena il prossimo 10 novembre), ha richiamato nella cittadina balneare la presenza dei migliori equipaggi locali e non, tra i quali Milanese (Opel Manta GTE), Cuccirelli (Porsche 3.3) e Lucchesi (Porsche 911). In questa gara avverrà anche il debutto «ufficiale» dei vincitori della edizione '84 della Scuola Rally Opel-Autosprint di Pugnoli: Francesco Barbero (pilota) e Pietro Antonelli (navigatore) che gareggiarono erano con la Opel Manta 2.0 gr. A messa loro a disposizione dalla GM Italia e assistita dalla Chieri Corse. Saranno in gara anche Migliarini-Bargilli vincitori della Scuola Rally '83, che non hanno ancora potuto beneficiare della gara premio perché il pilota Migliarini parti per il servizio militare immediatamente dopo il corso che lo vide vincitore. La gara prenderà il via alle 7.01 di domenica 14 ottobre e terminerà in serata, dopo l'effettuazione di dodici prove speciali per complessivi 131 chilometri. (f.m.)

Partito il Faraoni

MESTRE - È partito il 7 ottobre scorso da Mestre il Rally dei Faraoni. Martedì 9 la gara è partita dal Cairo dove si concluderà, sette giorni dopo, dopo tremilaseicento chilometri nel deserto. Trascurato dagli equipaggi ufficiali come Lada Poch e Rover Pacific, il raid africano vive sulle imprese di molti altri personaggi, fra cui gli uomini del team Rothmans: il nobile del Qatar Al Hairi, noto anche nell'ambiente dei rally mondiale per avere partecipato all'Acropoli con una Porsche, che con John Spiller dispone di una Range Rover 3500 4 x 4 così come gli elvetici Forclaz e Bittel e l'italiano De Paoli. Il resto della nutrita formazione italiana ha come punte di diamante l'equipaggio Cappelloni-Facchini, al volante di una Subaru da 150 cavalli, e quello composto da Cere-Mariano, già molto veloci al Rally dell'Atlas con una Mercedes 280. (m.m.)

Bis della 205 turbo 16 a Sanremo

Ari di tempesta

Nemmeno un nubifragio impedisce la seconda vittoria di fila di Vatanen e della Peugeot 4x4, ora principali candidati all'iride '85. La Quattro «corta» fallisce ancora il traguardo. Tre Lancia nei primi quattro posti, con Alen ritirato dopo sedici arrivi consecutivi

SANREMO - L'esame più duro, Ari Vatanen e la Peugeot 205 turbo 16 l'hanno dovuto sostenere l'ultima notte di gara, quando il Rally di Sanremo si è trovato a lottare contro un nubifragio di dimensioni eccezionali. Ma né la nebbia, né le pozzanghere con venti centimetri d'acqua che la pioggia torrenziale aveva formato, né gli ostacoli che il vento aveva disseminato

sull'ultima parte del percorso hanno saputo fermare la folle corsa verso la vittoria della piccola 4x4 francese e del suo pilota. Il mattino dopo, in una giornata tersa e ventosa, Ari e la 205 erano là, sul podio dei vincitori, a pochi metri dal punto in cui le onde ancora impetuose si infrangevano sul litorale di Sanremo. Erano sorridenti per una vittoria quanto mai significativa, e

per la certezza del proprio ruolo di favoriti numero uno nell'assalto al titolo iridato '85. «L'idea che le condizioni tremende della notte scorsa mi potessero portare a sbagliare, e quindi a buttare una vittoria che mi ero costruito con tanta cura, mi faceva impazzire — ha commentato Vatanen nel relax del dopo vittoria — Per questo mi sono accanito contro il muro di

nebbia e contro il fondo su cui era impossibile guidare con una grinta che io stesso dubitavo di avere. È andata bene, ma sarebbe potuto accadere di tutto: non si sarebbe dovuto gareggiare in quelle condizioni praticamente assurde».

LA VETTURA con cui la Peugeot si è imposta per la seconda volta di fila su quattro partecipazioni nel mon-





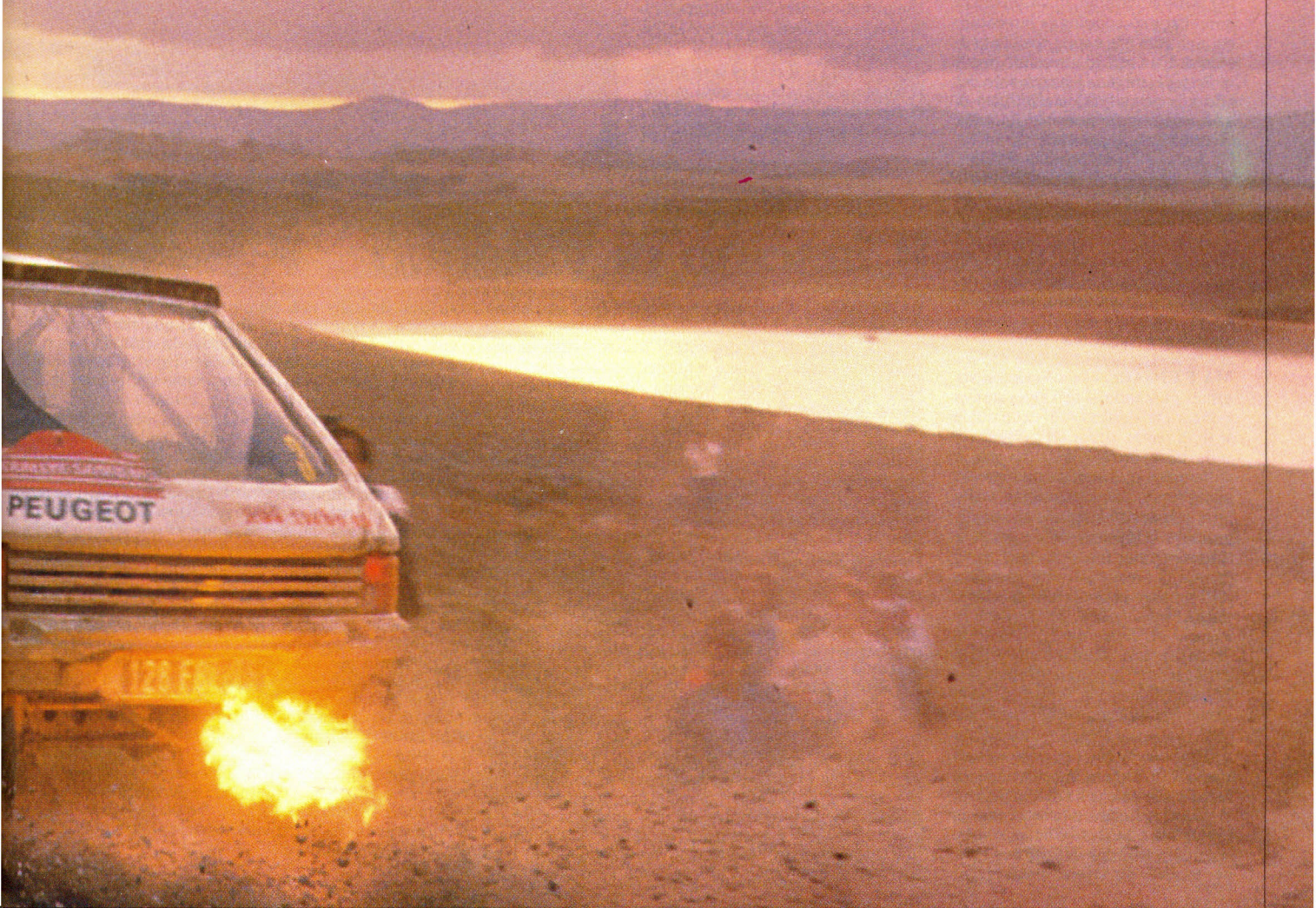
Dopo avere limitato il distacco dalle 037 sull'asfalto, la 205 turbo 16 di Vatanen ha fatto fuoco e fiamme, sotto, sullo sterrato toscano (FotoCockpit). A fianco, secondo brindisi di fila con latte per Vatanen e il navigatore Harryman (PhotoPress)

diale è stata pressoché perfetta. Regina assoluta dello sterrato toscano, la 205 di Vatanen ha saputo dire la sua anche sull'asfalto della prima e delle ultime due tappe del rally. Come ci si attendeva, sono state le due ruote motrici della 037 a imporre il ritmo sull'asfalto, ma è anche vero che i distacchi accusati dalla 4x4 di Jean Todt sono stati minori di quanto ci si aspet-

tasse. La 205 turbo 16 pare già approdata a una maturità vincente che pochi, dopo sole quattro uscite nel mondiale, avrebbero sospettato. Forti di queste certezze, a Parigi si sta già lavorando sulla seconda evoluzione della vettura, la cui omologazione è prevista per il prossimo aprile. Avrà più cavalli e meno chilogram-

Roberto Boccafogli

segue



MONDIALE RALLY

Ari di tempesta

segue

mi, e proverà a fine ottobre in Kenia, sugli sterrati che la vedranno fra sei mesi impegnata nel Safari. Per disputare queste prove in casa Peugeot si è deciso di non partecipare al Rally Costa d'Avorio, che si terrà in contemporanea e che avrebbe dovuto vedere la 205 fra i protagonisti.

LE LANCIA, al contrario, potrebbero beneficiare della trasferta africana. A Torino si vuole offrire ad Alen la possibilità di combattere ad armi pari con Blomqvist per il titolo piloti, ma è anche vero che il ritiro di entrambi a Sanremo ha lasciato immutato il distacco di ventitré punti in classifica. Con sole due gare a disposizione (anche se domenica sera, quando questo numero di AS è andato in stampa, non era ancora sicura la trasferta Lancia in Costa d'Avorio) appare ora davvero improbabile che Markku ce la possa fare. Con tre vetture nei primi quattro posti al termine, in casa Lancia non ci si può comunque lamentare per una gara che è stata costellata di record. È un record il secondo posto di Bettega, miglior piazzamento del pilota in un rally iridato e frutto di una gara sempre positiva; fino alla eccezionale ultima notte. Sono record anche il terzo posto di Biasion, quasi sempre nei primissimi nelle gare disputate quest'anno, e il quarto di Tabaton, ai suoi primi punti mondiali. È purtroppo un record anche il ritiro di Alen, dopo sedici arrivi consecutivi in campionato del mondo: ritiro motivato, per di più, da un cedimento di motore che non avveniva da circa due anni.

MA È CHIARO che a Torino si sta ormai puntando il tiro sulla nuova e ancora misteriosa 4x4, della quale si sa di tempi ottimi fatti registrare sulla pista privata della Lancia, e dalla quale ci si aspetta un ingresso alla grande, l'anno prossimo, nella lotta a trazione integrale che caratterizzerà il rallismo del futuro. C'è chiaramente il futuro, infatti, nella mente di Fiorio e C. Lo stanno a testimoniare la conferma di Alen e quella ormai certa, anche se non ancora ufficiale, di Toivonen; la voce insistente di un '86 con Röhrli, e il quasi sicuro restare di Bettega e Biasion. Quanto a Röhrli, è certo ormai che sarà con l'Audi anche per l'85. Il tedesco è però molto amato da Fiorio e Pianta, i quali sono stati ripagati da una dimostrazione di stima e affetto che ha dell'incredibile. «In casa Lancia si lavora come da nessun'altra parte — ha più volte confidato Röhrli — Hanno una équipe tecnica di valore assoluto: se

avessero fatto loro, quattro anni fa, una 4x4, difficilmente avrebbero mancato un titolo iridato».

ANCHE L'AUDI ha comunque fornito, a Sanremo, note più che positive. Se non fosse stato per il brutto incidente dell'ultima notte, Röhrli avrebbe quasi sicuramente portato la Quattro «corta» al suo primo arrivo mondiale. La vettura deve ancora fare molta esperienza: c'è chi afferma che non potrà mai arrivare ai valori della «lunga», ma è certo che quella vista a Sanremo è senza dubbio la Sport Quattro più continua ed efficace fra quelle viste dal Tour de Corse a oggi. Rimangono problemi di erogazione della potenza ai bassi regimi e di tenuta non certo trascurabili, ma tecnici e piloti hanno ora tempo per lavorare intensamente prima dell'inizio del prossimo campionato, in gennaio. La trasferta di Blomqvist e Mikkola in Costa d'Avorio, a fine ottobre, sarà già indicativa: assente la Peugeot, e probabilmente anche la Lancia, le «corte» di Ingolstadt si troveranno a combattere con una concorrenza potenzialmente inesistente ma che potrebbe essere valorizzata dalle particolarissime condizioni solite nelle gare africane. Poi, un mese dopo, ci sarà il Rac, e ci sarà anche la Peugeot 205 con due mesi in più di esperienza sulle spalle. Potrebbe essere la prima sfida dell'85. □



Attilio Bettega, sopra (PhotoPress) e Miki Biasion, sotto, in un salto dopo una toccata rovinosa per l'avantreno della sua 037 (FotoStudio'83) hanno ingaggiato per tutto il rally una lotta eccezionale, finendo rispettivamente secondo e terzo



IL PUBBLICO/Numeroso, indisciplinato e colpito da...

Il fascino di Vatanen

SANREMO — Cosa c'è di meglio che farsi un panino e intanto gustarsi lo spettacolo dello sport preferito. Si sarebbe detto che l'Italia intera avesse avuto questa medesima pensata, lunedì e martedì della scorsa settimana, sulle strade della Toscana. Mai vista una cosa simile: Monza e il suo Gran Premio possono andare a nascondersi, paragonati a Sanremo e al suo rally, quanto a pubblico. Ammesso che si possa ancora parlare di pubblico... Qui siamo di fronte a un fenomeno che assomiglia più a un'invasione di cavallette motorizzate, a un esodo di biblica memoria, a una pacifica sollevazione popolare. Con tutti i problemi che ne derivano. Di questo — scusate la franchezza — infernale casino abbiamo fatto parte anche noi, e, lo giuriamo, non ci siamo proprio divertiti: code, imbottigliamenti, macchine parcheggiate per chilometri sui due lati di strade spesso troppo strette per permettere il passaggio di due vetture contemporaneamente. Senza parlare dei parcheggiatori selvaggi, quelli che arrivano per ultimi e piazzano il proprio mezzo là proprio dove non si deve. Un altro grazioso esemplare di disturbatore apocalittico è quello che, trovato finalmente un buco ove sistemare le sue quattro ruote, si mette diligentemente a far duemila manovre (mentre gli altri aspettano) per mettere il muso in posizione di «pronto per la fuga». Già, perché nessuno di questi superappassionati resta lì per più di dieci macchine, quindici al massimo: come passava Nicolas, sembrava che una tromba suonasse la ritirata generale e alè, tutti di corsa alle macchine per una partenza tipo Le Mans vecchia maniera. Uno spettacolo nello spettacolo, ma che rottura. I nuovi

«tifosi» da rally non hanno poi risparmiato pietre a qualche concorrente e anche a qualche fotografo, costretto a lavorare in mezzo alla strada, per non portare a casa solo teste e schiene di spettatori sulla sua pellicola. Quando diventeremo civili eh, ragazzi?

FATTA LA ROMANZINA, rivolta per fortuna non certamente alla maggioranza dei nostri bravi estimatori di rally, non si può non sorridere del lato simpatico di questa folla di mattacchioni, che si è coloritamente espressa con commenti a ruota libera, intercalati da una varietà immensa di allusioni su Nostra Signora, chiamata in causa ogni momento, come si usa fare da quelle parti. Blasfemi e no, erano tutti d'accordo su un punto: Vatanen. Era lui che la gente aspettava, applaudiva, incitava, incurante di tutti gli italiani, vetture e piloti, che seguivano. Questo proprio non ce lo aspettavamo. Si potrebbe scrivere un libro con le lodi e le infamie di un pubblico come il nostro. Prenderla un po' sul ridere è un modo per non pensare al lato problematico del fenomeno «pubblico» sul nostro territorio. Sanremo ormai non ha più niente da invidiare al Portogallo, quanto ad aspiranti suicidi presenti in massa nei punti più esatti delle traiettorie. E allora? Morale: c'è poco da fare se il popolo rallistico italiano non impara ad autogestirsi in maniera intelligente. Ci piace il rally di Sanremo? Vogliamo continuare a godercelo e a sentircelo lodare-invidiare dagli altri? Vogliamo ancora vedere i più grandi assi del volante correre sulle strade di casa nostra? Sì? E allora...!

Maurizia Baresi

LA CRONACA/Vatanen ha vinto ben trentuno prove speciali

037 regina dell'asfalto

Le due ruote motrici delle Lancia hanno vinto 15 dei 21 tratti cronometrati in Liguria ma la 4x4 francese ha fatto letteralmente il vuoto sulla terra toscana

SANREMO — Sono Biasion-Siviero, con la 037 del Jolly Club, i primi leaders del rally. Si aggiudicano la prima prova speciale, Colle d'Oggia, dove Alen-Kivimaki perdono oltre un minuto per avere forato una gomma. Vudafieri-Pirollo arrivano a fine prova innervositi dal cattivo funzionamento della frizione. Cerato-Cerri, con la Manta 400, hanno problemi di assetto, così come Tabaton-Tedeschini con la 037 Olio-fiat. Sorprende il tempo di Röhr, ma è solo un fuoco di paglia: nella seconda speciale si blocca l'acceleratore e il tedesco arriva «lungo» a 300 metri circa dal fine prova, urtando uno spettatore che viene prontamente soccorso e portato in ospedale con un femore rotto.

Röhr perde un minuto, ma il fatto che la ps sia stata interrotta per permettere l'intervento dell'ambulanza fa pensare che la prova venga annullata. Una ipotesi smentita, in serata, da una riunione dei commissari sportivi che — pressati anche da Fiorio e Todt — decidono di assegnare ai concorrenti successivi il peggior tempo fra quelli registrati da coloro che sono riusciti a percorrere la prova prima dell'interruzione. In questa prova Grundel capotta con la Golf e anche Fabbri-Bosco, con la Ritmo gr. N, escono di strada, ma entrambi, potendo proseguire la gara, godono del tempo imposto dovuto all'incidente di Röhr. I fratelli Chiossi, spariscono alla fine della prima speciale per il cedimento del motore della loro Ferrari 308 GTB. Loubet-Marigord sono in testa al gruppo A, con la Alfetta, malgrado abbiano la barra stabilizzatrice staccata, mentre Lupidi-Montenesi, che avevano preso il comando del gruppo N, escono di strada per una panne ai freni della loro Renault 11 nel corso della terza speciale. Caneva-Roggia, con la Visa 4x4 fanno meraviglie ed si mettono alle spalle le Citroën ufficiali, riuscendo anche a tenere testa, sebbene siamo ancora su asfalto, alla Talbot Samba di Del Zoppo-Tognana. La Peugeot 205 di Nicolas non riesce a reggere il ritmo di quella di Vatanen, sia per minor grinta del pilota, che per problemi alla pressione del turbo. Il suo copilota, Pasquier, «paga» poi un minuto di anticipo a un controllo orario, il che significa due minuti di penalità. Alen è in rimonta, con la Lancia-Martini, ma nella quinta speciale fora nuovamente, questa volta per proprio errore, e precipita al nono posto. Piccolo errore in questa prova anche per Bettega, protagonista di un «lungo». La tappa si conclude quindi a Tirrenia, dove i piloti pos-

sono dormire circa quattro ore. Si va dunque in parco chiuso con Chiti in testa al gruppo N, Loubet in testa al gruppo A e Pierangela Riva (Peugeot 205) largamente al comando della classifica femminile.

SECONDA TAPPA. Annullata la speciale di Santa Luce, particolarmente sconnessa, le ostilità su sterrato incominciano a Riparbella, dove Bettega infligge 4" a Biasion e si porta in testa al rally. La leadership passa però subito a Vatanen, la cui 205 sulla terra è davvero superiore. Inizia così la battaglia fra Biasion e Bettega, che duelleranno fino alla fine del rally. Intanto risalgono le Audi: Röhr diventa quinto e gli resiste il solo Alen, a detta di tutti il più forte, in questo momento, sulla terra. Grundel con la Golf, strappa il comando del gruppo A al francese Loubet, mentre Chiti resiste in testa al gruppo N. Bettega fa un testacoda e perde una ventina di secondi, ma Biasion non è da meno: a Chiudino si esibisce in un doppio testacoda a 150 kmh sbattendo contro

una siepe e danneggiando leggermente il radiatore e il telaio anteriore. Biasion e Bettega viaggiano al limite, mentre Vudafieri non sembra essere al meglio. Paola Alberi, che sulla terra sta riscattando il mediocre inizio di gara, si ritrova unica ragazza in corsa perché Riva-Galli rompono il serbatoio della loro Peugeot 205 gruppo A e si ritirano. Si ritira anche il francese Loubet che, nel tentativo di reggere il ritmo dello scatenato Grundel, capotta ripetutamente. Nello stesso gruppo, Bentivogli perde qualcosa su Rayneri (diretto avversario per il titolo Open) a causa dei capricci della scatola guida. Röhr supera Bettega e si porta al terzo posto, alle spalle di Biasion. Alen è quinto e precede Blomqvist e Vudafieri, ma sulla 15. ps rompe il cambio. Malgrado abbia solamente prima, quarta e quinta ottiene un tempo da brivido e subito dopo arriva al controllo orario con 20 minuti di anticipo che permettono ai meccanici della Lancia Martini di sostituire agevolmente il cambio. Cerrato

rompe la cinghia della distribuzione e perde quasi cinque minuti cedendo una posizione a Nicolas. Tabaton ha il collettore che si crepa ripetutamente, ma non riesce a cambiarlo e procede con saldature provvisorie fino a fine tappa. Mentre Caneva-Roggia perdono un minuto per problemi di alimentazione, si fermano Del Zoppo-Tognana per il cedimento del motore della loro Samba. I due erano in 14. posizione. Dopo 17 prove Vatanen precede Röhr, Blomqvist e Alen. Biasion è quinto con 7" su Bettega. Vudafieri è invece settimo, con un buon vantaggio su Tabaton che è protagonista di un testa coda. Ma nella prova successiva, la numero 17, «Vuda» si esibisce in uno spettacolare volo proprio nella stessa curva in cui fece altrettanto, lo scorso anno, Andrea Zanussi. Niente di rotto per i due, ma la 037 è ormai inservibile e Vudafieri esce di scena. Sempre nella 17 si ferma il motore della Alfetta di Bentivogli, lasciando Rayneri a pensare solo a portare al traguardo la sua Ritmo per acquisire punti Open. Caneva, che ha aumentato il ritmo per cercare di contenere la rimonta di Chomat, finisce in un fosso e perde 30 secondi. Ci si avvicina al fine tappa di Siena, ma ci sono ancora due colpi di scena a opera di Cunico. Prima esce di strada perdendo una ventina di secondi, poi chiede di sostituire il proprio cambio con uno più fresco (e più corto) che, appena montato, fa le bizze e costringe i meccanici di Volta a sostituirlo causando a Cunico ben dieci minuti di ritardo al c.o. e due posizioni in classifica.

TERZA TAPPA. Si riparte da Siena sotto un diluvio, che consiglia gli organizzatori ad annullare la seconda ps (Chiudino) perché il guado che la caratterizza ha ora circa 80 cm d'acqua. Già all'inizio della prima ps c'è un po' di confusione per un errore nel «radar». Un apripista la percorre infatti in senso contrario, e Nicolas, anziché togliersi di impiccio con l'aiuto delle cartine come fanno gli altri, si perde e paga cinque minuti di ritardo. A fine tappa viene annullato il controllo orario pagato da Nicolas. A Chiti si spegne la macchina in prova, Fabbri passa a condurre il gruppo N. Alla 27. ps colpo di scena: Alen, quarto in classifica, esce e lentamente e si ferma definitivamente nel trasferimento, per rottura del motore della sua Lancia 037 Martini. Sulla stessa prova scodano, danneggiando lo spoiler, sia Blomqvist sia Biasion.

Roberta Gremignani

segue

LA TECNICA/Nuove Pirelli per le 037

Aderenza da F. 1

SANREMO — Le 037 portate dalla Lancia al Sanremo adottavano gli stessi accorgimenti per l'asfalto già visti in Corsica l'aprile scorso. Sullo sterrato si è ricorsi alla sospensione già vista al Mille Laghi, poi scartata per una soluzione a corsa ridotta con adozione di molle e ammortizzatori più teneri. Sullo sterrato si sono poi usate le gomme già usate in Finlandia, è cioè le G6 della Pirelli. Per le speciali brevi su asfalto le 037 beneficiavano di una arma segreta: un pneumatico realizzato con mescola tenerissima, la stessa dei pneumatici da qualificazione in Formula 1. Nella versione da asfalto, le 037 erano quasi al limite minimo di peso, raggiungendo i 965 kg, mentre sullo sterrato pesavano circa 20 kg in più.

PEUGEOT. Particolare attenzione si è riservata ai freni, che avevano portato qualche problema di surriscaldamento già sull'asfalto corso. A tale scopo, si sono adottate prese d'aria più ampie, mentre già si sa che la 205 turbo 16 «evoluzione 2» — che verrà omologata all'inizio di aprile — oltre ad avere più cavalli disporrà anche di dischi dei freni più grandi. Il peso della vettura è stato ridotto di circa 20 kg rispetto ai

valori della Corsica, che erano sui 910 kg.

AUDI. Oltre ad avere molto lavorato sulle sospensioni, dopo che Röhr aveva verificato nelle prove sullo sterrato grossi problemi di tenuta, scegliendo una soluzione di compromesso fra assetto duro e assetto tenero, in casa Audi si è puntato lo sguardo sulle gomme. Le Quattro Sport hanno affrontato l'asfalto ligure con pneumatici più alti della versione precedente, mentre per lo sterrato toscano si è ricorsi ai soliti pneumatici Michelin: M4 per superfici lisce e prove brevi, M5 per prove più lunghe e temperature più elevate, M8, simile all'M4 ma con carcassa rinforzata per fondi più sconnessi e il nuovo M90, con nuovo profilo, battistrada più rigido e carcassa rinforzata. (t.l.)

■ **ARI CHAMPION.** Tutte le vetture equipaggiate con candele Champion erano ammesse, al Sanremo, a partecipare allo Challenge Champion. Vincitrice sarebbe stata dichiarata la vettura più veloce nel tempo totale realizzato in cinque prove speciali, una per tappa. Il premio era una coppia di piatti d'argento, ed è andata alla coppia Vatanen-Harryman.

MONDIALE RALLY

037 regina dell'asfalto

segue

Fuori gara Alen, Pianta e Fiorio decidono di comprendere nella assistenza ufficiale della squadra Martini anche la 037 di Tabaton. Si arriva a disputare le prove speciali nuove, nella zona di Arezzo, la seconda delle quali, Ciggiano, è caratterizzata da numerosi dossi in curva e in rettilineo. Su uno di questi «vola» la Visa di Caneva, atterrando rovinosamente su due cineoperatori della agenzia Belle Epoque, le cui condizioni sembrano in un primo momento molto gravi, ma poi migliorano e si stabilizzano rapidamente. In questa speciale fora una gomma Fabbri, che però beneficia ancora una volta (era già successo nella ps in cui era uscito Röhr in la prima tappa) del tempo imposto e mantiene la leadership di gruppo. Si proce-

de senza grandi sconvolgimenti di classifica, con Bettega e Perissinot che faticano a capirsi per noie all'impianto di interfono dei caschi. Tabaton lamenta uno slittamento anomalo della frizione e si decide di sostituirgli il cambio prima delle prove di Volterra. Poi il pilota accusa due minuti di ritardo al C.O. per un banale guasto elettrico. Biasion ha problemi all'alternatore e per sostituirlo rischia di «pagare» a un controllo. Bettega deve invece sostituire lo scarico. Tutto a meraviglia, invece, per la Peugeot 205 di Vatanen che continua la marcia in testa.

Dopo Caneva, esce di scena anche la Visa di Chomat, che rompe il motore. Le prove intorno a Volterra vengono ripetute e qui la concentrazione di pubblico, già enorme in tutta la Toscana, supera ogni limite. Prima di ripetere la speciale n. 33 di Palagione, Vatanen, Blomqvist, Biasion e Röhr rimangono bloccati nel traffico e pagano tutti un minuto, salvo Röhr che raddoppia la

penalità. Il vantaggio di Biasion su Bettega, che era cresciuto fino a superare il minuto, si riduce così un'altra volta a briciole di secondi e la guerra fra i due rimane viva. Prima di raggiungere la splendida Piazza dei Miracoli, a Pisa, c'è un ultimo colpo di scena: Blomqvist sbiella il motore, regalando così a Biasion un ottimo terzo posto, alle spalle di Röhr e davanti a Bettega e Tabaton.

QUARTA TAPPA. Si ripartè da Pisa dopo una sosta piuttosto lunga e i piloti si portanò verso Savona, dove le vetture vengono «rimesse a nuovo» e asettate per l'asfalto. Nell'entroterra savonese, poi, inizia una notte di scommesse. Bisogna indovinare le soluzioni di gomme ottimali, sull'asfalto viscido, a volte bagnato, a volte solo umido, qua e là reso insidiosissimo da larghe chiazze d'acqua o rivoli. A Deserto, Röhr ha anche problemi al cambio e finisce la ps con la prima e la seconda marcia inutilizzabili.

La pioggia ha reso le strade molto sporche, con pietre ai bordi e quindi le forature sono un leit-motiv. Rayneri ne colleziona due, una Grundel (che perde 4 minuti), mentre Cunico termina tristemente la gara in questa tappa. Un guasto all'interfono fa distrarre il pilota della Lancia 037 della Bologna Corse che ha un attimo di incertezza e finisce «lungo», dentro un fosso dal quale non riesce più a far uscire la macchina. La tappa non dice altro, e i concorrenti non vedono l'ora di rientrare a Sanremo e prepararsi all'ultima notte.

QUINTA TAPPA. Il tempo si scatenava contro Sanremo a poche ore dalla partenza dell'ultima tappa. Sulle strade dell'entroterra si trova così di tutto: nebbia, acqua corrente in mezzo alle strade, piante e rami sradicati, smottamenti del terreno, pietre franate dalle rocce che costeggiano la sede stradale. In queste condizioni parte l'ultima parte di questo rally ed è chiaro che i colpi

TUTTO IL RALLY SPECIALE PER SPECIALE

1 Colle d'Oggia km 15,75

1. Biasion	in 10'52"
2. Röhr	1"
3. Bettega	4"
4. Vatanen	7"
5. Tabaton	9"
6. Vudafieri	10"
7. Cunico	11"
8. Nicolas	15"

2 Rezzo km 10,30

1. Bettega	in 7'15"
2. Alen	1"
Biasion	a 1"
4. Vatanen	3"
5. Vudafieri	8"
6. Nicolas	11"
Cunico	12"
8. Tabaton	12"

3 Langan km 19,10

1. Alen	in 13'07"
2. Bettega	2"
Röhr	a 2"
4. Biasion	3"
5. Vatanen	5"
6. Vudafieri	6"
7. Cunico	21"
8. Cerrato	24"

4 Baiardo km 11,00

1. Bettega	in 7'38"
2. Alen	a 1"
3. Biasion	5"
4. Vudafieri	7"
5. Röhr	9"
6. Vatanen	10"
7. Tabaton	14"
8. Cunico	17"

5 Colle d'Oggia/2 km 15,75

1. Vatanen	in 10'57"
3. Bettega	a 1"
4. Biasion	2"
Röhr	7"
6. Tabaton	11"
7. Blomqvist	16"
Cerrato	16"

6 Passo Ginestro km 12,72

1. Biasion	in 8'23"
2. Vudafieri	a 3"
3. Alen	4"
4. Tabaton	5"
Bettega	7"
6. Cunico	9"
7. Vatanen	10"
8. Röhr	10"

CLASSIFICA 1. TAPPA

1. Biasion	in 58'23"
2. Bettega	a 1"
3. Vudafieri	23"
4. Vatanen	23"
5. Tabaton	1'13"
Cunico	1'41"
7. Alen	1'41"
8. Röhr	1'49"

7 Santa Luce km 12,30

Annullata. Non effettuata causa le cattive condizioni del percorso.

8 Riparbella km 12,20

1. Vatanen	in 9'11"
2. Alen	a 8"
3. Röhr	11"
4. Bettega	13"
Blomqvist	17"
6. Biasion	30"
7. Nicolas	35"
8. Tabaton	35"

9 Cerreto km 7,18

1. Vatanen	in 4'00"
2. Alen	a 4"
Blomqvist	5"
4. Röhr	7"
5. Biasion	12"
6. Nicolas	13"
7. Vudafieri	14"
8. Bettega	14"

10 Anqua km 11,95

1. Vatanen	in 7'45"
2. Röhr	a 5"
3. Blomqvist	7"
4. Alen	8"
5. Nicolas	16"
6. Biasion	25"
7. Vudafieri	30"
8. Tabaton	34"

11 La Selva km 11,70

1. Vatanen	in 7'51"
2. Blomqvist	a 6"
3. Röhr	8"
4. Alen	10"
5. Biasion	20"
6. Bettega	22"
7. Nicolas	24"
8. Vudafieri	25"

12 Chiusdino km 17,41

1. Vatanen	in 11'25"
2. Röhr	a 11"
3. Alen	20"
4. Blomqvist	21"
5. Vudafieri	30"
6. Nicolas	44"
8. Biasion	52"

13 Montepescini km 10,69

1. Vatanen	in 5'56"
2. Blomqvist	a 1"
3. Röhr	2"
4. Alen	5"
5. Vudafieri	15"
6. Bettega	17"
7. Nicolas	18"
8. Biasion	20"

14 Murlo km 7,65

1. Röhr	in 4'10"
2. Vatanen	a 1"
Blomqvist	3"
4. Nicolas	5"
5. Vudafieri	7"
6. Bettega	11"
7. Biasion	16"
8. Alen	16"

15 Castelgiocondo km 22,59

1. Vatanen	in 13'04"
2. Röhr	a 3"
3. Blomqvist	7"
4. Alen	15"
5. Biasion	28"
Bettega	33"
7. Vudafieri	33"
8. Nicolas	36"

16 Castiglione km 12,57

1. Vatanen	in 7'45"
2. Röhr	a 8"
3. Blomqvist	9"
4. Alen	20"
5. Biasion	21"
6. Nicolas	22"
7. Bettega	24"
8. Vudafieri	28"

17 Castiglione km 10,34

1. Blomqvist	in 6'45"
Vatanen	a 1"
3. Röhr	7"
4. Alen	10"
5. Nicolas	16"
6. Bettega	17"
7. Vudafieri	19"
8. Cunico	19"

18 Pienza km 12,52

1. Blomqvist	in 7'42"
2. Röhr	a 2"
3. Vatanen	4"
4. Alen	6"
5. Vudafieri	19"
6. Bettega	22"
7. Biasion	24"
8. Nicolas	25"

19 Lucignano km 24,55

1. Vatanen	in 12'26"
2. Blomqvist	a 1"
3. Alen	4"
4. Röhr	5"
5. Biasion	21"
6. Bettega	29"
7. Tabaton	35"
8. Cunico	38"

20 Castelgiocondo km 22,59

1. Vatanen	in 12'45"
2. Röhr	a 3"
3. Blomqvist	15"
4. Alen	23"
5. Bettega	28"
6. Biasion	33"
7. Tabaton	53"
Cunico	53"

21 Castiglione km 12,57

1. Vatanen	in 7'49"
2. Röhr	a 7"
3. Blomqvist	8"
4. Alen	16"
5. Biasion	17"
Bettega	17"
7. Nicolas	27"
8. Tabaton	33"

22 Pienza/2 km 12,52

1. Vatanen	in 7'36"
2. Röhr	a 2"
3. Alen	6"
4. Biasion	9"
5. Blomqvist	13"
6. Bettega	14"
7. Tabaton	33"
8. Cerrato	38"

23 Lucignano km 24,55

1. Vatanen	in 12'17"
2. Röhr	a 2"
3. Alen	13"
4. Blomqvist	14"
5. Biasion	22"
6. Bettega	29"
7. Tabaton	43"
Cunico	43"

24 Ss. Marie km 11,65

1. Vatanen	in 7'19"
2. Röhr	a 14"
3. Blomqvist	16"
4. Alen	17"
5. Biasion	18"
6. Bettega	23"
7. Tabaton	41"
8. Nicolas	45"

CLASSIFICA 2. TAPPA

1. Vatanen	in 3h24'37"
2. Röhr	a 2'50"
3. Blomqvist	3'46"
4. Alen	4'31"
5. Biasion	5'32"
6. Bettega	5'53"
7. Tabaton	10'43"
8. Nicolas	13'57"

25 La Selva/2 km 11,70

1. Vatanen	in 7'52"
2. Blomqvist	a 9"
3. Röhr	12"
4. Alen	13"
5. Biasion	23"
6. Bettega	29"
7. Nicolas	30"
8. Tabaton	38"

26 Chiusdino/2 km 17,41

Annullata per impraticabilità in seguito a cattive condizioni atmosferiche.

27 Montepescini/2 km 10,69

1. Röhr	in 5'48"
2. Vatanen	a 1"
3. Blomqvist	5"
4. Biasion	16"
5. Bettega	19"
6. Cunico	20"
Nicolas	24"
8. Cerrato	24"

28 Murlo/2 km 7,65

1. Blomqvist	in 3'58"
2. Vatanen	a 2"
3. Röhr	4"
4. Nicolas	9"
5. Biasion	10"
6. Bettega	12"
7. Tabaton	16"
8. Cunico	17"

di scena non sono finiti, perché Röhrl vuole attaccare Vatanen per indurlo all'errore e Bettega e Biasion sono ancora con il coltello fra i denti. Amilcare Ballestrieri, appiستا per l'occasione, giura di non avere mai visto un rally con queste condizioni. La gara, comunque, parte. Bettega e Biasion sono superlativi sulla prima ronde, davvero impraticabile. Röhrl fa meglio di Vatanen, ma all'assistenza di San Romolo si scaglia contro i suoi tecnici: è inviperito perché la Quattro «corta»; già poco maneggevole in condizioni atmosferiche ottimali, sul bagnato e lo sporco è inguidabile, al limite dell'essere pericolosa.

Giunge notizia che Cerrato, partito all'attacco per spuntare tempi di rilievo nella nebbia (che gli è solitamente favorevole), dopo avere raggiunto in prova Nicolas, che gli partiva davanti, sbanda su una pozza d'acqua e termina la sua gara con la macchina danneggiata parcheggiata in modo da ostruire la ps e

richiederne la sospensione. Alla partenza della seconda ronde, Röhrl si fa portavoce dei piloti e chiede che la prova venga annullata.

Non viene ascoltato, e la prova parte ugualmente. Röhrl (che deve attaccare) è protagonista di un pauroso incidente in cui la Quattro rimane completamente distrutta e lui stesso si procura botte e lividi a volontà. Nella stessa prova Biasion «scoda», tocca un cerchio e fora, fortunatamente per lui a due km dall'assistenza di emergenza che il Jolly aveva dislocato in prova. Picchia anche Vatanen, ma perde poco tempo e limita al minimo i danni della vettura. La gara riprende, ormai senza storia perché Vatanen può ora permettersi di mantenere un'andatura prudente. Fortunatamente nella notte non si verificano altri incidenti, se non una ulteriore «toccatina» di Biasion e un «lungo» senza danni di Tabaton. Le incertezze finali di Biasion (che non intacca la sua splendida gara) danno a

un Bettega formidabile in questa notte la certezza del secondo posto. Tabaton è quarto dopo una gara saggia, condotta con l'unico obiettivo di giungere in fondo nei primi sei, in zona priorità Fia B. Grundel riceve tantissimi applausi e la vittoria di gruppo A, mentre Fabbri si porta a casa il gruppo N. Chiti, riuscito a rimontarlo, è stato nuovamente attardato da capricci dell'impianto elettrico. Paola Alberi, ormai campionessa Open, ha avuto invece doppia soddisfazione: terminare il Sanremo e realizzare in una prova il quinto tempo assoluto. □

■ **NUOVA R5.** Dovrebbe esordire già a Montecarlo la nuova Renault 5 4x4. La vettura francese scenderà già in pista nel Rally di Antibes, europeo a coeff. 3 in programma in Francia questo fine settimana. Dovrebbe guidarla Saby, che la porterà in gara altre volte entro la fine dell'anno.

■ **BELLE EPOQUE.** Migliorano rapidamente le condizioni dei due fotografi feriti dall'uscita della Visa di Caneva durante il Sanremo, Massimo Furlan e Sergio Crivellari, fratturati rispettivamente a un braccio e a un femore. Tiziano Biasioli, titolare dell'agenzia Belle Epoque per cui lavorano i fotografi, ci tiene a ringraziare quanti si sono prodigati nell'opera di assistenza ai due feriti, in particolare Lancia e Jolly Club che hanno messo a disposizione i loro elicotteri.

■ **TELEX «CALDI».** Nella settimana del rally i telex della sala stampa hanno lavorato a ritmi sempre sostenuti. Molto lavoro è stato gentilmente sbrigato anche da Gianni Santomauro, presente come addetto alle comunicazioni telex per il team Lancia, ma che si è prestato di buon grado ad agevolare la trasmissione degli articoli di molti dei giornalisti presenti.

a cura di Roberta Gremignani

29 Ss. Marie/2
km 11,65

1. Vatanen	in 7'04"
2. Blomqvist	a 2"
3. Röhrl	11"
4. Biasion	19"
5. Nicolas	29"
6. Bettega	30"
7. Cunico	39"
8. Cerrato	41"

30 Monte S. Savino
km 13,22

1. Röhrl	in 7'24"
2. Vatanen	a 3"
3. Blomqvist	6"
4. Biasion	15"
5. Nicolas	18"
6. Bettega	24"
7. Cunico	30"
8. Tabaton	33"

31 Ciggiano
km 14,19

1. Röhrl	in 9'37"
2. Vatanen	a 3"
3. Blomqvist	7"
4. Bettega	8"
5. Biasion	9"
6. Cunico	18"
7. Nicolas	19"
8. Tabaton	25"

32 Monte Luco
km 11,02

1. Vatanen	in 7'37"
2. Röhrl	a 3"
3. Blomqvist	4"
4. Bettega	7"
5. Biasion	11"
6. Cunico	14"
7. Tabaton	21"
8. Nicolas	22"

33 Catignano
km 13,17

1. Vatanen	in 8'31"
2. Röhrl	a 6"
3. Blomqvist	9"
4. Biasion	Bettega
5. Bettega	11"
6. Cunico	17"
7. Tabaton	19"
8. Nicolas	22"

34 S. Fedele
km 9,80

1. Vatanen	in 6'36"
2. Röhrl	a 5"
3. Blomqvist	8"
4. Bettega	Biasion
5. Biasion	10"
6. Cunico	19"
7. Nicolas	31"
8. Tabaton	33"

35 Lornano
km 11,52

1. Vatanen	in 7'34"
2. Röhrl	a 1"
3. Blomqvist	4"
4. Biasion	7"
5. Bettega	8"
6. Cunico	23"
7. Tabaton	26"
8. Nicolas	33"

36 Palagione
km 9,42

1. Vatanen	in 7'01"
2. Blomqvist	a 7"
3. Nicolas	11"
4. Röhrl	12"
5. Biasion	22"
6. Bettega	23"
7. Cunico	28"
8. Tabaton	36"

37 Ullignano
km 16,44

1. Vatanen	in 11'10"
2. Blomqvist	a 11"
3. Röhrl	15"
4. Biasion	21"
5. Nicolas	23"
6. Bettega	26"
7. Cunico	36"
8. Tabaton	42"

38 Ghizzano
km 13,20

1. Vatanen	in 8'14"
2. Röhrl	a 4"
3. Blomqvist	6"
4. Biasion	14"
5. Bettega	19"
6. Cunico	12"
7. Tabaton	19"
8. Cerrato	21"

39 Palagione/2
km 9,42

1. Vatanen	in 7'00"
2. Blomqvist	a 6"
3. Röhrl	8"
4. Biasion	13"
5. Bettega	19"
6. Nicolas	23"
7. Tabaton	25"
8. Cunico	26"

40 Ullignano/2
km 16,44

1. Vatanen	in 11,06
2. Röhrl	a 12"
3. Biasion	13"
4. Blomqvist	13"
5. Bettega	23"
6. Cunico	31"
7. Tabaton	36"
8. Nicolas	41"

41 Ghizzano/2
km 13,20

1. Vatanen	in 8'10"
2. Röhrl	a 7"
3. Nicolas	16"
4. Bettega	20"
5. Tabaton	22"
6. Cunico	36"
7. Nicolas	38"
8. Cerrato	42"

CLASSIFICA
3. TAPPA:

1. Vatanen	in 5h30'28"
2. Röhrl	a 5'19"
3. Biasion	9'13"
4. Bettega	9'32"
5. Tabaton	20'17"
6. Nicolas	20'25"
7. Cerrato	26'20"
8. Cunico	27'57"

42 Deserto
km 7,15

1. Vatanen	in 5'21"
2. Biasion	a 1"
3. Bettega	7"
4. Cunico	12"
5. Röhrl	13"
6. Tabaton	15"
7. Cerrato	18"
8. Nicolas	29"

43 Melogno
km 6,40

1. Vatanen	Röhrl	in 4'58"
3. Biasion	a 1"	
4. Bettega	4"	
5. Cunico	5"	
6. Nicolas	7"	
7. Cerrato	10"	
8. Tabaton	11"	

44 Scravaion
km 10,20

1. Röhrl	in 6'27"
2. Biasion	a 7"
3. Bettega	8"
4. Cunico	10"
5. Vatanen	13"
6. Cerrato	18"
7. Tabaton	18"
8. Nicolas	25"

45 Colle di Cosio
km 20,05

1. Röhrl	in 13'56"
2. Vatanen	a 11"
3. Biasion	15"
4. Cunico	18"
5. Bettega	27"
6. Tabaton	32"
7. Cerrato	55"
8. Nicolas	57"

46 Rezzo
km 10,30

1. Biasion	in 7'29"
2. Vatanen	Bettega
3. Bettega	a 4"
4. Röhrl	Tabaton
5. Tabaton	11"
6. Nicolas	25"
7. Cerrato	31"
8. Ercolani	1'07"

47 Langan
km 19,10

1. Bettega	in 13'18"
2. Biasion	a 5"
3. Röhrl	10"
4. Tabaton	22"
5. Vatanen	26"
6. Cerrato	41"
7. Nicolas	1'05"
8. Ercolani	1'46"

48 Ghimbegna
km 23,30

1. Bettega	in 15'38"
2. Biasion	a 5"
3. Röhrl	16"
4. Tabaton	28"
5. Vatanen	30"
6. Cerrato	57"
7. Nicolas	1'00"
8. Ercolani	1'02"

CLASSIFICA
4. TAPPA

1. Vatanen	in 6:38'59"
2. Biasion	a 4:45"
3. Biasion	8'23"
4. Bettega	8'58"
5. Tabaton	21'10"
6. Nicolas	23'29"
7. Cerrato	28'46"
8. Grundel	49'57"

49 Ronde
km 46,55

1. Biasion	in 38'58"
2. Bettega	a 1"
3. Röhrl	45"
4. Vatanen	1'09"

Tempo imposto ai rimanenti concorrenti: 40'41".

50 S. Romolo
km 34,95

1. Bettega	in 27'19"
2. Tabaton	a 1'08"
3. Biasion	1'19"
4. Vatanen	1'31"
5. Ercolani	1'44"
6. Nicolas	2'04"
7. Grundel	2'43"
8. Cravero	2'59"

51 Carpasio
km 21,85

1. Vatanen	in 8'34"
2. Bettega	a 1"
3. Biasion	6"
4. Tabaton	18"
5. Nicolas	35"
6. Ercolani	47"
7. Grundel	59"
8. Kalnay	1'11"

52 Rezzo
km 10,30

1. Biasion	in 8'01"
2. Bettega	a 2"
3. Vatanen	28"
4. Tabaton	Nicolas
5. Nicolas	30"
6. Grundel	1'17"
7. Cravero	1'28"
8. «Tchine»	1'30"

53 Carpasio
km 21,85

1. Biasion	in 8'31"
2. Bettega	a 2"
3. Vatanen	16"
4. Nicolas	28"
5. Tabaton	33"
6. Grundel	1'08"
7. Cravero	1'31"
8. Francia	1'37"

54 Rezzo/2
km 10,30

1. Bettega	in 7'55"
2. Vatanen	a 1"
3. Tabaton	19"
4. Nicolas	31"
5. «Tchine»	Alberi
6. Alberi	1'14"
7. Grundel	1'17"
8. Cravero	1'20"

55 Langan
km 19,10

1. Bettega	in 14'15"
2. Vatanen	a 3"
3. Tabaton	41"
4. Biasion	44"
5. Nicolas	1'37"
6. Cravero	1'58"
7. Grundel	2'02"
8. Kalnay	2'05"

56 Baiardo
km 11,00

1. Bettega	in 8'25"
2. Vatanen	a 9"
3. Biasion	11"
4. Tabaton	23"
5. Nicolas	40"
6. «Tchine»	1'00"
7. Kalnay	1'05"
8. Grundel	1'07"

10. gara del mondiale piloti
9. gara del mondiale marche
30 settembre—5 ottobre 1984

Organizzazione: Consiglio direttivo Ac Sanremo, Corso O. Raimondo 47, 18038 Sanremo (IM). Tel. 0184/85628-72771.

Direttore di corsa: Adolfo Rava

Percorso: km 2612,54, con 56 prove speciali (due annullate) per km 826,69

Condizioni atmosferiche: tempo variabile, con frequenti annuvolamenti e temporali

Organizzazione: voto 6 - **Partiti:** 113 - **Arrivati:** 35

Così al traguardo

EQUIPAGGIO	VEETTURA	NAZ.	GR.	TEMPO
1. Vatanen-Harryman	Peugeot 205 turbo 16	SF-GB	B	in 8h44'34"
2. Bettega-Perissinot	Lancia Rally	I-I	B	5'27"
3. Biasion-Siviero	Lancia Rally	I-I	B	9'24"
4. Tabaton-Tedeschini	Lancia Rally	I-I	B	23'19"
5. Nicolas-Pasquier	Peugeot 205 turbo 16	F-F	B	28'42"
6. Grundle-Diekmann	Vw Golf Gti	S-D	A	58'56"
7. Ercolani-Amati	Opel Ascona 400	I-I	B	1h05'28"
8. Kalnay-Zehentner	Opel Ascona 400	A-A	B	1h13'13"
9. Rayneri-Bartolich	Fiat Ritmo 130 Abarth	I-I	B	1h20'31"
10. Grissmann-Pattermann	Audi 80 Quattro	A-A	A	1h28'49"

Gli altri arrivi - GRUPPO A: Grundle-Diekmann (Vw Golf Gti) in 9h43'30"; 2. Rayneri-Bartolich (Ritmo 130 Abarth) 10h05'05"; 3. Grissmann-Pattermann (Audi 80 Quattro) 10h13'23"; 4. «Tchine»-Borie (Opel Manta Gte) 10h20'49"; 5. Cravero-Mandriale (Opel Manta Gte) 10h22'51"; 6. Francia-Dotti (Opel Manta Gte) 10h32'34"; 7. Ricci-Montagna (Opel Kadett Gte) 10h50'05"; 8. Peuplier-Sauce (Vw Golf Gti) 11h26'32"; 9. Benza-Segati (Ford Escort XR3i) 11h30'30"; 10. Vincenzi-Rabellino (Opel Corsa) 11h40'39VC; 11. Bianchi-Soma (Opel Manta Gte) 11h53'43"; 12. Bravata-Barbieri (Fiat 127 Sport) 11h58'20"; 13. Ferrando-Giotti (Fiat 127 Sport) 12h23'03"; 14. De Sanctis-Leva (A112 Abarth) 13h04'14".

GRUPPO N: 1. Fabbri-Bosco (Ritmo 130 Abarth) in 10h21'48"; 2. Chiti-Boretto (Ritmo 130 Abarth) 10h24'43"; 3. Porcellana-Riccardi (Ritmo 130 Abarth) 10h35'29"; 4. Bozzo-Fernando (Ritmo 130 Abarth) 10h58'27"; 5. Becucci-Bottai (Ritmo 130 Abarth) 11h04'53"; 6. Martino-Martino (Ford Escort XR3i) 11h12'54"; 7. Fantel-Moggia (Alfasud Ti) 11h15'57"; 8. Guglielmi-Salvini (Talbot Samba Rallye) 11h59'58"; 9. Rossi-Berninson (Ford Escort XR3i) 12h16'58"; 10. Eelena-Stuani (Alfasud Ti) 12h57'58".

GLI ALTRI DI GR. B: 8. Meylan-Bertozi (Nissan 240 RS) in 10h36'06"; 9. Alberi-Milano (Citroën Visa Chrono) 10h52'18"; 10. Biamonti-Tomagnini (Ford Escort RS) 11h27'20"; 11. Bianchi-Perucchetti (Citroën Visa Trophee) 11h32'49".

Così il mondiale piloti (dopo 10 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	30/9-5/10 SANREMO	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	—	—	—	15	—	—	49
5. Biasion	6	—	10	—	15	—	—	—	—	12	—	—	43
6. Vatanen	—	—	—	—	—	—	—	—	20	20	—	—	40
7. Waldegaard	—	—	—	20	—	—	8	—	—	—	—	—	28
8. Röhr	20	—	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	26

11. 9. Salonen 21; 10. Ragnotti 20; 11. Eklund e Nicolas 18; 13. Mouton e Aaltonen 15; 15. Mehta, Recalde, Toivonen e Grundle 12. 19. Therier, Jonsson, Stillo e Tabaton 10; 23. Torph, Buffum, Iwase e Kankkunen 8; 27. Johansson, Preston, Andruet, Cook e Torras 6; 32. Eriksson, Darniche, Stewart, Bassi, Pitkanen ed Ercolani 4; 38. Andervang, Ortigão, Wittmann Iwashita, Bourne Hernandez, Saby e Kalnay 3; 46. Pettersson, Dorche, Teesdale, Nonnenmacher, Poysti e Rayneri 2; 52. Ählin, Gooding, Criticos, Robson, D'Agostini, Aho e Grissmann 1.

Così il mondiale marche (dopo 9 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	30/9-5/10 SANREMO	25-29/11 RAC	TOTALE PUNTI	PUNTI VALIDI
1. Audi	18	18	14	10	18	18	18	10	7	—	133	116
2. Lancia	10	16	12	18	14	16	—	16	16	—	118	108
3. Peugeot	—	—	—	12	—	—	8	18	18	—	56	56
4. Renault	12	10	—	14	—	—	15	4	—	—	55	55
5. Toyota	—	8	18	—	—	10	—	10	—	—	46	46

6. Nissan 38; 7. Opel 37; 8. Volkswagen 34; 9. Subaru 11. 10. Alfa Romeo 9; 11. Fiat 9; 12. Ford 6; 13. Citroën 4; 14. Vauxhall e Mazda 2; 16. Mitsubishi 1.

I principali ritiri

- PS 1** Chiossi (imp. elettrico)
PS 10 Rio (uscita di strada)
PS 13 Signori (cambio)
PS 14 Loubet (incidente)
PS 15 Del Zoppo (semiasse)
PS 19 Bentivogli (motore)
PS 27 Vudafieri (uscita di strada); Alen (motore)
PS 41 Blomqvist (motore)
PS 49 Cerrato (incidente)
PS 50 Röhr (incidente)

I rally leaders

Da ps 1 a ps 6: **Biasion**; da ps 8 a ps 9 **Bettega**; da ps 10 a ps 56: **Vatanen**

Le pagelle

PILOTI	VOTO	PILOTI	VOTO
Vatanen	10	Rayneri	8
Röhr	10	Del Zoppo	8
Alen	10	Ercolani	8
Bettega	9	Caneva	8
Biasion	9	Fabbri	8
Grundle	9	Chiti	8
Nicolas	8	Chomat	7
Tabaton	8	Wambergue	7
Cerrato	8	Rio	7
Bentivogli	8	Vudafieri	6
		Grissmann	6

«PIU'»		«MENO»
Röhr	Combattivo	Vudafieri
Tabaton	Fortunato	Röhr
Vatanen	Efficace	Vudafieri
Alen	Spettacolare	Nicolas

Così l'Open (dopo 7 gare)

Assoluta: 1. Vudafieri p. 70; 2. «Lucky» 55; 3. Cunico 47; 4. Del Zoppo 42; 5. Cerrato 39; 6. Bentivogli 26; 7. Rayneri 24; 8. «Tony», Toivonen e Vatanen 20.

GRUPPO N: 1. S. Fabbri p. 100; 2. Chiti 78; 3. Porcellana 45; 4. Gerbino 31; 5. Scarpis 22.

GRUPPO A: 1. Rayneri p. 94; 2. Bentivogli 81; 3. Cravero 47; 4. Grossi 32; 5. «Tchine» 26.

GRUPPO B: 1. Vudafieri p. 140; 2. «Lucky» 110; 3. Cunico 94; 4. Del Zoppo 84; 5. Cerrato 78.

FEMMINILE: 1. Alberi p. 60; 2. Riva 40; 3. Aitchen 20.

MARCHE: 1. Lancia p. 122; 2. Opel 80; 3. Peugeot 70; 4. Ferrari 60; 5. Fiat 59.



Test 038 per Bettega e Biasion

CONFIRMATO Alen, quasi certo anche Henri Toivonen, addirittura «prenotato» (in barba alle opzioni Audi) Röhl per l'86, a Sanremo non si è saputo nulla di ufficiale circa il rapporto fra Lancia e Bettega-Biasion per l'85. Di Attilio si sa che è molto ambito dalla Mitsubishi, che lo ha invitato a un assaggio della Starion in vista di un possibile accordo, ma recentemente il pilota è stato anche messo al centro di altri possibili movimenti. Per contro, si sa che in casa Lancia le azioni di Bettega sono sempre molto alte, ma non è ancora arrivata la conferma ufficiale solita di questo momento del campionato. Per Miki Biasion, si sa che gli è stato offerto un impegno '85 di sei-sette rally mondiali con i colori del Jolly Club, ma sono giunte voci anche di interessanti da team di oltre frontiera (si parla di Renault e Ford). Anche qui — Miki non ha ancora firmato nulla — nessuna certezza ufficiale quindi. Ma viene proprio dal Sanremo una notizia che potrebbe tagliare la testa al toro. Fiorio ha infatti convocato sia Bettega sia Biasion alla pista privata Lancia della Mandria per i primi giorni di questa settimana: entrambi saliranno sulla nuova 038, al suo primo contatto con un pilota. Dato il clima di ultra-segretezza che ha avvolto ogni passo della vettura da luglio a oggi, la convocazione di Attilio e Miki pare quindi la migliore delle conferme della volontà della Casa. Vedremo nei prossimi giorni cosa accadrà. □

Ultima notte troppo dura per alcuni

ERANO QUASI le tre del mattino di venerdì scorso, poche ore prima della fine del rally, quando Christian Geistdörfer si è presentato nella sala stampa dell'Hotel Royal a Sanremo chiedendo di potere parlare con Adolfo Rava, «boss» della gara. Era visibilmente infuriato: meno di due ore prima lui e Walter Röhl, sulla speciale numero 50 resa in condizioni difficilissime dalla tempesta appena sfogatasi erano incorsi nel classico aquaplaning mentre andavano a circa 150 chilometri l'ora, sbattendo contro una parete di roccia, capottandosi cinque volte e fermandosi con la Quattro «corta» distrutta, fortunatamente senza danni personali, se non per qualche lieve ferita per Röhl. «Vi avevamo detto che non era il caso di prendere il via della prova — diceva il navigatore alludendo a un contatto radio avuto con l'organizzazione — anche andando piano, non era possibile avere la garanzia di non avere incidenti. Se non siete in grado di organizzare un rally mondiale, non fatelo». Christian concludeva polemicamente contro l'organizzazione. Il mattino seguente, durante la conferenza stampa della Peugeot, anche il vincitore Vatanen ha confermato la tesi. «Qualcuno era forse interessato a verificare fin dove si spinga la nostra abilità di piloti — ha detto — ma sono del parere che nelle condizioni di stanotte non si sarebbe dovuto gareggiare». Da parte loro, gli organizzatori ribadiscono che la gara poteva proseguire. □

Gruppo N anche con minacce

«È INUTILE che ti affanni, tanto non riuscirai a uscire dalla Toscana». Questo si è sentito dire, durante il raggruppamento di Radicofani nel corso della seconda tappa del rally, Stefano Fabbri, assieme a Luisa Bosco in gara con la Ritmo gr. N del Jolly Club. La minaccia, rivolta al pilota da uno sconosciuto, è stata immediatamente presa per la dichiarazione di qualche esagitato tifoso di Chiti, toscano — Fabbri è romagnolo — e diretto rivale di Fabbri nella lotta per gruppo N. Pilota e navigatrice sono quindi partiti per le speciali seguenti non senza una certa paura, e con giusta ragione, giacché di lì a poco un sasso è stato scagliato contro la loro Ritmo, fortunatamente senza conseguenze. L'episodio si è poi chiuso, mentre anche il toscano Chiti è stato fatto oggetto del lancio di una pietra che gli ha danneggiato il parabrezza. Non si sa se per opera di una fazione di tifosi della parte avversa, o forse perché le due Ritmo gr. N, essendo dipinte degli stessi colori Totip, hanno tratto in inganno questi isolati — per fortuna — vandali. È sembrato, comunque, di essere tornati ai tempi della lotta per il titolo italiano fra Vudafieri e «Tony», quando alcuni esagitati si incaricarono personalmente di azioni di disturbo verso i due piloti con lo scopo di favorire le azioni di uno o dell'altro. Allora, il rallismo nazionale visse una delle sue pagine più brutte, con i lati dei percorsi trasformati quasi in arene. □

■ **VW SOLO GR. A.** Ancora una volta facilmente vincitore del gruppo A con la Golf, lo stesso Kalle Grundel, interrogato sulle sue possibilità per il prossimo anno, ha ammesso che la Volkswagen è ancora molto lontana da una nuova vettura gr. B. Anche nell'85 la Vw disputerà quindi molti rally mondiali, ma solo in gruppo A in cui schiererà probabilmente quella Golf 4x4 su cui si sta lavorando già da qualche mese.

■ **CITROËN '85.** Verrà omologata il prossimo aprile la nuova gr. B della Citroën, realizzata sulla scocca della Bx. Continuano intanto i test di Thérier, che disputerà certamente, con la Visa 4x4, il Montecarlo e la Parigi-Dakar.

■ **TOYOTA VECCHIA.** Dopo avere annunciato che non ci sarà alcuna Toyota in gara al Costa d'Avorio, ove Andersson ha confermato che il team giapponese non riuscirà a presentare la sua nuova gr. B prima del 1986. Ciò vuole dire che anche il prossimo anno si vedrà in gara la ormai vecchia Celica turbo, guidata con certezza da Joha Kankkunen e molto probabilmente ancora da Bjorn Waldegaard, ai quali verrà affiancato in certe gare anche Per Eklund.

■ **DE MARTINI.** Paola De Martini, la fidanzata di Tiziano Siviero, era molto attesa al S. Remo nella sfida con Luisa Zumelli nel trofeo A112, ma Paola pochi giorni prima della gara si è procurata un taglio (da una decina di punti) sulla pianta del piede sinistro e finché è stata in gara ha sofferto le pene dell'inferno.

RALLY 2. SERIE/Coppa Scuderia Romagna

Campori verifica positiva

CESENA — Il tempo non è stato molto clemente nei confronti della 7. Coppa Scuderia Romagna, bagnata dalla pioggia che ha abbondantemente lavato tutto il percorso rendendolo molto scivoloso. Ma la lotta per il primo posto non ne ha risentito, anzi, tanto che per essere sicuri della vittoria Campori-Gentili hanno dovuto attendere fino a sera, quando sono terminate le verifiche tecniche della loro vettura dopo il reclamo di Biondi-Lessi che hanno concluso alle loro spalle. Il mezzo di Marco Campori, al debutto sulla Ritmo 125, è però stato trovato regolare, e Roberto Biondi non ha potuto fare altro che accontentarsi della piazza d'onore, mangiandosi le dita per il tempo perso in un testa-coda in prova speciale. (d. b.)

RALLY 2. SERIE

Cesena, 7 ottobre 1984

7. Coppa Scuderia Romagna

Le classifiche

Assoluta: 1. Campori-Gentili (Fiat Abarth 125) in 11'37"; 2. Biondi-Lessi (Fiat Ritmo 75) 11'38"; 3. Zavarrini (Alfasud Ti) 11'40"; 4. Scarpelli-Gaeta (Alfetta Gtv) 11'41"; 5. Ottaviani-Nuraghi (Opel Manta Gte) 11'44"; 6. Ravaioli (Fiat Abarth 130) 11'47"; 7. Pedrelli (Golf Gti) 11'47"; 8. Venturoli-Squaiella (Golf Gti) 11'49"; 9. Bentivogli-Masini (Alfasud Ti) 11'52"; 10. Santolini (Fiat Ritmo 75) 11'56".

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Conti A. (A 112 Abarth) in 12'58"; 2. Bertaccini-Cicognani (A 112 Abarth) 13'14"; 3. Danielli-Melloni (Fiat 127 Sport) 13'20"; 4. Simonetti-Ravegnini (A

112 Abarth) 13'28"; 5. Bertazzon-Brogio (A 112 Abarth) 13'58".

Classe 1600: 1. Cavoli-Pancaldi (Ford Escort XR3i) in 12'44"; 2. Milossevich-Vallin (Ford Escort XR3) 13'29".

Classe 2000: 1. Ravaioli (Fiat Abarth 130) in 11'47"; 2. Motti-Toni (Fiat Abarth 130) 12'23".

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Conti R. (Fiat 127 Sport) in 12'18"; 2. Agostini-Ferretti (A 112 Abarth) 13'15"; 3. Pini-Glrean (Fiat 127 Sport) 13'26"; 4. Piva-Grassi (A 112 Abarth) 13'39"; 5. Carraro-Conti (A 112 Abarth) 14'00".

Classe 1300: 1. Tordi-Fantini (Ford Escort) in 13'58".

Classe 1600: 1. Venturoli-Squaiella (Golf Gti) in 11'49"; 2. Randi-Billi (Talbot 1600) 12'35"; 3. Paderni-Lanzarini (R5 Alpine) 13'07"; 4. Bassi-Bassi (Talbot 1600) 13'09"; 5. Campedelli (Fiat Ritmo 65) 13'18".

Classe 2000: 1. Campori-Gentili (Fiat Abarth 125) in 11'37"; 2. Scarpelli-Gaeta (Alfetta Gtv) 11'41"; 3. Ottaviani-Nuraghi (Opel Manta Gte) 11'44"; 4. Borghi-Ghidoni (Opel Manta Gte) 12'06"; 5. Guizzaro-Venturi (Fiat Abarth 130) 12'10"; 6. Mantellini (Alfetta Gtv) 12'38".

GRUPPO 2

Classe 1150: 1. Arfili (Golf 1100) in 12'14"; 2. Martinetti-Minghetti (A 112 Abarth) 13'57"; 3. Piva-Venturi (A 112 Abarth) 14'39".

Classe 1300: 1. Bentivogli-Masini (Alfasud Ti) in 11'52"; 2. Bugli-Magnani (Alfasud Ti) 12'29"; 3. Muccioli-Ceredi (Ford Escort) 12'41"; 4. Minghelli (Alfasud Ti) 12'44"; 5. Ferrini-Molari (Alfasud Ti) 14'34".

Classe 1800: 1. Biondi-Lessi (Fiat Ritmo 75) in 11'38"; 2. Zavarrini (Alfasud Ti) 11'40"; 3. Pedrelli (Golf Gti) 11'47"; 4. Santolini (Fiat Ritmo 75) 11'56"; 5. Zaghini (Golf Gti) 11'59".

Rally Ô per Caporali

SULLE STRADE della Costa Smeralda si è svolto il primo Rally Ô, organizzato da Lancome in collaborazione con Citroën. Venti equipaggi femminili selezionati tra altri 50, (tremila sono state le domande di iscrizione) si sono disputati la vittoria finale nel corso di una serie di prove (velocità e regolarità) svoltesi dal 5 al 7 ottobre. Gli equipaggi concorrevano al primo rally femminile, a bordo delle Citroën 2 CV Charleston, che hanno avuto modo di dimostrare, come molte volte in passato, di trovarsi perfettamente a loro agio sugli sterrati della Costa Smeralda. Le concorrenti hanno dato prova di grande abilità e resistenza. Vincitrici sono risultate Paola Caporali e Paola Zuncheddu, che si sono aggiudicate oltre alla targa O' De Lancome, due Citroën 2 CV Charleston.

■ **TURANO D'AUTUNNO.** Si disputerà il 21 ottobre il 4. Rally del Turano, un «prima serie» internazionale con partenza e arrivo fissati a Collalto Sabino. La gara è valida per la Coppa Italia (5. zona, coeff. 5) e si disputerà su 324 km con 14 prove speciali tutte su asfalto. Le iscrizioni si chiuderanno il 16 ottobre e le domande vanno inviate a: Assi PromoCompetition-Car, piazzale Clodio 12, Roma. Tel. 06/311433.

■ **FIORIO.** Alessandro, il figlio diciannovenne di Cesare Fiorio esordirà il prossimo anno nel Trofeo Uno con una vettura del Jolly Club assistita dalla scuderia Grifone, un compromesso già collaudato quest'anno quando la Grifone assisteva nel Cir le donne del Jolly Club.

■ **PATUELLI.** È ormai ufficiale che a partire dal mese di dicembre Romano Patuelli andrà a ricoprire una importante carica del settore commerciale della Peugeot Italia, lasciando vacante il ruolo di coordinatore del servizio competizioni. Per i candidati alla sua successione, viene fatto con insistenza il nome di «Rudy».

TROFEO A112 A SANREMO

Corre Corredig

SANREMO — Le due tappe sullo sterrato toscano del Trofeo Autobianchi, che avevano tutta l'aria di essere le tappe della consacrazione (matematica) del leader della classifica assoluta, Lago, non hanno rispettato il pronostico, anzi hanno rimandato il verdetto alle prossime due prove: San Marino e Sestriere. La vittoria ha infatti premiato il friulano Corredig, un veterano che, ben spalleggiato dal navigatore Caliro è stato protagonista, come già a Piancavallo, di una gara intelligente e coraggiosa allo stesso tempo. Ecco in sintesi quanto è successo al riordino di Volterra, a tre speciali dal termine. La classifica provvisoria in quel momento vedeva al comando Gallioni (ex-navigatore di Porcellana) seguito a 1'28" da Lago e a 2'51" da Corredig. Gli «assatanati» centododicesimi, provati dalle 25 speciali sostenute, si rifugiavano in un bar a rifocillarsi. Il tempo volava e Corredig, a un certo momento accortosi che si stava avvicinando l'ora della partenza, usciva alla chetichella, saliva in macchina e a motore spento si portava al posto di controllo orario. Timbrava allo scadere del 59" di tolleranza e prendeva il via per portarsi al controllo orario posto prima della speciale seguente. Solamente al rombo della vettura del friulano che sfrecciava loro davanti, gli altri concorrenti si accorgevano del fatto e cercavano di correre ai ripari ma alcuni di essi incorrevano in penalizzazioni (4' Gallioni che, errando un bivio incorreva in una supplementare penalizzazione di 2', 1' Lago che, capottando nella penultima aumentava la sua penalizzazione di altri 2'; 1' Artusio e 4' Comba). Penalizzazioni che sconvolgevano in parte la classifica generale. Vennero con il quinto posto si aggiudicava il primato fra gli under 23 il che gli permetteva di sorpassare di un punto il leader Panontin, giunto non e terzo degli under 23, nella classifica finale loro riservata. La Zumelli, nona assoluta, si è assicurata matematicamente la vittoria nella classifica finale riservata alle dame. (c. b.)

TROFEO A112

Toscana, 1-2 ottobre 1984

Settima gara di campionato

La classifica: 1. Corredig-Caliro in 4h36'17"; 2. Gallione-Ragogna a 58"; 3. Artusio-Muller a 2'57"; 4. Vittadini-Cotto a 3'23"; 5. Vernengo-Bertilone a 4'45"; 6. Lago-Roccati a 5'57"; 7. Comba-Gioielli a 9'51"; 8. Panontin-Vazzoler a 12'50"; 9. Zumelli-Julita a 22'59"; 10. Pasero-Ricordini a 24'14".

Così il Trofeo: 1. Corredig p. 106; 2. Lago 97; 3. Perugia 67; 4. Panontin 40; 5. Pizio 38.

Under 23: 1. Vernengo p.105; 2. Panontin 99; 3. Comba 75.

Femminile: 1. Zumelli p.95; 2. De Martini, Boggio e Vincenzi 20.

Parigi-Dakar '85 senza Ténéré

IN OCCASIONE del primo raid motonautico «Bamako-Nyamey», organizzato dal neonato «Yacht Club du Ténéré», Thierry Sabine, vulcanico organizzatore della Parigi-Dakar ha anticipato alcune novità della prossima edizione. «La corsa durerà 22 giorni — ha detto — e passerà attraverso l'Algeria, il Niger, il Mali, la Mauritania, il Senegal e la Guinea». In questa settima edizione il raid non attraverserà, com'era affermata tradizione, il deserto del Ténéré, bensì quello della Mauritania in una tappa che prevede l'utilizzo di una sola bussola, senza alcuna altra indicazione. Come se non bastasse è stata confermata la tappa no-stop di due giorni attraverso Niger e Mali.

Motor Expó Racing '84



**LA PIÙ GRANDE
RASSEGNA
MOTORISTICA DEL
TRIVENETO**

5-14 OTTOBRE 1984
QUARTIERE FIERISTICO
GORIZIA ESPOSIZIONI

F.1 RALLY SUPERCARS
ESIBIZIONI SPETTACOLARI · KARTING · TRIAL
SFIDE TRA CAMPIONI RALLY

Feriali 18.00/22.00
ORARI: Festivi e prefestivi 10.00/22.00

C.I.A. A. GORIZIA

CHALLENGE INA/Sfortunato Nisini

Barberio dimentica il Fuji

VALLELUNGA — Metà bagnato e metà asciutto per le nuove tirate gare della terza prova del Trofeo Ina, a cui hanno preso parte ben 194 piloti. Le gare dirette da Rescigno e dagli uomini della scuderia «Salerno Corse», sono state ottimamente organizzate nel rispetto cronometrico del programma. Il vincitore dell'assoluto è stato Pasquale Barberio, reduce dell'incidente in occasione della gara mondiale del Fuji, che ha vinto su Baldini, Vatielli e l'ottimo debuttante Saccenti, dopo che un imprevedibile Nisini si era dovuto ritirare per rotture del cambio mentre era in testa. Carrano nella stessa gara si è imposto sulle altre F. Italia. Nella 7. corsa (sport) si è imposto Arfé dopo aver rimontato su Comegna e su Giammaria, leader della corsa fino a quando non sono andate in crisi le gomme. Ma il grosso spettacolo lo hanno dato le combattutissime corse delle turismo. La prima corsa è stata dominata da D'Antuono che si è avvantaggiato con grinta anche sul secondo, Cardinali. Nella lotta per il terzo posto ha prevalso Broccolini su Casarano e Pagano.

LA «SECONDA» gara è stata animata dalla rimonta vincente di Palumbo, che ha staccato anche Nocci, in testa nelle prime fasi, e che dopo il sorpasso è andato in testacoda. Sfortunato Auricchio ritiratosi per noie elettriche, la «terza corsa» è finita in volata, vinta da Milano, insidiato sul filo di lana da un grintoso Reda. De Fazio, nonostante le sliik e il bagnato si è classificato terzo assoluto e primo delle 700, guidando in maniera funambolica. La quarta corsa è stata il festival di Dolciemi che non ha avuto avversari. Lanfri per resistergli è andato più volte in testacoda e secondo è arrivato Cuomo precedendo Auriemma, Celentano e Castellano. La quinta corsa, l'ultima sul bagnato ha avuto in Fiorillo l'incontrastato dominatore davanti a Di Giuseppe, Stanco e Giammusso. Bella lotta per la quinta piazza conquistata da Riccio. L'ottava corsa vinta da Giovannetti su Fiorillo ha visto «Liliana» rimontare grintosamente fino alla terza posizione, lasciando di Giorgio e Amoruso a litigarsi spettacolarmente il quarto posto. Nella nona gara infine ha avuto la meglio D'Elia, primo con un buon margine su Del Pezzo e sul rimontante Lo Popolo.

Gaetano Dima

CHALLENGE INA ASSICURAZIONI

Vallelunga, 7 ottobre 1984

Le classifiche

1. corsa: 1. D'Antuono (Fiat 127) 12 giri in 14'01"93 media 85,688 Km/h; 2. Cardinali (Fiat 127) 14'17"28; 3. Roccolini (Fiat X1/9) 14'26"84; 4. Casarano (A112) 14'32"10; 5. Pagano (Fiat 127) 14'34"20; 6. Monteforte (Fiat X1/9) 14'46"65; 7. Fiordelisi (Fiat X1/9) 14'56"75; 8. Beranzoni (Fiat X1/9) 14'57"59; 9. Pasquazzi (Fiat X1/9) 15'09"92; 10. Serafini (Fiat 127) 15'13"84; 11. Bassu (A112) a 1 giro; 12. Novello (Fiat 127) a 1 giro; 13. Palumbo (Fiat X1/9) a 1 giro; 14. Palmiri (Fiat X1/9) a 1 giro; 15. Rastelli (Fiat Panda) a 1 giro; 16. Pezza (A112) a 1 giro; 17. Pochini (Fiat 127) a 1 giro; 18. Visci (Fiat 127) a 2 giri; 19. Cuomo (Fiat X1/9) a 4 giri; 20. Pirro (Fiat X1/9) a 4 giri; 21. Calce (A112) a 4 giri.
□ Giro più veloce: D'Antuono in 1'09"22 media 86,866 Km/h.

2. corsa: 1. Palumbo (Golf) 12 giri in 13'28"97 media 89,760 Km/h; 2. Nocci (Ritmo 130) 13'44"38; 3. Lazzari (Lancia) 13'53"60; 4. Magni (Golf) 14'03"53; 5. Mammone (Fiat X1/9) 14'04"04; 6. «El Paso» (Alpine) 14'16"04; 7. Proietti (Golf) 14'19"76; 8. La Pera (Lancia) 14'30"16; 9. Baronci (Renault) a 1 giro; 10. Sambuco (Golf) a 1 giro; 11. Franzesi (Ritmo 125) a 1 giro; 12. Russomando (Golf) a 1 giro; 13. Degna (Fiat X1/9) a 2 giri.

□ Giro più veloce: Palumbo in 1'05"96 media 91,146 Km/h.

3. corsa: 1. Milano (A112) 12 giri 14'30"57 media 82,765 Km/h; 2. Reda (A112) 14'31"30; 3. Di Bartolomeo (Fiat 126) 14'56"56; 4. De Fazio (Fiat 126) 15'01"84; 5. Medaglia (Fiat 126) 15'02"30; 6. Cirella (Fiat 127) 15'03"90; 7. Belli (Fiat 126) 15'21"10; 8. «Padov» (Fiat 126) 15'25"63; 9. De Stefano (Fiat 126) 15'37"82; 10. Sessa (Fiat 127) a 1 giro; 11. Barbacane (Fiat 126) a 1 giro; 12. Caiazza (Fiat 126) a 1 giro; 13. D'Amato (Fiat 126) a 2 giri; 14. Tacconelli (Fiat 126) a 5 giri; 15. Colucci (A112) a 5 giri; 16. Mascolo (Fiat 126) a 6 giri.

□ Giro più veloce: Reda 1'10"77 media 84,951 Km/h.

4. corsa: 1. Dolciemi (Fiat Ritmo) 12 giri in 12'57"23 media 94,452 Km/h; 2. Cuomo (Ritmo) 13'14"77; 3. Auriemma (Ritmo) 13'33"09; 4. Celentano (Ritmo) 13'48"25; 5. Castellano (Alfasud) 13'49"43; 6. Satriano (Fiat 127) 13'49"96; 7. Rocco (Fiat X1/9) a 1 giro; 8. Lanfri (Scirocco) a 1 giro; 9. Varese (Alfasud) a 1 giro; 10. Di Fulvio (Fiat 128) a 1 giro; 11. Cambini (Alfa) a 1 giro; 12. Sperati (Fiat 128) a 1 giro; 13. Spedalieri (Ritmo) a 1 giro; 14. Bonetti (Ar Gta) a 1 giro; 15. Salsano (Fiat 128) a 1 giro; 16. Iacovella (Simca R2) a 1 giro; 17. Perini (Scirocco) a 2 giri; 18. Rosati (Simca R2) a 2 giri; 19. Cuomo (Jetta) a 2 giri; 20. Fantilli (Alfasud) a 2 giri; 21. Mattioli (Fiat 128) a 4 giri.

□ Giro più veloce: Dolciemi 1'02"22 media 96,624 Km/h.

5. corsa: 1. Fiorillo (Ritmo) 12 giri in 12'05"10 media 99,960 Km/h; 2. Di Giuseppe (Lancia) 12'15"85; 3. Stanco (Fiat X1/9) 12'38"66; 4. Giammusso (Alfa) 12'43"41; 5. Riccio (Fiat 128) 12'29"63; 6. Rampa (Alfa) 13'02"65; 7. Bandino (Fiat) a 1 giro; 8. De Luca (Fiat) a 1 giro; 9. Cirami (Alfa) a 1 giro; 10. Aulizio (Ford) a 1 giro; 11. Coccia (Golf) a 1 giro; 12. Manzo (Lancia) a 1 giro; 13. Mastantuono (Alfetta) a 1 giro; 14. Sdantuccione (Fiat) a 1 giro; 15. Serra (Fiat) a 1 giro; 16. Braccia (Fiat) a 2 giri; 17. Loffredo (Fiat) a 2 giri; 18. Esposito (Lancia) a 6 giri.

□ Giro più veloce: Fiorillo 59"59 media 100,844 Km/h.

6. corsa: 1. Barberio (Ralt) 12 giri in 10'22"57 media 117,912 Km/h; 2. Baldini (Ralt) 10'30"37; 3. Vatielli (Ralt) 10'32"42; 4. Saccenti (Ralt) 10'33"71; 5. Nardozi (Ralt) 11'12"22; 6. Fragapane (Ralt) 11'16"90; 7. Accardi (Ralt) a 1 giro; 8. Casillo (Fiat) a 1 giro; 9. Carraro (F. Italia) a 1 giro; 10. Cherubini (F. Italia) a 1 giro; 11. Cipriani (F. Ford) a 1 giro; 12. Doti (F. Italia) a 1 giro; 13. Smecca (F. Italia) a 1 giro; 14. Bacellari (Fiat Uno) a 2 giri; 15. Taddei (Taddei) a 2 giri; 16. Anellino (F. Italia) a 3 giri; 17. Cicciani (F. Italia) a 5 giri; 18. Nisini (Ralt) a 6 giri.
□ Giro più veloce: Nisini 50"57" media 118,884 Km/h.

7. corsa: 1. Arfé (Osella) 12 giri in 10'31"10 media 114,228 Km/h; 2. Gianmaria (Osella) 10'32"58; 3. Comegna (Osella) 10'35"27; 4. Terzigni (Ams) a 1 giro; 5. Carotenuto (Chevron) a 1 giro; 6. Tocci (Porsche 911) a 1 giro; 7. Lo Bello (Lancia Stratos) a 3 giri; 8. Picci (Osella) a 4 giri.

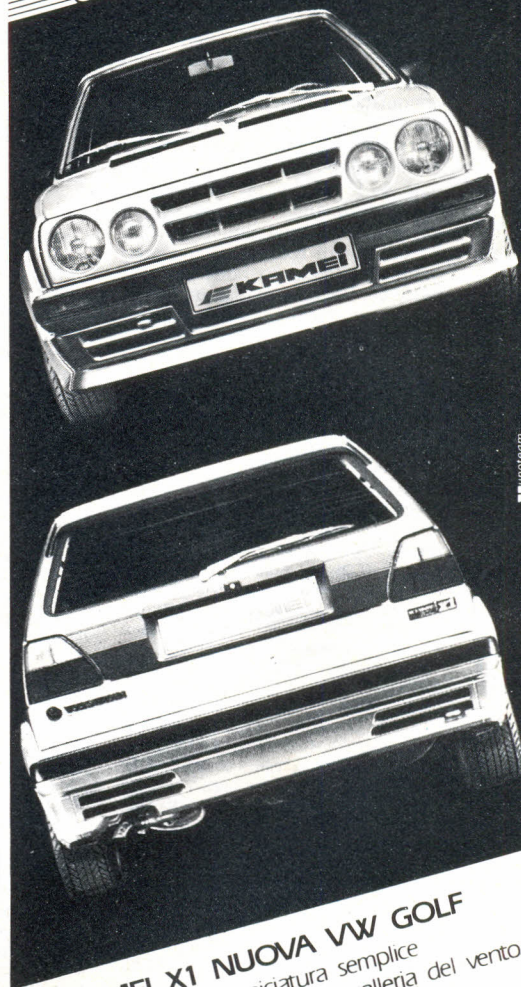
□ Giro più veloce: Arfé 50"95 media 117,998 Km/h.

8. corsa: 1. Giovannetti (Metro) 12 giri in 12'49"51 media 95,068 Km/h; 2. Fiorillo (Escort) 13'00"32; 3. De Menna (Metro) 13'07"54; 4. Di Giorgio (Fiat) 13'23"27; 5. Ambroso (Talbot) 13'23"68; 6. Casciola (Alfasud) 13'29"31; 7. Aquilante (Talbot) 13'29"71; 8. Cardinali (Alfetta) 13'31"68; 9. Zupo (Fiat) 13'32"39; 10. Silvestri (Escort) 13'40"41; 11. Mariani (Alfetta) 13'41"95; 12. Alagia (Fiat) 13'42"62; 13. Coppola (Alfasud) 13'56"53; 14. Mazzolini (Alfetta) a 1 giro; 15. Sabatino (Talbot) a 1 giro; 16. Marocco (Renault) a 1 giro; 17. Sileo (Alfasud) a 1 giro; 18. Abbandonato (Alfasud) a 2 giri.
□ Giro più veloce: Giovannetti in 1'02"92 media 95,549 Km/h.

9. corsa: 1. D'Elia (Simca) 11 giri in 12'12"55 media 90,264 Km/h; 2. Del Pezzo (Samba) 12'25"31; 3. Lo Popolo (Simca) 12'25"71; 4. Rea (A112) 12'37"75; 5. Civitelli (A112) 12'45"91; 6. Boccia (A112) 12'48"62; 7. Festuccia (Fiat) 12'48"85; 8. Tomassetti (A112) 12'52"38; 9. Pisani (A112) 12'55"86; 10. Torri (Fiat) 12'55"96; 11. Rinaldi (Fiat) 12'56"24; 12. Bianchini (Simca) 12'56"25; 13. D'Anzi (A112) 13'00"00; 14. Cappelli (Simca) 13'06"67; 15. De Sio (A112) 13'10"59; 16. Pace (Samba) 13'14"69; 17. Testa (A112) 13'16"67; 18. Battista (Opel Corsa) 13'31"54; 19. Martonelli (A112) 13'45"35; 20. Febraro (Simca) a 2 giri; 21. Longobardi (Simca) a 5 giri.
□ Giro più veloce: D'Elia 1'05"76 media 91,423 Km/h.

INFOR

aerodinamica e design



KIT KAMEI X1 NUOVA VW GOLF
 Disegno esclusivo - Verniciatura semplice
 Materiale antiurto - studiato nella galleria del vento.
 Anche per:
 AUDI 80 COUPÈ, BMW 3 - BMW NUOVA SERIE 3
 MERCEDES 190, MERCEDES 126, FORD ESCORT 3,
 VW GOLF, VW NUOVA GOLF, VW POLO,
 VW SCIROCCO.

INFOR

DISTRIBUZIONE COMPLEMENTI SPORTIVI
 Direzione Commerciale:
 44049 VIGARANO MAINARDA - Ferrara
 Via Cento, 42c - Telefono 0532.436456 r.c. automatica

Concessionari esclusivi di zona:
 • Milano - **COMSEA** - Tel. 02•418774
 • Roma - **FABBRINI** - Tel. 06•730350
 • Napoli - **AUTO SPORT** - Tel. 081•268853
 • Palermo - **CALASCIBETTA AUTORICAMB**
 Tel. 091•291497

VELOCITÀ IN SALITA/Val d'Anapo-Sortino

Arriva... primo su Grimaldi

SORTINO — Dopo alcune gare decisamente incolori, il catanese «M. Arriva» si è presentato in gran forma alla Val D'Anapo-Sortino, dove ha vinto battendo il compagno di squadra Enrico Grimaldi, l'agrigentino Beppe Virgilio e l'altro catanese Santo Consoli. Una vittoria conquistata su un asfalto asciutto ma infido perché molto scivoloso. «Arriva», vista la situazione, ha puntato dopo alcune vistose sbandate, su una guida molto attenta e pulita. Grimaldi invece, incappato anche lui in alcune scodate iniziali, ha cercato di recuperare il tempo perduto attaccando nella seconda parte del tracciato. Da questa tattica è venuta fuori una guida alquanto «sporca» e per nulla redditizia. (e. m.)

VELOCITÀ IN SALITA

Sortino, 7 ottobre
Val d'Anapo-Sortino

Le classifiche

ASSOLUTA: 1. «Arriva» (Osella PA9) 3'35"10 (media 110,418 kmh); 2. Grimaldi (Osella PA9) 3'36"49; 3. Virgilio (Osella PA9) 3'40"06; 4. Consoli (Osella PA9) 3'50"86; 5. Cassiba (Osella PA9) 3'52"76; 6. Virzi (Porsche) 4'04"11; 7. Ragusa (Porsche) 4'05"99; 8. Ferraro (Ritmo) 4'14"95; 9. Condina (Beta Mont.) 4'15"77; 10. Fazzina (Fiat X1/9) 4'15"94.

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Ienna Settimo 4'43"85 (media 76,110 kmh); 2. Caruso 4'45"04; 3. Motta 4'02"56; 4. Manhattan 5'03"33; 5. Petralia 5'09"93; 6. Ininap 5'14"17; 7. Di Mauro 5'35"57 (tutti su A 112).

Classe 1300: 1. Villa Roberto (T. Samba) 4'43"47 (media 76,196).

Classe 1400: 1. Carmelo Pavone (A. Sud. Ti) 5'01"53 (media 71,641).

Classe 1600: 1. Serafino La Delfa (Escort) 4'35"08 (media 78,517); 2. Salamone (A. Sud. Ti) 4'48"40; 3. Bonetti (Ritmo) 4'50"32.

Classe 2000: 1. Giorgio Martoli 4'30"92 (media 79,734); 2. Cappello 4'33"82; 3. Ferrazzano 4'36"38; 4. Maimone 4'41"90; 5. Prociada 4'43"26.

Classe 2500: 1. Domenico Torrisi (Ar. GTV) 4'37"53 (media 77,838).

GRUPPO 3

Classe 1300: 1. Giuseppe Scaringi 4'51"80 (media 74,023); 2. Gerbino 4'54"10; 3. Marino 4'55"67; 4. La Russa 4'57"72; 5. Galatà 6'07"13 (tutti su Fiat X 1/9).

Classe 1600: 1. Giuseppe Pistorio (Fiat X 1/9) 4'45"15 (media 75,763); 2. Aiuto (Fiat X 1/9) 5'01"85.

Classe 2000: 1. Giuseppe d'Anca (Beta) 4'40"98 (media 76,896); 2. Indelicato (Fiat 124) 4'54"50; 3. Moddafferri (Beta) 4'53"75.

GRUPPO A

Classe 1000: 1. Salvatore Gentile (Panda 45) 4'53"23 (media 73,670); 2. Sancho (Fiat 127) 5'08"61; 3. Vitali (Fiat 127) 5'10"06; 4. Salba (Fiat 127) 5'20"97; 6. Di Maria (Panda 45) 5'33"20.

Classe 1150: 1. Marcello Zampardi (A 112) 4'34"18 (media 78,774); 2. Sciacca (Fiat 127) 4'36"68; 3. Anzalone (A 112) 4'38"03; 4. Morabito (Fiat 127) 4'39"35; 5. Guarino (A 112) 4'40"74; 6. Benenati (A 112) 4'42"57; 7. Calipò (Fiat 127) 4'45"61; 8. Fichera (A 112) 4'45"80; 9. Canonico (Fiat 127) 5'07"27; 10. Attardi (Fiat 127) 5'10"08.

Classe 1300: 1. Giuseppe Magri (G.M. Metro) 4'30"57 (media 79,822); 2. Giuffrida (Kadett) 4'31"06; 3. Garro (M.G. Metro) 4'49"57; 4. Rizzo (Alfasud) 4'55"97; 5. Nucera (Alfasud) 5'04"55; 6. Bellasai (Alfasud) 5'05"23; 7. Borgia (Mini De T.) 5'06"60; 8. Mauceri (Fiat 128) 5'22"56; 9. Imbrò (Alfasud) 5'30"43; 10. Restuccia (Mini De T.) 5'35"13.

Classe 1400: 1. Franco Messana (Alfasud) 4'32"34; 2. Zappala (Alfasud) 4'32"60; 3. Tigano Antonio (Alpine) 4'54"01.

Classe 1600: 1. Giuseppe Perez (Golf Gti) 4'41"04 (media 76,868); 2. Lipari (Ritmo) 4'48"35; 3. Trommino (Alfasud) 4'57"04.

Classe 2000: 1. Dino (Ritmo 130) 4'18"66 (media 83,526); 2. Pino (Kadett GTE) 4'22"87; 3. Beccaria (Ritmo 130) 4'27"07; 4. Sconti (A.R. GTV) 4'37"79; 5. Conti (Ritmo 125) 4'51"97; 6. Lerby (A.R. GTV) 4'59"71.

GRUPPO 2

Classe 700: 1. Bruno Crucitti 4'42"30; 2. Manna 4'44"75; 3. Serpa 4'56"10; 4. Riso 5'12"36 (tutti su Fiat 126).

Classe 1000: 1. Armando Guastella (Fiat 126) 4'41"24 (media 76,814); 2. Todaro (Panda) 4'43"12; 3. Attinà (Fiat 127) 5'18"94.

Classe 1150: 1. Stefano Sottile (Fiat 128) 4'33"20 (media 79,063); 2. Minardo (A 112) 4'39"36; 3. Accardo (Fiat 128) 4'44"70; 4. Spampinato (Fiat 128) 4'45"46; 5. Poidomani (Fiat 128) 4'59"16.

Classe 1300: 1. Paolo Giunta (Fiat 128) 4'25"94 (media 81,233); 2. Flamingo (Fiat 128) 4'40"06; 3. Scuderi (Simca R2) 4'44"89; 4. Meteora (Simca R2) 4'45"13; 5. Calanna (Simca R2) 4'48"07; 6. Mino (Fiat 128) 5'00"06.

Classe 1400: 1. Filadelfo Alessandro (R. 5) 4'38"91 (media 77,447); 2. Impera (R. 5) 5'24"14.

Classe 1600: 1. Santo Ferraro (Ritmo) 4'14"95; 2. Zerbino (Ritmo) 4'23"12.

Classe 2000: 1. Salvatore Ruggero (A.R. GTV) 4'31"82 (media 79,470); 2. Magri (Kadett) 4'35"40; 3. Zanghi (Kadett) 4'39"15; 4. Saetta (Kadett) 4'41"24; 5. Cirrito (Escort) 4'43"47.

GRUPPO B

Classe 1600: 1. Enzo Sottile (Fiat X1/9) 4'31"71 (media 79,499); 2. Bocchetti (Fiat X1/9) 4'49"98.

Classe 2000: 1. Francesco Paone (Beta M.) 4'42"96 (media 76,354).

Classe oltre 3000: 1. Giuseppe Comito (Porsche) 4'28"35 (media 80,507).

GRUPPO 4

Classe 1300: 1. Vincenzo Fazzina 4'15"99 (media 84,375); 2. Melluzzo 4'18"46; 3. Cannata 4'18"64; 4. Cannamela 4'19"79; 5. Alba 4'25"39; 6. Palumbo 4'26"61; 7. Vaccaro 4'28"62; 8. Lombardo 4'29"21; 9. Torre 5'06"84 (tutti su Fiat X1/9).

Classe 2000: 1. Antonio Condina 4'15"77 (media 84,441); 2. Gianna 4'27"47; 3. De Dominicis 4'36"81 (tutti su Lancia Beta M.).

Classe 3000: 1. De Filippis (Porsche) 4'23"66 (media 81,950).

GRUPPO 5

Classe 700: 1. Antonio Ponticello 4'26"36 (media 81,080); 2. Di Stefano 4'31"93; 3. Russo 4'32"64; 4. Cardillo 4'34"49; 5. Jmmj 4'37"53; 6. Di Salvo 4'37"53; 7. Tropiano 4'57"14; 8. Iacono 5'03"13; 9. Bucolo 6'26"65 (tutti su Fiat 126).

Classe 1000: 1. Tranchida (A 112) 4'24"83 (media 81,571); 2. Cassiba (A 112) 4'37"52; 3. Nicosia (Fiat 127) 4'37"70; 4. Rapicavoli (Ritmo 60) 4'38"64; 5. Roccuolo (A 112) 4'39"24; 6. AsSenza (A 112) 4'40"55; 7. Olivieri (Fiat X 1/9) 4'45"43.

Classe 1300: 1. Diego Milotta (Fiat 128) 4'24"21; 2. Centamore (Fiat 128) 4'29"92; 3. Cucchiara (Fiat X1/9) 4'45"77; 4. Nicolosi (Fiat X1/9) 4'50"97; 5. Italia (Fiat 128) 4'53"56.

Classe 1400: 1. Salvatore Mannino (Fiat Ritmo) 4'30"58 (media 79,822); 2. Irato (Fiat 128) 4'30"66; 3. Lo Piccolo (Fiat 128) 4'31"11; 4. Lenares (Fiat X1/9) 4'39"79; 5. Meli (R. 5 Turbo) 4'40"89; 6. Interlandi (Fiat 128) 5'24"86.

Classe 1600: 1. Paolo Di Martino (Fiat 128) 5'29"62.

Classe 2500: 1. Luigi Barrano (Porsche 911) 4'28"91 (media 80,327); 2. Giuliano (Porsche) 4'33"34.

Classe 3000: 1. Giuseppe Virzi (Porsche) 4'04"11 (media 88,488); 2. Ragusa (Porsche) 4'05"99.

GRUPPO 6

Classe 1300: 1. Orazio Consoli (AMS) 5'16"62.

Classe 1600: 1. Giovanni Cassiba (Osella PA9) 3'52"76 (media 92,783).

SLALOM

Cesari a Superga

TORINO - Cesari ha vinto la Pino-Superga per il 3. anno consecutivo battendo ben 149 avversari in una gara valida per il super slalom Samba rally, organizzato dagli Amici del Moscato e quale 2. finale del Trofeo CSAI. Un altro record è stato fatto segnare dal pubblico numerosissimo. Cesari si è prontamente riscattato della sconfitta della prima finale a Salerno e, con una prova d'orgoglio, ha nettamente vinto davanti ad Angeli, che chiude con una gara d'anticipo il discorso vincente del super slalom. Ultima gara del super slalom Samba rally il 28 ottobre in provincia di Piacenza, con la Nibbiano Pecorara.

Le classifiche

GRUPPO N-13

Classe 1000: 1. Bifano (Fiat 127) 189,32; 2. Giovannoni 192,08; 3. Crubellati 197,04; 4. Cena 198,76; 5. Ferrero 203,53; tutti su A 112. **Abarth; Classe 1150:** 1. Guidotti 182,86; 2. Gnan 183,06; 3. Lanzolne 183,96; 4. Bianchi 184,50; 5. Aghini 184,84; tutti su A 112 70 HP. **Classe C (fino a 1300):** 1. Bertolotti 184,59; 2. Pavia 186,88; 4. Dalla Torre 186,89; 4. Rasolo (Mini de Tomaso) 192,68; 5. Melia 197,77; 6. Vena 202,41; 7. Villa 218,66; tutti gli altri su Samba Rally. **Classe 1600:** 1. Bisso (Golf GTI) 178,92; 2. Grassino (R5 Alpine) 183,96; 3. Nebbiolo (R5 Alpine) 194,88; 4. Barberis (Talbot TI) 214,85. **Classe 2000:** 1. Botta (Kadett GTE) 176,44; 2. Arman (R5 Turbo); 183,95; 3. Farina (Ford Escort) 189,50; 4. Lanfranco (Ritmo) 190,62; 5. Torreggiani 191,38.

GRUPPO SPECIALE

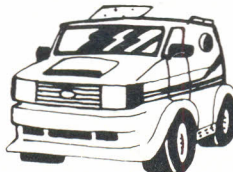
Classe fino a 700: 1. Loddo (Fiat 700) 174,44; 2. De Gregori (Fiat 126) 177,31; 3. Massimiani (Fiat 700) 178,79; 4. Savino (Fiat 700) 188,28. **Classe 1000:** 1. Saccone (A 112) 171,78; 2. Rosso (Abarth 1000) 180,30; 3. Monasterolo (Prinz NSU) 187,64; 4. Politi (Fiat 800) 202,88; 5. Cocco (Fiat 127) 213, 24. **Classe 1150:** 1. Ciriaco 174,06; 2. De Andrea 174,77; 3. Morello 175,84; 4. D'Ambrà (Fiat 127) 186,39; 5. Rao 187,53; tutti gli altri su A 112 70 HP. **Classe 1300:** 1. De Micheli (Alpine Renault) 172,54; 2. Pateti (Fiat X 1/9) 174,52; 3. Vinai (Mini de Tomaso) 174,64; 4. Bibo (Samba Rally) 179,09; 5. Donino (Fiat X 1/9) 180,77. **Classe 1600:** 1. Carrega (Alpine Renault) 166,95; 2. Tiezzi (Alpine Renault) 170,44; 3. Raso (Alpine Renault) 171,51; 4. Genti (Talbot TI) 182,70; 5. Cerra (Alpine Renault) 184,85. **Classe 2000:** 1. Cesari (Dallara Breking) 156,15; 2. Barbero (Fiat X 1/9) 163,25; 3.



VANNING ITALIA

LO SPECIALISTA IN ACCESSORI PER FURGONI

PERSONALIZZAZIONE E
TRASFORMAZIONE VAN SU
BEDFORD - TRANSIT - DUCATO
TRAFFIC - VW TRANSPORTER



Strada Padana Superiore 73
20063 Cernusco SN (MI)
Tel. 02/9240050

Gradirei informazioni e deplianti
Sig.

Edmondo (Lancia Montecarlo) 163,32; 4. Gastaldi (Kadett TGE) 166,44; 5. Obscure (Kadett GTE) 166,72. **Classe 3000:** 1. Vezza (Lancia Stratos) 163,53; 2. De Stefani (Lancia Stratos) 168,11; 3. Borra (Lancia Stratos) 173,56; 4. Perotto (Porsche 911) 165,96; 5. De Filippi (Porsche 911) 179,86; 6. Vozza (Talbot) 181,82.

PROTOTIPI

Classe 1000: 1. Mozzone (Fiat Woodstock) 164,84; 2. Rivera (Fiat 500/A 112) 165,83; 3. Berardo 170,48; 4. Galli 175,23; 5. Brusseeze 183,37; tutti su Fiat 500/A 112. **Classe 3000:** 1. Angeli (Abarth La Ronde) 160,99; 2. Zandonà (Fiat 850 F.3) 166,71; 3. Sabbadini (Fiat 500/R 5 Alpine) 175,22; 4. Mazza (Fiat 126/R5 Alpine) 179,99; 5. Attolini (Grand Prix) 180,72.

Assoluta femminile: 1. Grubellati (A 112 Abarth) 197,04.

Assoluta Gruppo N-1-3: 1. Botta (Kadett GTE) 176,44.

Classifica assoluta: 1. Cesari (Dallara Breking) 156,15; 2. Angeli (Abarth La Ronde) 160,99; 3. Barbero (Fiat X 1/9) 163,25.

SALITA/Val Martello

Baribbi tranquillo

BOLZANO — Il bresciano Ezio Baribbi su Osella BMW ha vinto da dominatore la quinta edizione della «Val Martello», valida per la Coppa CSAI della montagna prima zona e campionato triveneto. Baribbi, che già nelle prove aveva fatto segnare il miglior tempo, non ha avuto alcun problema per imporsi anche in gara. Dopo una prima manche piuttosto tranquilla (1'47"17) migliore tuttavia della mattinata, nel pomeriggio, nella seconda prova, il pilota bresciano ha spinto un po' di più facendo fermare le lancette dei cronometri su 1'46"9, totalizzando complessivamente il tempo di 3'34"11, ben lontano peraltro dal record della corsa di Arcadio Pezzali, fissato su 1'44"02. (b.t.)

VELOCITÀ IN SALITA

Bolzano, 7 ottobre 1984

Salita Val Martello

Le classifiche

Assoluta: 1. Ezio Baribbi 3'34"11; 2. «Din» 3'37"79; 3. Casasola 3'43"27; 4. Gasparella 3'44"32; 5. Regosa 3'47"05; 6. «Domingo» 3'47"41; 7. Engstler 3'48"05; 8. Biasioli 3'54"97; 9. Bohm 3'55"93; 10. Cantelli 3'56"21.

GRUPPO N

Classe 1000: 1. Luca Avancini (Fiat Uno) 6'22"03. **Classe 1150:** 1. Morove (A112) 5'17"95; 2. Siegghi (A112) 5'31"30; 3. De Fabris (A112 Abarth) 5'32"90; 4. Cescato (A112 Abarth) 5'32"95; 5. Dossi (A112) 5'32"92; 6. De Florian (A112) 5'41"17; 7. Ambrosi (Fiat 127) 5'42"50; 8. Galvan (A112) 5'50"58. **Classe 1300:** 1. «Lorenzo» (Talbot Samba) 5'00"60 media 84,550 kmh; 2. Marcon P. (Talbot Samba) 5'01"95; 3. Marcon E. (Talbot Peugeot) 5'08"11; 4. Mozan (Talbot Samba) 5'09"02. **Classe 1600:** 1. Alberto Camozzi (Ford Escort) 4'59"63 media 84,824 kmh; 2. Cipriani (Ritmo) 5'04"08; 3. Meggiorin (Alfasud Sprint) 5'13"74; 4. Perseghin (Talbot Sunbeam) 5'24"07. **Classe 2000:** 1. Giacomo Botti (Ritmo 130 TC) 4'35"51 media 92,250 kmh; 2. Mulas (Ritmo 130) 4'43"96; 3. Daminato (Ritmo 130) 4'44"50; 4. Merci (Ritmo 130 TC)

4'48"48; 5. Tacchino (Ritmo 125 TC) 4'51"08; 6. Germinara (Alfa Romeo GTV) 4'52"55; 7. Buzzatti (Ritmo 130 TC) 4'54"09; 8. «Ebi» (Ritmo 125) 4'57"26; 9. Kunz (Opel Ascona) 5'18"16.

GRUPPO N

Classe 2500: 1. «Willer» (Lancia Delta HF) 4'42"67 media 89,914 kmh; 2. Casagrande (Lancia Delta HF) 4'47"74.

GRUPPO 3

Classe 1300: 1. Roberta Rosa (Fiat X-1/9) 5'12"54 media 81,320 kmh; 2. Cossio (Fiat X-1/9) 5'16"71; 3. Polin (Fiat X-1/9) 5'23"86; 4. Mählknecht (Fiat X-1/9) 5'24"44; 5. Martinelli (Fiat X-1/9) 5'33"10.

GRUPPO 2

Classe 1000: 1. Sandro Lipparini (Nissan Datsun) 5'34"85 media 75,902 kmh; 2. Pezzo (Fiat 127) 5'35"24; 3. Valbusa (Fiat 127) 6'03"16.

Classe 1150: 1. Antonio Tomasi (Fiat 127 S) 4'51"88 media 87,076 kmh; 2. Pavan (Fiat 128) 4'59"39; 3. Bormolini (Fiat 128) 5'02"79; 4. Tommasini (Fiat Ritmo) 5'05"15.

Classe 1300: 1. Rino De Luca (Simca Rally 2) 4'39"37; 2. Arellini (Alfasud TI) 4'41"73; 3. Rigo (Alfasud TI) 4'44"14; 4. Langher (Simca) 4'44"95; 5. Giuliano (Simca Rally 2) 4'54"85; 6. Alietti (Alfasud TI) 4'58"37; 7. Zotta (Alfasud TI) 4'58"69; 8. Nerobutto (Alfasud TI) 5'01"76; 9. Bellero (Simca Rally 2) 5'07"49; 10. Domenichini (Simca Rally 2) 5'07"82.

Classe 1400: 1. Vincenzo Barbucchia (Ritmo) 4'33"86 media 92,806 kmh.

Classe 1600: 1. Francesco Pera (VW Scirocco) 4'19"91; 2. Nerini (Fiat Ritmo) 4'29"08; 3. Wiland (VW Scirocco) 4'31"10.

Classe 2000: 1. Mario Ruoso (Ford Escort) 4'20"93; 2. Fritag (Opel Ascona) 4'24"15; 3. Locatelli (Opel Kadett GTE) 4'39"72; 4. Zarpellon (Opel Ascona) 5'03"65; 5. Zarpollin (Alfa Romeo GTV) 5'06"64.

GRUPPO B

Classe 1600: 1. Gianluca De Camillis (Fiat X-1/9) 5'48"08 media 73,017 kmh.

Classe 2000: 1. Marco Valgera (Renault 5 Turbo) 4'54"30 media 86,360 kmh.

GRUPPO 3

Classe 1600: 1. Lorenzo Costa (Fiat X-1/9) 5'10"89 media 81,752 kmh. **Classe 2000:** 1. Carlo Marchi (Renault Turbo) 4'41"43 media 90,310 kmh.

GRUPPO A

Classe 1000: 1. Claudio Zocchi (Fiat Panda) 5'39"31 media 74,904 kmh; 2. Valbusa (Fiat 127) 5'54"50.

Classe 1150: 1. Felice Menestrina (Fiat 127 S) 4'49"93 media 87,662 kmh; 2. «Calimero» (Fiat 127 S) 4'56"28; 3. Benatti (A112 70) 4'58"92; 4. Santus (Fiat Sport S) 5'07"77; 5. Casna (Fiat 127) 5'04"28; 6. Turin (A112) 5'22"05; 7. Luciani (A112) 5'37"82.

Classe 1400: 1. Maurizio Eccel (Renault Alpine) 4'50"03 media 87,632 kmh; 2. Girardi (Renault Alpine) 4'51"13; 3. Ambrosi (Renault Alpine) 5'12"81.

Classe 1600: 1. «Maximilian» (Golf GTI) 4'40"30 media 90,674 kmh; 2. Accorsi (Talbot TI) 4'44"36; 3. Tscholl (Alfasud) 4'45"93.

Classe 2000: 1. Daniele Negrente (Ritmo 130) 4'28"12 media 94,793 kmh; 2. Keller (Opel GTE) 4'46"98. 3. Giovannini (Opel Manta) 4'47"18; 4. Merzi (Fiat 131 Racing) 4'48"76; 5. Sandrini (Renault Alpine) 5'07"50.

Classe 2500: 1. «Padimatteo» (Alfetta GTV) 4'32"80 media 93,167 kmh.

GRUPPO 2

Classe 700: 1. Ernesto Rossato (Fiat Panda 30) 7'19"12 media 57,879 kmh.

GRUPPO B

Classe 2500: 1. Boehm Klaus (Opel Manta) 3'55"93 media 107,726 kmh; 2. Simoni (Opel Ascona) 4'46"28; 3. Cattaneo (Talbot Lotus) 4'55"77.

Classe oltre 3000: 1. Paolo Cantelli

(Porsche 930) 3'56"21 media 107,599 kmh; 2. Bormolini (Porsche Turbo 930) 3'58"06.

GRUPPO 4

Classe 1300: 1. Guido Sanetti (Fiat X-1/9) 5'01"15 media 84,396 kmh; 2. Frass (Fiat X-1/9) 5'31"42.

Classe 1600: 1. Ausano Biansolin (Alfa Romeo Duetto) 4'47"03 media 88,548 kmh.

Classe 2000: 1. Bruno Caramaschi (Fiat 131 Abarth) 4'38"34 media 91,312 kmh.

Classe oltre 3000: 1. Giancarlo Ronchi (De Tomaso Pantera) 4'18"61 media 98, 279 kmh.

GRUPPO 5

Classe 700: 1. Roberto Calore (Fiat 126) 5'09"62; 2. Romagnoli (Fiat 126) 5'16"68; 3. Bernardi (Fiat 126) 5'19"16.

Classe 1000: 1. Dan Adriano (Fiat 127) 5'26"63 media 77,812 kmh.

Classe 1300: 1. Paolo Frisio (Fiat X-1/9) 4'27"09 media 88,529 kmh; 2. Viali (Fiat X-1/9) 5'41"24.

Classe 1600: 1. Demetrio Panzeri (Fiat X-1/9 Dallara) 4'04"27 media 104,006 kmh.

Classe 2000: 1. «Kabibo» (Lancia Beta Montecarlo Turbo) 4'01"67 media 105,168 kmh; 2. Farris (Ford Escort) 4'15"32; 3. Santinello (Opel Ascona) 4'31"17.

Classe 3000: 1. Albanti Alberto (Porsche) 4'10"84 media 101,323 kmh.

GRUPPO 6

Classe 1000: 1. Francesco Bortolani (AMS) 4'05"77 media 103,413 kmh; 2. Degano (Dallara) 4'09"51.

Classe 1600: 1. Antonio Rossetto (Lola) 4'01"62 media 105,198 kmh; 2. Pettin (Lola) 4'09"68; 3. Mazzuccato (AMS) 4'20"13; 4. Longhi (Lola) 4'31"54; 5. Viali (AMS) 4'38"58.

Classe 1600: 1. Giulio Regosa (Chevron) 3'47"05 media 111,940 kmh; 2. «Domingo» (Osella PA9) 3'47"41; 3. Engstler (Osella BMW) 3'48"05; 4. Biasioli (Chevron) 3'54"87; 5. Raggi (Osella) 4'03"24.

Classe 2000: 1. Ezio Baribbi (Osella BMW) 3'34"11 media 118,705; 2. «Din» (Osella PA9) 3'37"79; 3. Casasola (Osella) 3'43"27; 4. Gasparella (Osella PA8) 3'44"32; 5. Trevisan (Osella) 3'58"64; 6. Gnesato (Osella) 4'12"20.

SALITA/Acquasparta

La prima di Cortes

ACQUASPARTA — Sul nuovo velocissimo tracciato di 6,5 km bagnato dalla pioggia caduta fino al momento della partenza, 50 concorrenti si sono dati battaglia. Su tutti ha prevalso il lombardo «Cortes» (al secolo Tino Saccomando), che alla guida di una Osella PA6 BMW-RAM gommata Dunlop è riuscito a conquistare il primo «assoluto» della sua carriera, facendo fermare i cronometri a 3'58"20, alla media di 99,748 kmh. Alle spalle dell'unico pilota presente con una sport 2000, ha quindi potuto imporsi il locale Canneori con un'ottima Golf GTi gr. A e il sempre brillante «Giuseppe» con la sua Opel Kadett. (f.m.)

VELOCITÀ IN SALITA

Acquasparta, 7 ottobre 1984

Salita Acquasparta-Fiorenzuola - 1. Trofeo Città di Acquasparta

Le classifiche

Assoluta: 1. «Cortes» (Osella PA6) 3'58"20, media 99,748 kmh; 2. Canneori (Golf GTI)

4'02"29; 3. «Giuseppe» (Opel Kadett) 4'04"82; 4. Saccomanno (Beta Montecarlo) 4'06"29; 5. Amato (Golf GTi) 4'10"44; 6. Braconi (BMW 320) 4'12"32; 7. Munzi (Alfasud) 4'18"51; 8. Perri (AMS) 4'19"54; 9. Cimicchi (Fiat Ritmo 130) 4'20"69; 10. Brenti (Ford Escort XR3) 4'22"42.

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Mario Armuzzi (A 112) 4'37"71 alla media di 85,559 kmh; 2. Innocenti (Fiat 127) 4'39"36; 3. Babini (A 112) 5'07"80; 4. Forti (A 112) 5'10"66; 5. Prati (A 112) 5'15"93.

Classe 1300: 1. Nazzareno Pomozi 4'42"84 media 84,016 kmh; 2. Leone 4'55"65. Tutti su Talbot.

Classe 1600: 1. Roberto Brenti (Ford XR3) 4'22"42 media 80,548 kmh.

Classe 2000: 1. Mauro Cimicchi (Fiat Ritmo 130) 4'20"67 alla media di 91,714 kmh; 2. Pepi (Ritmo 125) 5'20"51.

Classe 2000: 1. Sergio Lazzari (Alfetta GTV) 4'29"06 media 88,327 kmh.

GRUPPO 3

Classe 1300: 1. Marco Poponi 4'46"64 media 82,902 kmh; 2. Longo 4'52"65. Tutti su Fiat X 1/9.

Classe 2000: 1. Paolo Canu (Lancia Beta) 4'32"85 media 87,096 kmh.

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Giuseppe Mammanno 4'29"92 media 88,032 kmh; 2. Di Filippo 4'33"71. Tutti su Fiat 127.

Classe 1300: 1. Attilio Romani (Opel) 4'52"61 media 81,203 kmh; 2. Albanucci (Skoda) 5'07"15.

Classe 1400: 1. Pescatori (Alfasud) 4'34"70 media 86,494 kmh.

Classe 1600: 1. Walter Amato (Golf) 4'10"44 media 94,888 kmh; 2. Francinelli (Talbot) 4'57"96.

Classe 2000: 1. «Giuseppe» (Opel Kadett GTE) 4'04"82 media 98,671 kmh.

GRUPPO B

Classe 1600: 1. Giorgio Terracina (Fiat X 1/9) 4'27"03 media 88,922 kmh.

GRUPPO 2

Classe 1000: 1. Giuseppe Chioccia (A 112) 4'57"29 media 79,919 kmh.

Classe 1150: 1. Giancarlo Ubaldi (Fiat 127) 4'36"66 media 88,969 kmh.

Classe 1300: 1. Ferdinando Munzi (Alfasud) 4'18"55 media 98,514 kmh; 2. Ciogli (Alfasud) 4'26"00. 3. Testa (Simca) 4'37"47; 4. Spagnoli (Simca) 4'39"48; 5. Fraticcioli (Simca) 5'01"37; 6. Barbetti (Ford) 5'28"79; 7. Salvati (Simca) 5'33"63.

Classe 1600: 1. Corrado Canneori (Golf GTi) 4'02"29 media 98,100 kmh.

Classe 2000: 1. Mauro Bragioni (BMW 320) 4'12"32 media 94,173 kmh; 2. Saccomanno (Fiat 131) 5'02"35.

GRUPPO 4

Classe 1300: 1. Giovanni Corsi (Fiat X 1/9) 4'55"22 media 80,487 kmh.

Classe 2000: 1. Massimo Saccomanno 4'06"29 media 96,506 kmh; 2. Mezzasalma 4'29"57; 3. Ferroni 4'57"93. Tutti su Beta Montecarlo.

GRUPPO 5

Classe 1000: 1. Adriano Alcidi (A 112) 4'32"72 media 87,128 kmh.

Classe 1300: 1. Italo Garattoni (Fiat 127) 4'37"15 media 85,745 kmh.

GRUPPO 6

Classe 1000: 1. Sergio Perri (AMS) 4'19"54 media 91,560 kmh.

Classe 2000: 1. «Cortes» (Osella PA6) 3'58"20 media 99,748 kmh.

Classe 2000: 1. «Cortes» (Osella PA6) 3'58"20 media 99,748 kmh; 2. Canneori (Golf GTI)

■ **DUNLOP.** La Dunlop ha rinnovato anche per il 1985 la collaborazione tecnica con l'Austin Rover Italia per lo challenge Metro. Intanto la casa di gomme inglese resterà orfana della Coppa Renault che nel 1985 sarà calzata dai pneumatici Michelin.

KARTING/Giochi della Gioventù Oro per Volpato e Trecca

ROMA - Anche il karting, alla 16. Edizione dei Giochi della Gioventù, che dall'1 al 7 ottobre si è svolta a Roma. Alla manifestazione, erano stati ammessi per la categoria A, i ragazzi titolari della specifica pre-licenza di conduttore karting, mentre per la categoria B, i ragazzi titolari della licenza nazionale karting. Le gare si sono svolte sul piazzale dello stadio Flaminio, appositamente modificato per l'occasione. Le prove si dividevano in due categorie: cat. A, classe fino a 60 cc. e cat. B, classe 100 cc. Nella categoria cadetti la medaglia d'oro è andata a Volpato, di Castelfranco Veneto, che ha ottenuto un ottimo 7'43"7. Alle sue spalle è giunto Geraci della rappresentativa laziale, che ha inchiodato le lancette dei cronome-

tri su un buon 7'44"7. Il che ovviamente, visto il leggerissimo distacco dai primi, ha contribuito a lasciargli il solito amaro in bocca, terzo, si è piazzato Di Lorenzi, emiliano con 7'57"9. Nella classe 60 cc. ha trionfato Trecca, anche lui della rappresentativa laziale, che si è imposto con due sole penalità.

Le classifiche

100 Cadetti: 1. Volpato (Veneto) 7'43"7; 2. Geraci (Lazio) 7'44"7; 3. Di Lorenzi (Emilia Romagna) 7'57"9; 4. Giuggioli (Toscana) 7'59"1; 5. Cotechini (Marche) 8'00"6; 6. Piccini (Emilia Romagna) 8'05"4.

Classe 60 cc.: 1. Trecca (Lazio) penalità 2; 2. Donati (Lombardia) p. 6; 3. Belletti (Umbria) p. 6; 4. Foré (Lombardia) p. 6; 5. Bruno (Sicilia) p. 10; 6. Margutti (Lazio) p. 13.

KARTING/Trofeo delle Industrie

La sorpresa è Anselmi

FRAORE — La pioggia ha disturbato la prima prova del Trofeo delle Industrie, disputatasi al kartodromo di S. Pancrazio a Fraore. La Cadetti ha avuto una doppia partenza a causa di un grosso incidente che ha coinvolto numerosi piloti con danni ai mezzi. Neppure la seconda partenza è stata tranquilla, a farne le spese, ma senza conseguenze è stato il direttore di gara che si è visto volare addosso alcuni piloti. Durante la disputa della finale il protagonista negativo è stato Carlo Cancellieri autore di alcune scorrettezze e punito con la bandiera nera. (s.c.)

TROFEO DELLE INDUSTRIE

Le classifiche

Cadetti: 1. Anselmi; 2. Pacchioni; 3. Giacomini; 4. Campani; 5. Salmoiraghi; 6. Zoboli; 7. Bolsci; 8. Mirandola; 9. Gulinelli; 10. Maio. **Nazionale:** 1. Beggio; 2. Messori; 3. Corberi; 4. Papis; 5. Biondini; 6. Cazzago; 7. Barigazzi; 8. Ziglio; 9. Candoli; 10. Martignoni. **Avenir:** 1. Miani; 2. Colciago; 3. Sospiri; 4. Morbidelli; 5. Naspetti; 6. Garelli; 7. Bonsiglione; 8. Laura Chiesa; 9. Raineri; 10. Parolin. **Intercontinentale A:** 1. Sospiri; 2. Morbidelli; 3. Miani; 4. Valera; 5. Restalli; 6. Montani; 7. Bonanno; 8. Pinetti; 9. Gilardi; 10. Tamburini. **135 Intercontinentale B:** 1. Del Fante; 2. Cagossi; 3. Buttolo; 4. De Franceschi; 5. Fondrini; 6. Centenari; 7. Sbattni; 8. Beretta; 9. Massari; 10. Casonati.

KARTING/II «Città di Siena»

Che bagno

SIENA — Tanta acqua e pochissimi spettatori per la 2 prova del torneo «Città di Siena» che si è disputato sul kartodromo 2000 di Ampugnano. La pista completamente allagata ha naturalmente condizionato le gare. La prima grossa ammucchiata della giornata si è registrata nella finale della 125 C1 che ha visto alla fine emergere il senese Pepi. Nella C2, Fabio Torzellini ha avuto ragione di Landi e Perna dopo una dura lotta. Nella 100 Cadetti ha vinto Batoni sul favorito Giomi che si è reso autore di una escursione fuori pista. Il solito Faralli si è invece imposto nella 125 junior. (l.b.)

TROFEO CITTÀ DI SIENA

Le classifiche

100 Cadetti: 1. Batoni; 2. Paglicci; 3. Giomi; 4. Chiti; 5. Beccaccini; 6. Ragnini.

125 C1: 1. Pepi; 2. Lorenzi; 3. Martinelli; 4. Galiano; 5. Manuzzi; 6. Placuzzi.

125 junior: 1. Faralli Roberto; 2. Pieraccini; 3. Sani; 4. Pellegrini; 5. Scarcelli; 6. Ricci.

100 Avenir: 1. Torzellini; 2. Bonini; 3. Davi; 4. Ovoli; 5. Campani.

100 Nazionale: 1. Porciani; 2. Scarzelli; 3. Aldinucci; 4. Roselli; 5. Ciancagli; 6. Guazzi.

125 C2: 1. Torzellini; 2. Landi; 3. Perna; 4. Bertelli; 5. Barluzzi; 6. Valgattari.

AUTOCROSS

Domina Pavanelli

LATINA — Si è disputata sulla Pista di Latina la penultima prova del Trofeo Biondini Mobili alla quale hanno partecipato piloti marchigiani. Assente di lusso è stato il conduttore dell'Autoclub di Latina Rosella che è stato impegnato nella gara di europeo di autocross in Cecoslovacchia.

Classe 1000: 1. Lombardi (A 112) 10'48"1; 2. Del Vicario (Fiat 500) 10'48"1; 3. Gasparrone (Fiat 600) 11'31"7; 4. Scocco (Fiat 500) 11'33"5; 5. Bacilieri (Fiat 500) a 3 giri; 6. Carollo (Fiat 126) a 4 giri.

Classe 1500: 1. Cestra (Porsche) 10'07"5; 2. Spagnol (Simca Rallye) 10'44"6; 3. Darfi (R 5) 10'52"6; 4. Paolozzi (Fiat 850) 11'05"6; 5. Di Battista (Fiat 126) 11'06"4; 6. De Papa (Fiat 128 Berlina) a 1 giro.

Classe 3000: 1. Pavanelli (Porsche) 9'59"7; 2. Simonelli (Porsche) 10'01"2; 3. Arduini (Vw Porsche) 10'44"7; 4. Nanni (Bmw 323 4 ruote motrici) 10'48"2; 5. Di Angelo (Ford Escort) 10'50"1; 6. Cassinati a un giro.

Le Cave in chiusura

VITTORIO VENETO — Con la penultima prova del campionato italiano di autocross, si è conclusa l'attività stagionale sulla pista permanente Le Cave.

AUTOCROSS

Vittorio Veneto, 7 ottobre 1984

Penultima gara di campionato italiano

Le classifiche

Classe 1000: 1. Graffietti (Fiat 500) in 8'50"7; 2. Faraon (Fiat 500) 8'51"1; 3. Caon (Fiat 500) 8'59"3; 4. Lazzari (Mini 90) 9'06"6; 5. Parro (Fiat 500) 9'18"4; 6. Zanin (Fiat 500) 9'19"7.

Classe 1150: 1. Scariot (Fiat 850) in 8'40"1; 2. Marchesan (Fiat X 1/9) 8'44"2; 3. Rossetti (Alfasud 4x4) 8'49"5; 4. Zattra (Fiat 500) 8'58"1; 5. Gazzola (Fiat 850) 9'02"7; 6. Bortoletto (VW Maggiolino) 9'04"8.

Classe 1300: 1. Barbon (VW Scirocco) in 8'22"2; 2. Romagna (Porsche 4x4) 8'23"8; 3. Binci (Porsche) 8'52"8; 4. Candido (Porsche) 8'56"9; 5. Cavallini (Porsche) 9'13"1; 6. Stecca (Stratos 308) 9'15"7.

Classifica prototipi: 1. Valfredini (Abarth) in 8'01"1; 2. Foralosso (Porsche) 8'04"4; 3. Tamburini (Porsche) 8'07"5; 4. Baldisser (Fiat Abarth) 8'19"8; 5. Tonin (Alfa Romeo) 8'53"9; 6. Vaccari (Alfa Romeo) 8'07"3 a 1 giro.

■ **CAMPIONATO FRANCESE.** L'italiano Flavio Gallone (Dap-Dap) ha conquistato il titolo di campione francese della classe 100 cmc.

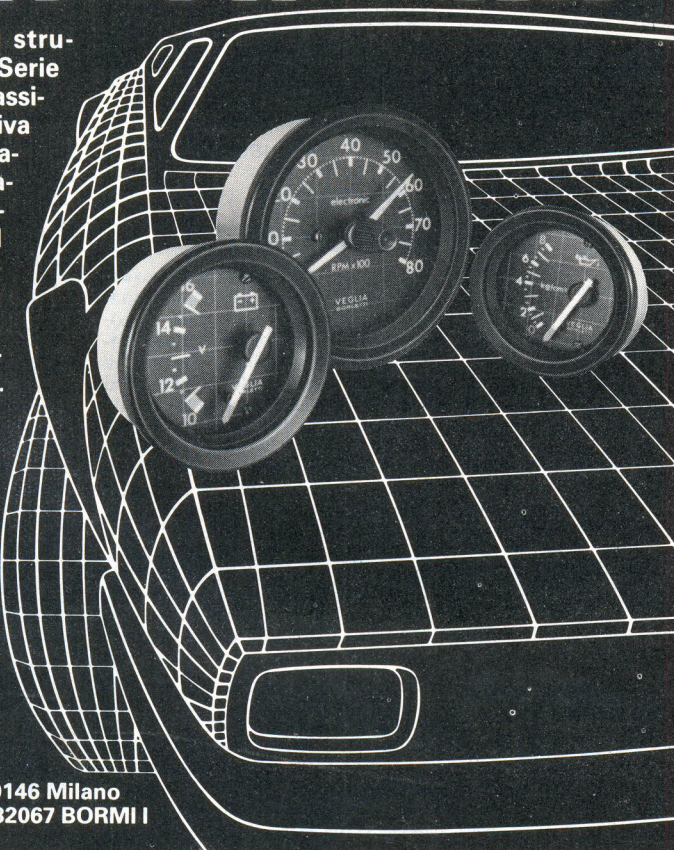
TUTTO SOTTO CONTROLLO

Novità Veglia: gli strumenti della inedita Serie Master, dalla linea classica, e della più sportiva Serie HF, oltre al contagiri elettronico, al manometro e al voltmetro, comprendono il cronometro al quarzo, il termometro per l'acqua, il termometro dell'olio del motore e l'amperometro. Adottati all'origine dalle maggiori case automobilistiche europee, in vendita presso i migliori accessoriisti e ricambisti.



ELECTRONICS IN PROGRESS

Via Washington, 70 - 20146 Milano
Tel. 02/43891 - Telex: 332067 BORMI I



AUTO SPRI NT

SPECIALE
SULLA STRADA

La «205», arma
del rilancio Peugeot,
ora anche in
6 nuove versioni

Tre porte sul futuro



Foto Messori



AUTOTEST
Bmw
M 635 Csi

Ecco
la nuova
Opel
Kadett





Con la nuova 3 porte diventano 14 le versioni della Peugeot 205

Una grande famiglia

La variante di carrozzeria (definita «linea X») ha permesso anche una diminuzione dei prezzi rispetto ai modelli 5 porte. L'importante concetto di «manutenzione alleggerita»

di Carlo Massagrande

MILANO — Abitualmente prima nasce la versione tre porte, poi da questa si passa alla quattro porte più bagagliaio o portellone. Nel caso della Peugeot 205, che in un anno e mezzo è stata prodotta in 320.000 esemplari, il procedimento è stato inverso: alla sua apparizione in versione cinque porte fa seguito ora, a un anno di distanza dalla commercializzazione italiana, la linea «X», cioè la 205 3 porte. Ne esistevano già 10 versioni 5 porte, di cui sei importate in Italia (GTI e T 16 a parte) alle quali oggi si aggiungono altret-

tante versioni con la carrozzeria della 205 GTI, presentata qualche mese addietro. La 205 è posizionata in un mercato europeo delle «piccole medie», mercato in evoluzione che raggruppa un quarto circa del totale delle vendite europee. Sempre riferendosi al mercato europeo, diremo che il 60% degli utenti, se esiste la possibilità di scelta, è favorevole alle tre porte; in Francia invece la tendenza è capovolta, 60% per la cinque porte e 40% per la tre porte. Da non dimenticare che la tre porte ha sempre un prezzo inferiore

rispetto alla cinque porte. La tre porte quindi è destinata soprattutto ai giovani che guardano alla linea più sportiveggiante ma anche al prezzo, a chi l'acquista come seconda vettura e alle signore che spesso sono accompagnate dalla prole e per ragioni di sicurezza la 3 porte ovviamente offre maggiore tranquillità. La produzione della 205, iniziata con 1000 unità gionaliere, passerà a 2000 vetture/giorno a partire dal gennaio 1985 e sarà ripartita al 50% fra 3 e 5 porte. La 205 è la vettura che sta salvando e sta portando

fuori dal tunnel la Peugeot in un mercato, quello francese, entrato in crisi due anni orsono e che ha visto un regresso complessivo in Francia quasi del 14% contro un leggero miglioramento della posizione solamente da parte della Peugeot. In Italia la Peugeot nei primi mesi del 1984 ha piazzato sul nostro territorio 19.800 «205» di cui 7000 diesel (19.800 vetture rappresentano il 53% delle vendite Peugeot) e ha aumentato la sua penetrazione portandola dal 2,6% alla fine del 1983, al 3,2% attuale. Le previsioni fine anno 1984 rispet-



I «numeri» delle 205 importate in Italia

MODELLI	N. CILINDRI	CILINDRATA	POTENZA MAX. CV DIN/GIRI MINUTO	COPPIA MAX. DIN kgm/giri m.	POSIZIONE MOTORE	TRAZIONE	N. POSTI	LUNGHEZZA metri	LARGHEZZA metri	RAPPORTI DI VELOCITÀ	PESO KG A VUOTO	VELOCITÀ MAX km/h	ACCELERAZIONE 0-100 km/h sec.	Consumo lt x 100 km			PESO RIMORCHIABILE KG.	CV FISCALI	PREZZO LISTINO IVA COMPRESA franco concessionario	
														90 km/h	120 km/h	URBANO				
205 GL	●	4	954	45/6000	7/2750	A	A	5	3,705	1,562	4	750	134	18"8	5,1	7,3	6,8	800	12	8.850.000
205 GR	●●	4	954	45/6000	7/2750	A	A	5	3,705	1,572	5	750	134	18"8	5,1	7,3	6,8	800	12	9.880.000
205 GR	●●	4	1124	50/4800	8,7/2800	A	A	5	3,705	1,572	5	795	142	17"0	4,3	5,8	5,8	900	14	10.390.000
205 GT	●●	4	1360	80/5800	11,2/2800	A	A	5	3,705	1,572	5	825	170	11"6	5,2	7,0	9,2	900	15	12.220.000
205 GLD	●	4	1769	60/4600	11,0/2000	A	A	5	3,705	1,562	5	870	155	15"1	3,9	5,2	5,4	800	18	10.990.000
205 GRD	●●	4	1769	60/4600	11,0/2000	A	A	5	3,705	1,572	5	870	155	15"1	3,9	5,2	5,4	800	18	12.350.000
205 XE	●	4	954	45/6000	7/2750	A	A	5	3,705	1,562	4	750	134	18"8	5,1	7,3	6,8	800	12	8.200.000
205 XL	●	4	954	45/6000	7/2750	A	A	5	3,705	1,562	4	750	134	18"8	5,1	7,3	6,8	800	12	8.595.000
205 XR	●	4	954	45/6000	7/2750	A	A	5	3,705	1,572	5	750	134	18"8	5,1	7,3	6,8	800	12	9.530.000
205 XR	●	4	1124	50/4800	8,7/2800	A	A	5	3,705	1,572	5	795	142	17"0	4,3	5,8	5,8	900	14	10.050.000
205 XLD	●	4	1769	60/4600	11,0/2000	A	A	5	3,705	1,562	5	870	155	15"1	3,9	5,2	5,4	800	18	10.690.000
205 XRD	●	4	1769	60/4600	11,0/2000	A	A	5	3,705	1,572	5	870	155	15"1	3,9	5,2	5,4	800	18	11.970.000
205 GTI	●●	4	1580	105/6250	13,7/4000	A	A	5	3,705	1,572	5	865	190	9"5	5,6	7,3	8,7	800	17	14.300.000
205 T16	●	4	1775	200/6750	25,5/4000	cent. post.	4x4	2	3,820	1,700	5	1075	210	6"0	8,4	12,2	16,0	-	18	54.900.000

● Vernice metallizzata L. 260.000 ●● Vernice nera L. 130.000

to al 1983 sono molto favorevoli per la marca del leone: un incremento in Italia del 12%, dovuto esclusivamente alla 205 che permetterà questo sostanzioso recupero.

PARLARE della 205 3 porte come prestazioni, come abitabilità, nelle specifiche versioni e con relativi accessori è superfluo: si pensi alla precedente 205 identica in tutti i dettagli, in tutti i particolari, nelle motorizzazioni, con la sola variante della carrozzeria. Tutti gli accessori sono gli stessi raggruppati sotto le varie sigle «L» o «R» benzina o diesel. Come si sa, la politica della Peugeot è quella di offrire alla clientela una vettura accessoriata al completo: l'unico optional rimane la vernice metallizzata. Dimensioni identiche, Cx uguale sia per la cinque che per la tre porte, freni, prestazioni, consumi. Sì, perché anche i pesi delle singole versioni, contrariamente a quanto si potrebbe pensare, nel caso della 205 sono gli stessi. Solamente i prezzi sono leggermente diversi: per esempio la XL costa 255.000 lire in meno della GL 5 porte; la XLD rispetto alla GLD 300.000, la XRD rispetto alla GRD 380.000.

MANUTENZIONE ALLEGGERITA: la Peugeot si è prefissata un tema importante, partendo dal principio che per il cliente la manutenzione è «un male necessario». La Peugeot ha cercato da un lato di allunga-

La Peugeot 205 tre porte (nelle foto di queste pagine) è destinata soprattutto ad una clientela giovane, su cui potrà fare presa la linea più sportiveggiante rispetto alla versione cinque porte. La riduzione di prezzo varia dalle 250.000 alle 380.000 lire a seconda del modello. La Peugeot prevede di chiudere il 1984 con un incremento del 12% sul mercato italiano



re nel tempo questo disagio portando le scadenze dei vari tagliandi e delle varie manutenzioni a percorrenze rilevanti, cioè 22500 chilometri per i modelli diesel e 20.000 chilometri per i modelli a benzina, cercando di contenere nel contempo le ore di fermo tecnico per un totale di otto ore ogni 100.000 chilometri per il diesel e 9 ore e mezzo per il benzina. 20.000 chilometri rappresentano, per un utente medio di vetture a benzina, più di un anno di percorrenza: vale a dire che se non si presentano altri inconvenienti, per un anno non deve più portare la vettura in officina se

non per operazioni da stazioni in servizio, tipo il cambio olio che per le vetture benzina deve essere effettuato ogni 10.000 chilometri (contro i 7500 precedenti) e per il modello diesel ogni 7500 km. (contro i 5000 precedenti). Risultato dovuto ad affinamento di tecnologie di costruzione del motore naturalmente in collaborazione coi produttori di lubrificanti. Ha introdotto questo concetto in casa Peugeot il motore XU, progettato per richiedere una manutenzione di questo tipo. La prima cosa che può effettivamente evidenziare questa novità di manutenzione alleggerita, è

l'abolizione delle operazioni del primo tagliando, che ora si chiama «visita di garanzia», quali il serraggio della testata o le registrazioni delle valvole che richiedeva un immobilizzo tecnico di almeno quattro ore solamente per lasciare raffreddare il motore. Perché l'utente, anzi l'acquirente, recepisca questo concetto di manutenzione alleggerita ci vorrà molto tempo perché l'utente medio è portato a considerare il primo tagliando come una revisione completa ed è abituato a considerare il cambio dell'olio un successivo tagliando inteso nel senso di manutenzione vera e propria.



L'aerodinamica punto di forza della nuova berlina Opel

Kadett, il cuneo

Nata nella galleria del vento, la nuova carrozzeria vanta un Cx fra i più bassi in assoluto. Decisamente migliorata la tenuta di strada, e i consumi

AJACCIO (Corsica) — La Opel aveva bisogno di una vettura di novità, o per lo meno di ripristinarsi con qualcosa di più frizzante dopo un periodo non troppo favorevole accentuato dalle ormai note sette settimane di sciopero dell'industria automobilistica tedesca. In Italia chiuderà probabilmente il bilancio dell'annata con una perdita di 2500 vetture rispetto al 1983, circa il 4%. La Kadett rappresenta per la Opel una nuova vettura ma nel contempo anche un nuovo concetto di macchina che si avvicina di più all'immagine dell'auto vista e concepita in Italia: meno spartana, meno tedesca in un certo senso. Una vettura che di tedesco conserva la robustezza e l'affidabilità ma che unisce quel comfort pratico e anche visivo per i dettagli interni che ormai l'automobilista italiano desidera e pretende. Anche la nuova Opel Kadett, per esempio, verrà importata in Italia con alcuni particolari che sul mercato tedesco figurano come optional e che da noi invece saranno considerati di serie. La Kadett versione 1984/85 compie così un notevole passo avanti prendendo in considerazione oltre alla sicurezza attiva e passiva, anche lo spirito del vivere in una automobile, di offrire un'immagine né eclatante né superlativa nelle singole voci, ma una somma di doti che valgono quello che il

consumatore paga. Il rapporto fra costo e prestazioni, comfort, qualità di prodotto, nel caso della Kadett è fra i più alti nella produzione Opel.

LA KADETT si presenta quindi con l'abito nuovo: era più squadrata, non così aerodinamica, non così arrotondata da 1200 ore di progettazione nella galleria del vento. La Opel Kadett oggi può vantare un coefficiente aerodinamico fra i più bassi in senso assoluto, da 0,30 a 0,35 a seconda del modello (il Cx della precedente Kadett era 0,39). Per arrivare a questo valore così basso, sono stati necessari numerosi e importanti interventi che già di per sé inquadrano la nuova Kadett. Essi sono: forma della vettura a cuneo con proiezione orizzontale a forma di goccia, spoiler frontale incorporato, parte frontale senza garnizioni, prese d'aria nei paraurti, montanti anteriori arrotondati e posteriori rientranti, spigolo dello spoiler accordato alla sottostruttura, borchie antiturbolenza, anche il pianale della nuova Kadett è stato rivisto in questa ottica. Risultato di questi accorgimenti tecnici? Più aerodinamicità quindi consumo ridotto e maggiore silenziosità nella guida a velocità medio-alte. Un esempio di sicurezza: lo specchio esterno è stato progettato in modo da evitare che in caso di pioggia particelle

d'acqua e quindi di sporco si depositino su quell'area del finestrino attraverso la quale si osserva lo specchio stesso. È inoltre riscaldato per evitare l'appannamento. Che la nuova Kadett sia diversa dal modello precedente anche in dettagli che non si vedono, lo dimostra il fatto che sono addirittura 2800 i particolari differenti. Questa la nostra opinione, comunque: l'avremmo tenuta un minor numero di ore nella galleria del vento senza esasperare la ricerca di un Cx basso, ma l'avremmo piuttosto affidata a uno degli esperti nel «maquillage» che sacrificando forse anche un poco l'aerodinamica, potesse darle un «tocco» più moderno e attraente. Le nuove Kadett sono più leggere di circa 10 chilogrammi media-

mente, grazie a riduzioni di peso sulle sospensioni e con l'utilizzazione di vetri più sottili del 25% ma altrettanto resistenti. Visibilità verso l'esterno migliorata notevolmente grazie a un diverso posizionamento dei montanti: inoltre i tergilattini agiscono ora su una superficie maggiorata del 30% e anche questo è sicurezza. Le dimensioni della vettura sono rimaste inalterate in lunghezza, mentre sono state aumentate in larghezza di 26 millimetri, careggiata anteriore più larga di due centimetri e passo allungato di cinque: tutto a favore dell'abitabilità e della stabilità della vettura.

LE MOTORIZZAZIONI sono rimaste praticamente le stesse

In alto, a sinistra la Opel Kadett «GLS» con motore 1300 e a destra il modello «top» della gamma, la super sportiva «GSI» con motore 1800 da 115 cavalli in grado di raggiungere i 200 kmh. Qui sotto il posto di guida della nuova Opel Kadett





4 motori, da 1200 a 1800

MOTORE	1.2 S	1.3 S	1.8i	1.6 D
Numero cilindri	4	4	4	4
Alésaggio (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 (CV)	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)	155	167	203	150
Accelerazione da 0 a 100 km/h (sec.)	16,5	13	9,0	19

CAPACITÀ (lt)

Serbatoio carburante	42
Versione Caravan	50
Coppa olio con filtro	3,0
	5,0

DIMENSIONI (mm)

Lunghezza/Largh./Altezza	3998/1663/1400 (1395 GSi)	3998/1633/1400
Versione Caravan	4228/1666/1430	4228/1666/1430
Passo	2520	
Carreggiata ant./post.	1400/1406 (GSi)	1406/1406

CAPACITÀ BAGAGLIAIO (lt)

con sedile post. abbassato	390
Versione Caravan	1000
con sedile poster. abbassato	470
	1520

PESI Kg (CARAVAN)

Peso a vuoto	890 (950)	905 (960)	950	950 (1010)
Peso complessivo	1290 (1400)	1305 (1430)	1435	1350 (1480)
Peso rimorchiabile	600	900	1000	

Tra parentesi i pesi relativi alla versione Caravan.

anche se affinate in qualche dettaglio. Si è operato sulla carburazione, sullo scarico, dal collettore al terminale, per una questione anche di minore rumorosità, ridotta sia a livello motore che a livello cambio. Su un motore è stato adottato anche il carburatore Weber. Solamente il motore 1,2, invece di essere potenziato, è stato ridotto da 60 a 55 CV/DIN per ragioni assicurative; il 1300 dispone di 75 cavalli a 5800 giri; invariato il motore 1600 diesel che non è sovralimentato. Quattro sono in sostanza i motori, combinati in quattro versioni differenti per differenti dotazioni di accessori. Su tutte le Opel indistintamente (non solamente le Kadett), sarà montato, d'ora in poi, il cambio a 5 marce.

LE NOSTRE IMPRESSIONI

Sulle tortuose strade della Corsica non è stato certamente possibile apprezzare il basso Cx perché le velocità raggiunte non erano tali da renderlo operante e così dicasi per le varie rumoro-

sità; non per nulla il Tour de Corse è il rally dalle 10.000 curve. Abbiamo notato invece una più apprezzabile tenuta di strada e un diminuito rollio (le sospensioni sono modificate anteriormente soprattutto negli ammortizzatori). Sospensioni più rigide hanno portato anche a una migliore guidabilità. Lo sterzo è più diretto, il raggio di sterzata è stato ridotto e lo si è apprezzato molto su questo tracciato. Ne trarrà beneficio anche la guida in città. Frenata buona (dischi/tamburi): ma non si deve chiedere uno sforzo prolungato e intenso altrimenti può risentire di un certo affaticamento. La plancia è semplice, ma proprio per questo elegantemente bella: quadranti tradizionali circolari su tutta la gamma ad eccezione della Gsi che sfortunatamente — secondo noi — utilizza la sofisticata plancia delle ammiraglie Senator e Monza a caratteri digitali per la velocità, con le ormai note barrette che si illuminano, la cui interpretazione è sempre aleatoria e che comunque richiede sempre un maggior tempo all'automobilista a scapito della sicurezza di guida. La visibilità è notevole. Le marce del cambio ci sono parse normali: coi rapporti ravvicinati, nella Gsi, era però tutto un altro andare. Nulla da dire sull'assetto di guida anche perché non sarebbe giusto definire i sedili poco avvolgenti in curve e controcurve continue. Quelli della Gsi invece sono perfetti, decisamente sportivi. Indubbiamente una vettura maneggevole. Le previsioni sono ottimistiche in casa General Motors: 9000 Kadett è la stima dell'immatricolato nei prossimi tre mesi. (c.m.)

Tutti i prezzi «chiavi in mano»

MODELLI A BENZINA

1.2S «GL» 5 porte	11.582.000
1.3S «GLS» 5 porte	12.811.000
1.2S «LS» Caravan 5 p.	12.065.000
1.2S «GL» Caravan 5 p.	12.300.000
1.3S «GL» Caravan 5 p.	12.552.000
1.8 GSi	da stabilire

MODELLI DIESEL

1.6D «GL» 5 p.	13.473.000
1.6D «GLS» 5 p.	14.433.000
1.6D «LS» Caravan 5 p.	13.454.000
1.6D «GL» Caravan 5 p.	14.067.000

Gli optional

Nonostante l'intendimento per questa vettura sia stato quello di renderla meno spartana e più accessoriata di serie, numerosi optional sono a disposizione. Eccoli.

Cambio automatico	L. 670.000
Vernice metallizzata	166.000
Condotto aria calda ai sedili posteriori	43.000
Lavafari ad alta pressione	155.000
Specchietto retrovisore lato guida riscaldato e regolabile dall'interno elettricamente	70.000
Computer di bordo	273.000
Volante regolabile in altezza	154.000
Servosterzo per la 1800 cc.	563.000
Parabrezza, lunotto e vetri laterali atermici	111.111
Alzacristalli elettrici anteriori	373.000
Alzacristalli elettrici posteriori	340.000
Chiusura elettrica centralizzata delle porte	205.000
Chiusure automatiche di sicurezza posteriori	87.000
Sedile riscaldabile elettricamente	104.000
Tetto apribile trasparente	475.000
Cerchi in lega	348.000
Spoiler posteriore (di serie sulla GSi)	208.000
Rete protettiva sedile posteriore	141.000
Contagiri con illuminazione regolabile	130.000
Sedile posteriore reclinabile separatamente	275.000
Poggiatesta posteriori	126.000

I prezzi sono IVA esclusa

SULLA STRADA *fatti e novità
dell'industria automobilistica*



Foto Messori

AUTOTEST / Bmw M 635 Csi

Vado al massimo

Punta di diamante della Casa di Monaco, la versione «Motorsport» del coupé 635 monta il 6 cilindri 24 valvole della ex «M 1», che assieme all'assetto sportivo le conferisce un temperamento spiccatamente corsaiolo. 286 cavalli per oltre 250 km/h e accelerazioni brucianti

di Diego Eramo



M 635CSi



PRENDETE uno dei più prestigiosi coupé del mercato, dotatelo di un assetto spiccatamente corsaiolo e sostituite il motore di serie con un propulsore progettato e realizzato per le competizioni: il risultato di questa operazione non potrà che essere una autentica «dream-car», un'auto da sogno dall'aspetto elegante e raffinato ma con un temperamento estremamente

sportivo e con prestazioni da brivido. Sono proprio questi i connotati della Bmw M 635 Csi, la più esclusiva e la più costosa (oltre 75 milioni di lire) delle vetture prodotte dalla Casa di Monaco di Baviera. Presentata al Salone di Francoforte dell'autunno 1983 e commercializzata nella primavera di quest'anno, deriva direttamente dal coupé 635 Csi, del quale infatti con-

serva carrozzeria e autotelaio sia pure opportunamente modificati per adeguarsi alle esuberanti prestazioni fornite dal nuovo motore. La Bmw ha infatti installato sotto il cofano un sofisticato 6 cilindri in linea bialbero di 3453 cc, a 4 valvole per cilindro con iniezione elettronica Motronic, in grado di erogare una potenza massima di 286 cavalli a 6500 giri. Si tratta dello stes-

so propulsore, modificato e aggiornato, che la Motorsport (il reparto sportivo della Bmw) aveva realizzato nel 1980 per il coupé «M 1» protagonista del campionato Procar, una serie di corse organizzate dalla Casa tedesca come contorno ai Gran Premi e riservate ai piloti di F. 1. Rispetto alla versione



Vado al massimo

segue

stradale della «M 1», la potenza è addirittura aumentata di nove cavalli grazie all'impiego dell'elettronica digitale motore e all'«evoluzione» della testata a 24 valvole. L'incremento di potenza rispetto al normale coupé 635 Csi di pari cilindrata è invece di ben 68 cavalli. Logicamente a questo punto si è reso necessario l'adeguamento del telaio all'impennata delle prestazioni, a cominciare dall'assetto abbassato di 10 millimetri e dalla taratura sportiva degli ammortizzatori, per finire con i dischi dei freni aumentati di spessore e di superficie, il sistema Abs di serie e i pneumatici super larghi Michelin TRX 240/45 VR 415. Inoltre il cambio di tipo sportivo garantisce un efficace sfruttamento delle possibilità del motore.

ESTETICAMENTE la «M» presenta modifiche assolutamente marginali, tanto che a prima vista può essere facilmente confusa con la 635 normale: nuovi sono lo spoiler frontale più ampio e più basso, i cerchi

speciali (stupendi!), le scritte «M» e i colori della Motorsport sul muso e sulla coda; quest'ultimi presenti anche all'interno nel quadro del contagiri e sulle razze del volante sportivo in pelle. Sono semmai i poderosi pneumatici 240/45 (che danno alla vettura un «appeal» incredibilmente aggressivo) e la tonalità di scarico (una vera sinfonia per gli appassionati) a tradire la reale personalità di questo purosangue, in grado di dare profondi dispiaceri o, peggio ancora, di infliggere severe lezioni a Porsche e Ferrari. Per trovare infatti vetture di pari cilindrata in grado di stare davanti alla M 635, bisogna «scomodare» nientemeno che la Porsche 911 Turbo, oppure salire di cilindrata arrivando alla Porsche 928 S (4664 cc), alla Ferrari BB 512 (5 litri, 12 cilindri), alla De Tomaso Pantera. C'è, è vero, la Ferrari Gto, che a fronte di soli 2855 cc «esibisce» 400 cavalli e 305 km/h. Ma il confronto appare improponibile in considerazione della enorme differenza di prezzo: 194 milioni per la Gto, 75 per la Bmw. Inoltre non dimentichiamo che il coupé di Monaco ha dalla sua il grande pregio di consentire una buona abitabilità anche per quattro persone e il trasporto dei relativi bagagli. Così come esternamen-

Carrozzeria garantita 6 anni

COSTRUTTORE: Bayerische Motoren Werke - Monaco (Germania)

IMPORTATORE: Bmw Italia - Palazzolo di Sonza (Verona)

DENOMINAZIONE MODELLO: M635 Csi

DATA DI PRESENTAZIONE: marzo 1984

GAMMA DI COLORI DISPONIBILI: Banco, rosso, blu basalto, blu notte, nero, verde scuro; metallizzati: beige, beige banana, argento polaris, grigio chiaro, celeste safir, blu baltic, verde chiaro, verde scuro, bordeaux, grigio grafite, blu scuro.

FORMA DI GARANZIA: Per 12 mesi con percorrenza illimitata comprendente pezzi di ricambio e mano d'opera. Esecuzione gratuita del primo tagliando a 2000 km con addebito dei materiali di consumo (lubrificanti, carburante ecc.) La carrozzeria è garantita per 6 anni da difetti di corrosione passante. Operazioni di traino gratuite. Garanzia supplementare «Best» di 2 anni o 100.000 km su motore, cambio, differenziale e sterzo; convenzione Eurocard per garanzia di 4 mesi sulle riparazioni.

CV FISCALI: 29

TASSA ANNUA DI CIRCOLAZIONE: L. 286.500

PREZZO «CHIAVI IN MANO»: L. 75.483.000



**M 635 CSI**

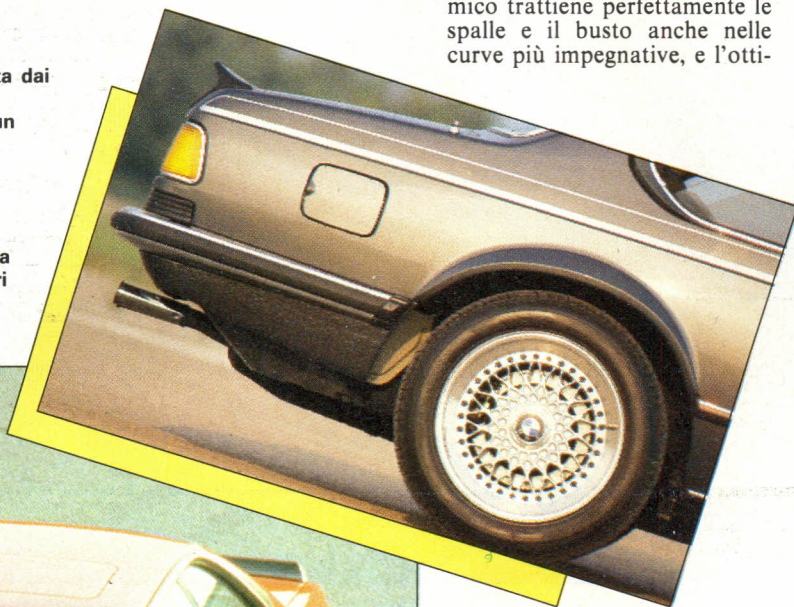
te, anche all'interno la 635 M vanta un'estrema cura nelle rifiniture e negli allestimenti. Il tradizionale cruscotto monolitico, ad esempio, rimane uno dei più riusciti esempi di razionalità costruttiva e di styling si moderno ma ben lontano da certe «acrobazie» troppo avveniristiche così care ad altre Case.

SEDENDOSI al posto di guida si riceve subito l'impressione (tutt'altro che effimera) di avere tutto completamente sotto controllo: il volante in pelle, regolabile, è giustamente dimensionato sia come impugnatura sia come diametro, non ostacola la consultazione degli strumenti e sulle tre razze incorpora i pulsanti del clacson; le due leve sul piantone di sterzo (indicatori di direzione, lampeggio e tergicri-

stallo a due velocità più temporizzatore) sono azionabili in qualsiasi momento con un minimo movimento delle dita; la leva del cambio, corta e inserita nel tunnel centrale che si raccorda armonicamente con il cruscotto, è proprio lì dove ci si aspetta di trovarla, dove il braccio andrebbe spontaneamente a cercarla. La strumentazione, pur non completissima (manca il manometro e il termometro dell'olio che su una vettura sportiva non stonerebbero certo), si segnala per la grafica piacevole e si avvale inoltre del check-control con svariate funzioni e del computer di bordo. Questo è in grado di informare il guidatore sull'autonomia in chilometri, sulla temperatura esterna, sulla media oraria, sul consumo medio e prevede inol-

tre le funzioni di cronometro, di orologio digitale e di antifurto a combinazione. Rapidi e funzionali i comandi del riscaldamento e della ventilazione situati nella parte centrale del cruscotto e assistiti da numerose bocchette che assicurano un'adeguata distribuzione dell'aria. Sul tunnel centrale, ai lati della leva del cambio, troviamo i pulsanti degli alzacristalli elettrici; anche di quelli posteriori che possono così essere azionati dal pilota. Davvero eccellente la posizione di guida grazie ai bei sedili avvolgenti, alla pedaliera ben dimensionata e al già citato volante: soprattutto su vetture così potenti è indispensabile che il pilota assuma la posizione ideale per dominare il mezzo in ogni situazione, e sulla 635 M ciò avviene senza problemi. In particolare lo schienale anatomico trattiene perfettamente le spalle e il busto anche nelle curve più impegnative, e l'otti-

Nella pagina di sinistra la seducente aggressività del frontale e della coda della Bmw M 635 Csi, accentuata dai larghi pneumatici Michelin TRX 240/45. Qui a destra un particolare della coda che mette in risalto lo spoiler e i bellissimi cerchi in lega (FotografieMessori). Sotto, la 635 M affiancata dalla famosa M 1, da cui ha ereditato il motore 6 cilindri 24 valvole di 3500 cc



mo velluto del rivestimento si fa preferire alla pur raffinata pelle proprio perché «lega» molto di più il corpo con un apporto determinante all'ancoraggio. Posteriormente i sedili, altrettanto ben sagomati e assistiti da cinture di sicurezza, offrono una discreta abitabilità per due persone, a patto che i sedili anteriori non siano arretrati al massimo. Sul ripiano del lunotto troviamo poi due utili «pozzi» portaoggetti dotati di coperchio, in uno dei quali è sistemata la cassetta di pronto soccorso. Nonostante il maggiore ingombro del propulsore abbia costretto i tecnici della Bmw a spostare la batteria nel bagagliaio, questo conserva una ca-

Gli accessori

- Alzacristalli elettrici ant. *
- Alzacristalli elettrici post. *
- Chiusura centralizzata porte *
- Aria condizionata L. 2.953.000
- Servosterzo *
- Cambio automatico —
- Contachilometri parziale *
- Spia riserva carburante *
- Spia freno a mano inserito *
- Spia anomalia imp. frenante *
- Amperometro —
- Voltmetro —
- Termometro olio —
- Manometro olio —
- Termometro acqua *
- Orologio digitale *
- Contagiri *
- Regolazione luci strumenti *
- Comandi riscald. illuminati *
- Accendisigari *
- Temporizzatore tergicristallo *
- Tergicristallo a due velocità *
- Alette parasole orientabili *
- Tasche portiere anteriori *
- Vano portaogg. con serratura *
- Specchietto di cortesia *
- Retrovisore est. reg. elettrica *
- Luce mobile interna —
- Plafoniera a luce concentrata —
- Luce bagagliaio *
- Luce vano motore *
- Bocchette di aerazione dinamica *
- Bocchette disappannanti vetri lat. *
- Retrovisore est. lato passeggero *
- Deflettori anteriori —
- Serfreno *
- Cambio a 5 marce *
- Tappo carburante con serratura *
- Fari allo iodio *
- Antinebbia anteriori *
- Antinebbia posteriore *
- Luci di retromarcia *
- Cinture di sicurezza automatiche *
- Cinture di sicurezza posteriori *
- Tetto apribile elettricamente L. 1.660.000
- Inclinazione volante registrabile *
- Regolazione pedaliera —
- Regolazione elettrica sedili ant. L. 1.308.000
- Regolazione meccanica altezza sedili *
- Sedili reclinabili *
- Sedili riscaldati elettricamente —
- Appoggiatesta anteriori *
- Appoggiatesta posteriori —
- Parabrezza stratificato *
- Cristalli atermici *
- Lavatergilunotto —
- Lavatergifari —
- Lunotto termico *
- Antifurto bloccasterzo *
- Antifurto elettronico *
- Autoradio stereo *
- Autoradio stereo elettronica con antenna elettrica L. 2.109.000
- Ruote in lega leggera *
- Verniciatura metallizzata L. 726.000
- Selleria in pelle L. 1.350.000
- Selleria in pelle di bufalo L. 3.185.000
- Differenziale autobloccante *
- ABS *
- Computer *
- Check-Control *

NOTA: * di serie; — non previsto; i prezzi degli optional si intendono Iva compresa.

segue



Vado al massimo

segue

pacità rispettabile, comunque sufficiente per una famiglia di quattro persone. Anche sul bagagliaio, così come sullo sportello del tappo carburante, agisce la chiusura centralizzata, fornita di serie.

FORTI EMOZIONI: abbiamo già premesso che la Bmw M 635i possiede tutti i «numeri» per gratificare con impagabili emozioni chi ha la possibilità di investire in questa vettura la bellezza di 75 milioni di lire. 286 cavalli pulsano lì sotto il cofano, pronti a essere scaricati a terra con brutale violenza oppu-

re a svilupparsi in morbida progressione, a seconda dello stato d'animo di chi è alla guida. L'elasticità del 6 cilindri bialbero consente infatti di viaggiare in souplesse nelle marce più alte e di riprendere tranquillamente anche da velocità inferiori ai 40 km/h senza bisogno di scalare rapporti, con tempi di ripresa assolutamente lusinghieri. Ma se è vero che la 635i M tollera senza problemi un uso «turistico», è altrettanto innegabile che il suo temperamento e le maggiori soddisfazioni scaturiscono da un impiego prettamente sportivo: piede giù e mano al cambio. Accompagnata da una tonalità di scarico secca e «cattiva» che vi fa subito immaginare di essere al volante di un'auto da corsa, l'accelerazione è assolutamente poderosa e bruciante

a partire dai 4000 giri 6"4 da 0 a 100 km/h) e in un crescendo entusiasmante questa orgia di potenza spinge la vettura rapidamente oltre i 250 all'ora. E scusate se è poco... L'eccellente manovrabilità del cambio — se si eccettua qualche lieve incertezza nel passaggio terza-seconda — e la giusta scelta dei rapporti si fanno apprezzare particolarmente sui percorsi misti, dove i frequenti cambi di marcia si effettuano in scioltezza con innesti veloci e precisi. La frizione richiede un discreto sforzo al pedale ma garantisce un'eccezionale resistenza alle sollecitazioni e un'ottima modulabilità. Qualità quest'ultima che ritroviamo anche nell'impianto frenante a quattro dischi, potentissimo e in grado di assicurare spazi di arresto estrema-

mente contenuti a una vettura pesante 1500 chili lanciata a velocità sostenutissime. Meno positiva invece la resistenza allo sforzo, come abbiamo potuto verificare in pista: se sollecitati con staccate decise e violente, dopo qualche giro i freni iniziano a surriscaldarsi e a perdere leggermente efficacia, costringendo ad anticipare le frenate.

IL COMPORTAMENTO SU STRADA della 635i M è quanto di più appagante si possa immaginare per un coupé di questa categoria. Leggermente sottozante in ingresso di curva, diventa un po' sovrasterzante in uscita solo se si insiste esageratamente sul pedale dell'acceleratore nel misto stretto: altrimenti mantiene una traiettoria estremamente pulita e sicura,

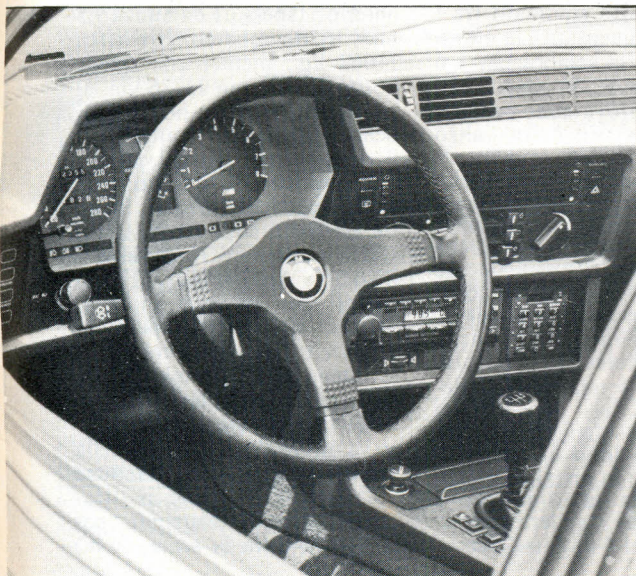
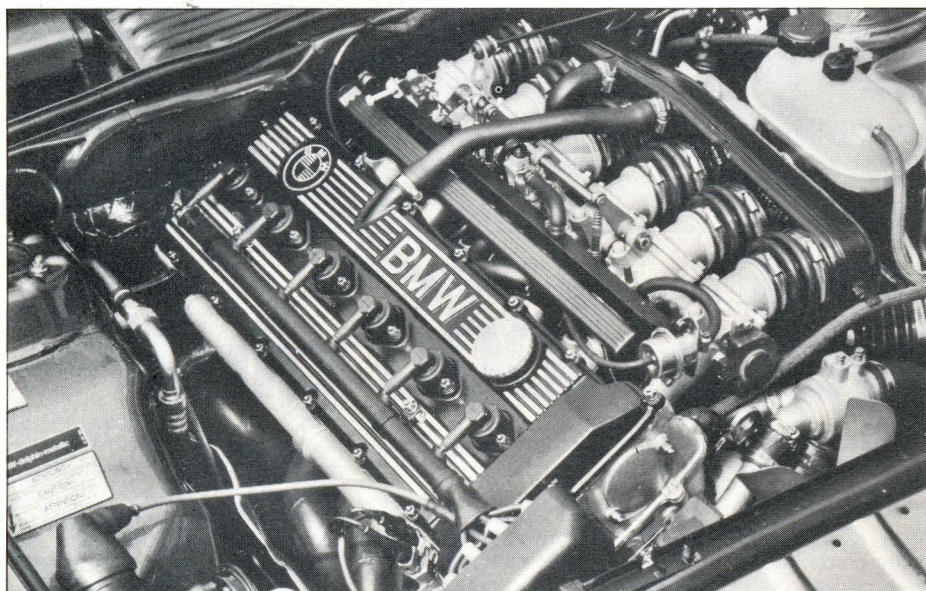


A sinistra la 635 M «va per cordoli» durante le nostre prove in pista a Imola. Su circuito il coupé tedesco riesce ad esprimere tutto il suo potenziale e il suo temperamento sportivo pur conservando una sostanziale facilità di guida (FotoMessori). Qui sotto il sofisticato 6 cilindri da 286 Cv e in basso il cruscotto

senza scomporsi anche nei bruschi passaggi dalla fase di «tiro» a quella di «rilascio». Sicurissima e stabile nei curvoni veloci e in generale su fondi asciutti, richiede una certa cautela — vista l'esuberante potenza a disposizione — sul bagnato. Le caratteristiche sportive dell'assetto si apprezzano in particolare nelle curve a medio raggio, quando dopo la staccata è consigliabile affrontare subito in accelerazione l'inserimento: in questa fase la 635 M si schiaccia al suolo aggredendo l'asfalto con gli eccellenti TRX Michelin, e con un rollio praticamente inesistente esce dalla curva perfettamente allineata per affrontare quella successiva. Determinante ai fini del comportamento estremamente sincero della vet-

tura è lo sterzo: diretto, preciso e capace di assicurare al pilota una elevata sensibilità di guida. È anche rapidissimo nel trasmettere alla macchina le eventuali correzioni, praticamente in tempo reale. Validissimo pure il servosterzo: assicura una notevole leggerezza in manovra e a bassa velocità, ma si indurisce progressivamente con l'aumentare delle prestazioni come si richiede a uno sterzo dalle caratteristiche sportive.

IL COMFORT non è ovviamente al livello delle grosse berline Bmw a causa della taratura sportiva degli ammortizzatori, ma è comunque da giudicare positivamente soprattutto per l'assenza di vibrazioni e di fruscii aerodinamici e per l'ec-



cellente insonorizzazione dell'abitacolo, dove anche con il motore a pieno regime si può tranquillamente conversare a bassa voce o ascoltare la radio. Ma vale anche la pena di tenere abbassati i finestrini e godersi la musica che esce dal doppio tubo di scarico... Trovandosi per le mani una vettura come questa, è praticamente impossibile resistere alla tentazione di richiederle sempre il massimo delle prestazioni: ne consegue che i consumi risultano inevitabilmente elevati. Solo con una guida particolarmente accorta e con un piede incredibilmente «vellutato» si riescono a percorrere più di 10 km con un litro, mentre si rivela di una facilità estrema scendere a percorrenze di 4-5 km/litro.

Diego Eramo

La nostra pagella

I VOTI della nostra pagella sono espressi in trentesimi, secondo il sistema in uso nelle università. Ciò ci consente un più ampio ventaglio di classificazione delle varie «materie» e quindi una valutazione più precisa. Per chi fosse comunque affezionato al sistema tradizionale con voti dall'uno al dieci ricordiamo che le nostre valutazioni si possono facilmente convertire dividendole per tre. Ad esempio, il voto 27 dato alla linea equivale al 9 (17,3-9), così come il 25 attribuito alla rumorosità corrisponde a quasi 8 e mezzo (25:3=8,33).

Il voto massimo è la lode, che ai fini del punteggio totale vale 35, mentre le valutazioni insufficienti sono tutte quelle al di sotto del 18.

Linea	27
Finizione	27
Accessori di serie	27
Optionals	26
Comandi	29
Strumentazione	26
Posizione di guida	30
Abitabilità anteriore	27
Abitabilità posteriore	22
Climatizzazione	28
Visibilità	27
Rumorosità	25
Vibrazioni	30
Comfort	24
Capacità bagagliaio	26
Accessibilità meccanica	25
Motore	LODE
Avviamento	28
Coppia	28
Potenza	LODE
Erogazione	28
Modulabilità frizione	30
Resistenza frizione	LODE
Manovrabilità cambio	28
Scelta rapporti	30
Precisione sterzo	LODE
Dolcezza di azionamento sterzo	LODE
Tenuta di strada sull'asciutto	30
Tenuta di strada sul bagnato	27
Tenuta di strada sullo sconnesso	27
Curve strette	28
Curve a medio raggio	30
Curve a largo raggio	30
Maneggevolezza	25
Variazioni repentine di traiettoria	30
Modulabilità freni	LODE
Potenza freni	30
Resistenza freni	23
Sospensioni	28
Precisione direzionale in rettilineo	29
Sensibilità al vento laterale	27
Illuminazione notturna	29
Diffusione del fascio luminoso	27
Profondità del fascio luminoso	29
Prestazioni globali	30
Ripresa	27
Velocità	LODE
Accelerazione	30
Consumo	20
Autonomia	22
Prezzo d'acquisto	18
PUNTEGGIO TOTALE	1439
VOTO MEDIO	28,2

La prova di accelerazione all'autodromo di Imola, dove la 635 M ha fornito risultati eccezionali (FotoMessori)



I rilevamenti in pista e su strada

Che spinta a 4000 giri!

COME SI VEDE in questa pagina, quelle fornite dalla 635 M sono prestazioni di elevatissimo livello, competitive con quelle delle più grintose granturismo sportive, con la differenza che è possibile coglierle, volendo, anche con famiglia e bagaglio comodamente sistemati a bordo. I valori più impressionanti riguardano la formidabile progressione in accelerazione. I 100 km/h vengono raggiunti in circa 6"4, mentre all'uscita dai 400 metri si viaggia già a 155 km/h effettivi. Dopo 1000 metri dalla partenza (coperti in poco più di 26" netti!) la velocità è superiore ai 207 km/h, e al traguardo dei 2000 metri si sfiorano i 238 km/h effettivi. La velocità massima si coglie all'incirca dopo 2800-2900 metri dalla partenza. Seppure penalizzata da una rapportatura finale che è giocoforza lunga, anche nella prova di ripresa la 635 M si comporta egregiamente, visto che esce a 119 km/h dai 400 metri e scende sotto ai 35" netti sul chilometro a 153 kmh, equivalente alla pre-

stazione di una ottima vettura media in accelerazione con l'uso del cambio.

LA CURVA di erogazione è morbida e pulita e soprattutto fluida anche a regimi molto bassi, visto che ci è stato possibile riprendere da poco più di 30 kmh in quinta, anche se in effetti il motore va via «rotondo» soltanto a partire dai 35-36 kmh effettivi. Il tiro è buono già nella fascia compresa fra i 2000 ed i 4000 giri, anche se si sente che le marce sono molto «dilatate» e sostanzialmente non si manifesta quel vigore che ci aspetterebbe. L'indole sportiva di questo propulsore viene infatti fuori nella curva di erogazione con una evidente «entrata in coppia» poco dopo la soglia dei 4000 giri, ove l'impulso in avanti è poderoso accompagnato da un prepotente «pulsare» di aspirazione. La progressione da quel punto diventa entusiasmante e soltanto l'azione del limitatore (tarato sui 6750-6900 giri di strumento) pone fine ad una scalata che, ad «orecchio»,

semberebbe ancora in piena progressione.

IN TEMA di consumi dobbiamo dire che non siamo rimasti particolarmente sconvolti: da una macchina del genere è lecito attendersi percorrenze per litro limitate e tutto sommato fra i cavalli da alimentare e la massa da spostare ci sembra che i 6 km/litro rilevati in media sull'arco della prova siano un valore accettabile. Ed è fra l'altro inutile cercare di migliorare questo valore: conviene impiegare la macchina come è giusto, godendosi senza limitazioni, visto che anche se non si eccede con l'acceleratore è difficile fare meglio di 7÷8 km/litro, come dimostra anche il non entusiasmante valore ottenuto nella prova «Economy Run». Con le frequenti «affondate» di acceleratore e con l'uso prevalente di marce basse (sul misto stretto o, se aggrada, dopo un'oretta di divertimento in pista), il consumo precipita ulteriormente e non è difficile scendere allegramente sotto i 4 km/litro. Eleva-

to, nell'arco del nostro test, è stato il consumo di lubrificante, prossimo ai 7 etti per 1000 km, mentre per quanto riguarda l'usura delle coperture siamo su valori medi per la classe della vettura: senza effettuare inversioni ed «incroci», con quelle anteriori (spessore da nuova 9,5 mm) si dovrebbero fare circa 31667 km, mentre con quelle posteriori almeno 23775 km, al ritmo, si intende, del nostro test. Senza dubbio contenuta, data l'estrazione sportiva del veicolo, è da considerarsi la rumorosità all'interno dell'abitacolo, mentre eccellenti sono state le prestazioni ottenute in frenata: i migliori valori che mai abbiamo rilevato per un'auto, anche se nell'uso intenso le temperature di disco e pinza aumentano notevolmente ed il complesso perde un pelo di efficacia allungando gli spazi di arresto. Un plauso va infine alla precisione della strumentazione che mantiene un margine di errore praticamente quantitativamente costante su tutta la scala. (c.b.)

Nota: Dati riscontrati con due persone a bordo (80 + 55 kg) e 20 litri di carburante nel serbatoio. Di ogni prova vengono effettuati cinque tentativi fra i quali si sceglie il risultato migliore.



M635CSi

VELOCITÀ MASSIMA

Dichiarata: 255 km/h
Effettiva: 252,019 km/h

Nota: dato riscontrato su di una base misurata di 1000 metri, dopo 3 km di lancio con partenza da fermo, con fotocellula Omega e unità di controllo digitale.

Valori corrispondenti sugli strumenti

Tachimetro: 260 km/h.
Contagiri: 6300 giri/minuto.

ACCELERAZIONE DA FERMO

(Valori dichiarati: 0-400 m 14"5; 0-1000 m 33)

Distanza	Tempo	Velocità d'uscita
0- 100 m	6"01	92,399 km/h
0- 200 m	9"25	123,066 km/h
0- 300 m	11"06	140,005 km/h
0- 400 m	14"38	154,712 km/h
0-1000 m	26"09	207,337 km/h

TEMPERATURE IN CONDIZIONI LIMITE

Zona della misurazione	temperatura in gradi C
Sottocandela	171
Corpo cilindri	96
Corpo iniettori	30
Acqua	83
Olio	115
Superficie disco ant.	122
Corpo pinza ant.	90
Pneumatico ant.	55
Pneumatico post.	68
Temperatura ambiente	26

PESO EFFETTIVO

In ordine di marcia effettivo: 1605 kg
Nota: dato riscontrato col pieno di lubrificante più tutti i liquidi, più 20 litri di carburante.

Peso dichiarato: 1500 kg

RIPRESA DA 40 KM/H NEL RAPPORTO PIU' LUNGO

	Tempo	Velocità d'uscita
0- 100 m	7"20	65,924 km/h
0- 200 m	12"03	81,314 km/h
0- 300 m	15"90	99,900 km/h
0- 400 m	19"16	118,891 km/h
0-1000 m	34"76	153,361 km/h

SPAZIATURA DEI RAPPORTI AL CAMBIO

Marcia	Velocità al tachimetro* (km/h)	Regime del motore dopo il cambio marcia
1.	65	4200
2.	108	4500
3.	160	4900
4.	218	5300
5.	260	(a 6300)

* tirando al regime massimo di 6500 giri/

Velocità cronometrata a 1000 giri nel rapporto più lungo: 41,069 km/h

Velocità minima possibile nel rapporto più lungo: 30,911 km/h

PROVA DI MANEGGEVOLEZZA

Tempo: 12"98 alla media di 27,735 km/h.

Nota: tempo impiegato per percorrere una base misurata di 100 metri con uno «slalom» fra birilli distanziati fra loro di 10 metri.

DIAMETRO DI STERZATA

A DESTRA: m 11,20
A SINISTRA: m 11,05

PROVA CONSUMO SU PERCORSO TIPO

Percorso	Km/litro
In Pista	3,655
In Montagna	6,502
In Autostrada	7,109
In Città	6,066
Extraurbano	10,010
Economy Run	13,089

Nota: i dati sono stati rilevati con serbatoi esterni di capacità misurata e burette di precisione. Durante i vari tragitti sui percorsi tipo, sono stati rigorosamente rispettati i limiti di legge per il veicolo in prova, senza superare i 2/3 del regime massimo consentito, nelle marce inferiori. In pista invece, il motore è stato spremuto al limite, mentre nella prova «economy run» si è operato nel modo contrario, cercando cioè di sfruttare il meno possibile il motore con una condotta di guida accorta, senza superare i 70 km/h effettivi.

CONSUMO LUBRIFICANTE:
685 gr x 1000 km

CONSUMO PNEUMATICI

(per 1000 km) Anteriore Posteriore
0,3 mm 0,4 mm

PROVA FRENATA

Velocità in km/h	Spazio d'arresto in metri
40	7,39
60	15,33
80	27,91
100	40,88
120	61,70
140	83,01
160	108,73
80 in discesa (pendenza 7%)	32,76

CONSUMO A VELOCITÀ COSTANTE (nel rapporto più lungo)

Velocità effettiva km/h	Km/litro	litri x 100 km
40	15,080	6,631
50	15,102	6,622
60	14,282	7,002
70	13,909	7,190
80	13,069	7,652
90	11,906	8,399
100	11,300	8,850
110	10,550	9,479
120	9,881	10,120
130	8,602	11,625
140	8,106	12,337
150	7,305	13,689
160	6,809	14,686
170	6,016	16,622
180	5,189	19,272
max.	4,449	22,507

CONSUMO MEDIO DEL TEST: 6,201 km/litro

VALORI DICHIARATI

a 90 km/h 8,9 l x 100 Km
a 120 km/h 10,2 l x 100 Km
ciclo urbano 16,5 l x 100 Km

RUMOROSITÀ

Nota: rilevata sia anteriormente che posteriormente all'interno della vettura con cambio nel rapporto più lungo, su strada pianeggiante, rettilinea, uniforme, a velocità costante.
Fonometro Bruel & Kjaer

Velocità in Km/h	livello in db (A)	
	ant.	post.
40	67,5	68
60	67	67,5
80	68	68,5
100	68,5	69,5
120	70,5	71,5
140	72,5	74
160	76,5	77,5
180	81,5	81
200	82,5	82
al massimo	84	83,5
50	74,5	75

sullo sconnesso

Rumore allo scarico a 3 metri col motore a 2/3 del regime massimo di rotazione: **80** db (A).

Rumorosità meccanica ad 1 metro dal propulsore a cofano chiuso 2/3 del regime massimo di rotazione: **76,5** db (A).

SONORITÀ CLACSON

A 3 m: **107,5** db (A)
A 20 m: **93** db (A)

CONDIZIONI METEOROLOGICHE

Pressione atmosferica: mb 1017. Temperatura: 24 °C. Umidità relativa: 50%. Velocità del vento: 0,8 m/sec. Densità del carburante: 733 gr/l. Temperatura del carburante: 23 °C.

COSÌ A IMOLA - VELOCITÀ DI PERCORRENZA IN CURVA

Denominazione	lunghezza	marcia	velocità d'entrata km/h	velocità d'uscita km/h	tempo	media km/h
Tamburello	351,70	4	192,611	196,813	6"48	195,389
Tosa	111,70	2	77,011	79,013	5"16	77,930
Piratella	91,75	3	112,814	116,369	2"91	113,505
Var. Acque Minerali	91,20	2	70,050	76,441	4"67	70,304
Acque Minerali (2.)	87,15	2	83,816	90,015	3"61	86,909
Variante alta	57,50	2	75,300	78,300	2"70	76,667
Rivazza	240,35	2-3	68,450	119,151	10"19	84,913
Var. bassa (1.)	95,20	3	115,888	119,322	3"95	116,176
Var. bassa (2.)	78,50	2	76,209	77,922	3"69	76,585

Miglior tempo sul giro (5010 m): 2'22"19 alla media di: 126,844 km/h

Velocità massima raggiunta alla staccata della Tosa: 205,325 km/h

SCARTI STRUMENTI

TACHIMETRO

Velocità indicata	40	60	80	100	120	140	160	180	200
Velocità effettiva	36,500	54,970	74,349	94,458	115,540	136,015	155,540	174,757	195,122

CONTAGIRI

Regime indicato	2000	3000	4000	5000	6000	7000	8000	9000	10.000
Regime effettivo	2010	3025	3950	4910	5930	—	—	—	—

La tecnica della Bmw M 635 Csi

Cuore da corsa

Il 6 cilindri in linea eroga 286 Cv e si segnala per la sofisticata testata a 4 valvole per cilindro e per l'iniezione elettronica Motronic

PER ADATTARE LA collaudata struttura portante dei coupé della serie 6 alla «iniezione di potenza», sono stati apportati notevoli irrobustimenti nei punti critici e soprattutto sono stati ricercati un assetto più coerente e una diversa taratura delle sospensioni, sempre del tipo a quattro ruote indipendenti. Ora la macchina è più «assetata», abbassata di 10 mm, e dispone di una taratura degli ammortizzatori (oleopneumatici sulle quattro ruote serviti da bracci triangolari oscillanti) decisamente sportiva. Oltre ad evidenti interventi sulla geometria dei cinematismi delle sospensioni e alla freccia di compressione dei molloni elicoidali, è stata posta pure particolare cura nel potenziare l'impianto frenante per adeguarlo al tangibile incremento prestazionale conseguito rispetto alla versione base. Così i dischi freno (lavorati da pinze fisse a quattro pistoncini) di tipo autoventilante, sono stati maggiorati da 282 a ben 300 mm \varnothing ed inoltre sono pure stati aumentati di spessore da 25 a 30 mm. Un notevole apporto alla sicurezza del veicolo è venuta dall'adozione in serie del sistema antibloccaggio ABS della Bosch.

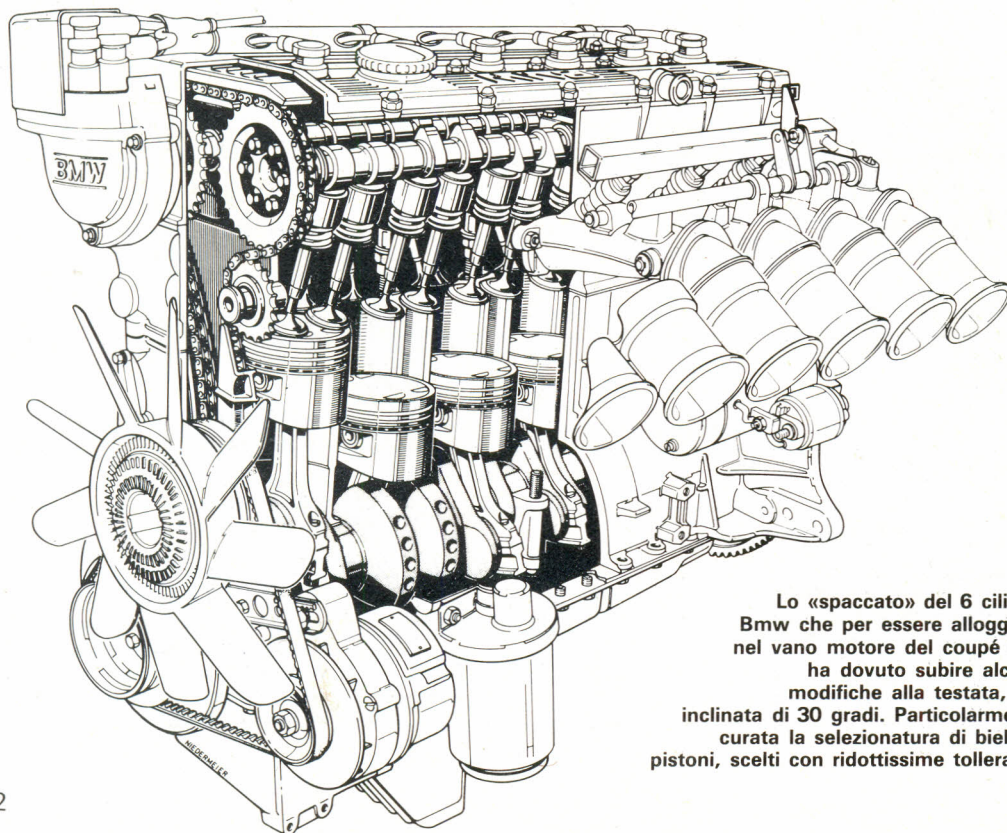
MA IL VERO clou di questa ecce-

zionale macchina risiede nel propulsore (derivato dalla famosa «M1» ove era posizionato centralmente) adattato all'autotelaio del coupé della serie 6 e modificato per conseguire una certa «urbanizzazione», per renderlo più fruibile, e per ottimizzare i consumi, oltre a migliorarne l'accessibilità manutentiva. I maggiori interventi sono stati riservati alla testata (anche per permettere la sua sistemazione nell'affilato cofano della 635) ora inclinata di 30° e per questi motivi sono pure stati modificati i circuiti di raffreddamento e dell'impianto di lubrificazione. Si tratta di un sofisticato sei cilindri in linea di accuratissimo assemblaggio nel quale viene particolarmente curata la selezione di bielle e pistoni scelti con ridottissime tolleranze dimensionali e di pesi.

AI MASSIMI LIVELLI tecnici è la testata «da Formula 1», con distribuzione bialbero a camme in testa comandata da un giro di catena simplex a rullini che prende il moto dall'estremità anteriore del collo d'oca, ed è provvista di pignoni folli ed appropriate crune per garantire

un percorso agevole al delicato organo. Tramite il classico sistema del «bicchierino» con pasticca calibrata sostituibile per il recupero del gioco ottimale di funzionamento, gli eccentrici degli alberi della distribuzione premono direttamente sul quattro valvole per cilindro, ospitate in una camera di combustione con le valvole parallele a due a due e la candela da 12 mm \varnothing disposta in posizione perfettamente centrale. L'albero motore, monolitico, montato su bronzine, ha volani a mannaia ed ospita bielle in acciaio a testa scomponibile e pistoni a tre fasce elastiche. Interessante il sistema di iniezione elettronica indiretta del carburante Bosch-Motronic, correlata in tempo reale per via digitale alla centralina di accensione elettronica in modo da avere una sempre coerente interazione fra queste due importanti funzioni di servizio. Ogni cilindro è alimentato da un collettore autonomo dotato di una propria valvola a farfalla. La trasmissione prevede una frizione monodisco idraulica, cambio a cinque velocità e un differenziale autobloccante (al 25%) montato di serie.

Claudio Braglia



Lo «spaccato» del 6 cilindri Bmw che per essere alloggiato nel vano motore del coupé 635 ha dovuto subire alcune modifiche alla testata, ora inclinata di 30 gradi. Particolarmente curata la selezione di bielle e pistoni, scelti con ridottissime tolleranze

La scheda tecnica

MOTORE: sei cilindri in linea longitudinale inclinato di 30°.
DISTRIBUZIONE: bialbero a camme in testa comandato da catena con quattro valvole per cilindro.

ALESAGGIO E CORSA: 93,4x84 mm.

CILINDRATA: 3453,15 cc.
RAPPORTO DI COMPRESIONE: 10,5:1.

POTENZA MASSIMA: 286 CV-DIN (210 kW) a 6500 giri.

COPPIA MASSIMA: 34,6 kgm-DIN (340 Nm) a 4500 giri.

ALIMENTAZIONE: a benzina super con pompa carburante elettrica ed iniezione elettronica indiretta Bosch-Motronic. Il correlata all'accensione.

RAFFREDDAMENTO: a liquido con circolazione forzata. Capacità circuito 12 litri.

IMPIANTO ELETTRICO: con batteria 12V-90Ah e generatore da 80A/1120 W.

ORDINE DI ACCENSIONE CILINDRI: 1-5-3-6-2-4.

CANDELE: Bosch W 175 T 30.

TRASMISSIONE: motore anteriore, trazione posteriore. Frizione monodisco a secco comandata idraulicamente. Cambio a cinque velocità tutte sincronizzate. Rapporti al cambio: 1. 3,51; 2. 2,08; 3. 1,35; 4. 1,00; 5. 0,81; RM 3,71. Trasmissione finale ad albero con coppia conica ipoidale (rapporto 3,73) e differenziale autobloccante.

CORPO VETTURA: coupé a tre volumi, due porte, quattro posti. Telaio a scocca portante. Avantreno a ruote indipendenti con bracci triangolari inferiori; retrotreno a ruote indipendenti con bracci triangolari oscillanti. Ammortizzatori a gas e molle elicoidali. Sterzo a circolazione di sfere servoassistito.

PNEUMATICI: Michelin TRX 240/45 VR 415.

FRENI: a doppio circuito idraulico (con dispositivo ABS di serie) servoassistito, con dischi autoventilanti. Freno di stazionamento con tamburi supplementari sulle ruote posteriori.

DIMENSIONI: lunghezza 4766 mm; larghezza 1726 mm; altezza 1364 mm; passo 2625 mm; carreggiata anteriore 1430 mm; carreggiata posteriore 1464 mm.

PESO A VUOTO: 1500 kg.
CAPACITÀ SERBATOIO: 70 litri (di cui 9 di riserva).



PARIGI/Ecco le principali novità delle Case europee

Salone in rosso

Mentre la Ferrari Testarossa sfila al Lido quale vedette del balletto parigino dell'auto, alle «Porte de Versailles» migliaia di persone assistono alla inaugurazione della 71.a mostra motoristica che, nelle speranze francesi, dovrà ridare benzina ad un mercato in «riserva»

di Carlo Massagrande - Foto Gianfranco Mauri



PARIGI — La vera e unica novità al 71. Salone dell'automobile di Parigi, era la Testarossa Ferrari: intesa come novità assoluta nel vero senso della parola, poi tante versioni nuove, rifacimenti, affinamenti. Un regalo, una «perla» di Maranello al Salone parigino che, ci è

sembrato, non sia stato capito nel suo giusto valore, dalla stessa stampa francese. È anche vero che ora l'attenzione è puntata sulla generale crisi dell'auto europea (e francese in particolare) che ha perso nel mese di settembre il 20% di immatricolazioni e che chiuderà l'anno

con 200.000 veicoli in meno. Forse per questo si cercava di affidare lo scettro di regina del Salone, alla nuova R5 che ha sì molte innovazioni ma ricalca ampiamente il modello precedente. «Seminovità» molte, intese come già presentate ai nostri lettori negli ultimi mesi, ed

esposte alla rassegna parigina in «prima mondiale», quasi a registrare la nascita ufficiale. Il mercato europeo dopo un avvio di buon passo, all'inizio dell'anno, ora ha rallentato l'andatura e si teme che l'annata possa chiudere il bilancio ancora in notevole

segue a pagina 107



Volvo 740 turbo intercooler È equipaggiata col nuovo motore turbo con intercooler che riesce ad erogare una potenza di 160 cavalli, con coppia elevata a basse velocità. Esternamente questa vettura è riconoscibile per le rifiniture nere, mentre lo spoiler anteriore invece è dello stesso colore della carrozzeria e incorpora due fari rettangolari ausiliari. Monta di serie ruote in lega di alluminio.

Peugeot 305 GTX e 305 automatica La GTX è equipaggiata con motore XU di 1905 cc. (105 CV a 5600 giri) raggiunge una velocità massima di 182 kmh, ma ancor più interessante la coppia massima di 16,5 kgm. a 3000 giri, che consente notevoli doti di ripresa. Si differenzia all'esterno dalla GT per un largo filetto laterale e le ruote in lega leggera a pneumatici larghi. Esiste anche la versione break. La versione automatica è a quattro rapporti avanti.



Citroën BX 19 GT e BX 16 automatica

La BX meritava anche un motore più potente ed ecco la Citroën BX 19 GT che passa dalla motorizzazione di 1580 della BX 16, al quattro cilindri 1905 cc. da 105 CV a 5600 g/m, lo stesso montato sulla Peugeot 305 GTX. Maggiori prestazioni ma versione ancora più rifinita. Strumentazione circolare e non a cilindro. Prestazioni: velocità massima 185 orari, da 0 a 100 kmh in 10", km. in 32". La BX 16 ora è disponibile anche in versione automatica.

SEAT Ibiza SX1 Verrà presentata nella prossima primavera e costituirà la base di partenza per i programmi sportivi SEAT. Motore 1500 a iniezione da 100 cavalli verrà omologata in gruppo A. Si sta provando anche un 1700 cc. sempre a iniezione che al banco fornisce 122 cavalli; col turbocompressore dovrebbe raggiungere potenze ragguardevoli. Nei programmi vi è anche un motore di derivazione Porsche biturbo di 1700 cc. da mettere a punto per il mondiale rally 1986.

Citroën ECO 2000

Questo prototipo prosegue la tradizione di innovazione Citroën. Tre le direttrici di ricerca: riduzione delle resistenze all'avanzamento, riduzione delle masse e motorizzazioni ottimali. Coefficiente Cx di 0,21, peso ridotto a 480 chilogrammi (un veicolo convenzionale corrispondente ne peserebbe 700); potrebbe essere realizzato in tre versioni, con motore posteriore, oppure motore anteriore e trazione avanti, due o tre porte.

Ford Escort turbo RS Oltre 200 kmh. Motore di 1597 cc. da 130 cavalli a 6000 giri con coppia di 18,4 kgm a 3000 g., sovralimentato con turbocompressore Garrett T3, intercooler, iniezione KE-Jetronic. Prima vettura a trazione anteriore equipaggiata di serie con differenziale autobloccante. Sarà omologata in 5000 esemplari per gareggiare in gruppo A. Sospensioni a ruote indipendenti McPherson, frenata mista dischi ventilati/tamburi.





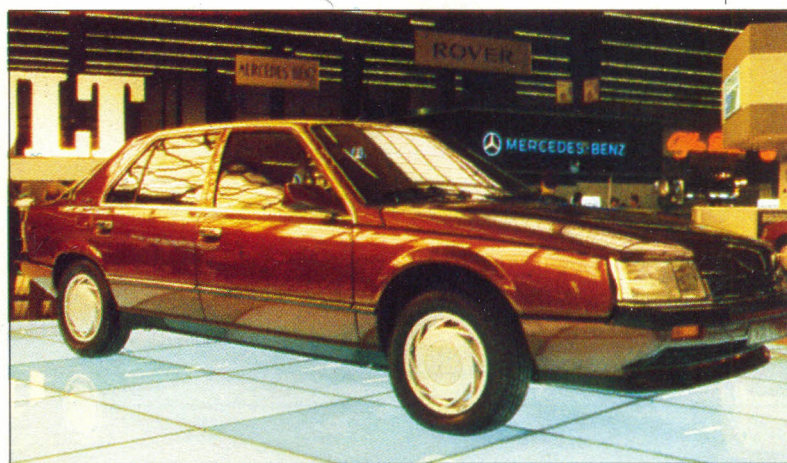
BMW M 535i e 518i Il motore della precedente 518 viene dotato di iniezione elettronica (ora su tutta la serie 5) con un miglioramento di potenza di 15 cavalli da 90 a 105. La velocità massima passa così da 164 a 175 orari con accelerazione da 0 a 100 km/h da 14" a 12"6. Riduzione anche dei consumi. Al vertice della serie 5 passa la M 535i con motore sei cilindri 3500, 218 cavalli, 230 orari, da 0 a 100 kmh in 7"2. Verranno presentate alla stampa nei prossimi giorni.



Citroën GTI Equipaggiata di un motore di 1580 cc. a iniezione, sviluppa 105 CV/DIN a 6250 giri con coppia di 13,7 mkg. a 4000 giri. Cambio a cinque rapporti. Velocità massima di 188 kmh. Le prestazioni sono: accelerazione da 0 a 100 kmh 9"1, 400 metri in 16"5 chilometro in 30"9. GTI a cinque porte, si presenta in una veste esteriore dinamica e aggressiva combinata con un interno elegante e funzionale. E il modello leader della gamma Visa.



Renault 5 GT turbo coppa Presente sullo stand Renault per i campionati nazionali 1985 di Francia, Germania, Italia, Inghilterra e Svizzera. Oltre a quanto già scritto da Autosprint — 115 cavalli, motore derivato dalla Turbo — va segnalata l'adozione di pneumatici Michelin slike e sospensioni decisamente corsaiole con quattro barre di torsione posteriormente e carreggiate allargate. Può già essere opzionata in Italia. Sullo sfondo quello che può definirsi l'emblema del 71. Salone di Parigi: una gigantesca riproduzione della R5.



Renault 25 V 6 Turbo Velocità massima oltre 225 orari, accelerazione da 0 a 100 kmh in 7,7 secondi, 400 metri in 15"3, chilometro da fermo in 27"9. Sovralimentazione con turbocompressore Garrett T3 e scambiatore aria-aria; iniezione elettronica. Cilindrata 2458 cc., potenza 182 CV/DIN a 5500 giri e coppia di 28,6 kgm. a 3000 giri. Sistema frenante a dischi, ventilati anteriormente e sistema antibloccaggio ABS. Ruote in lega leggera.

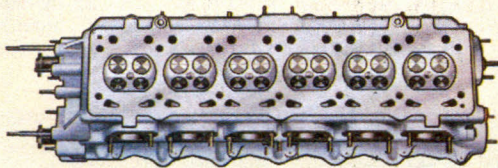
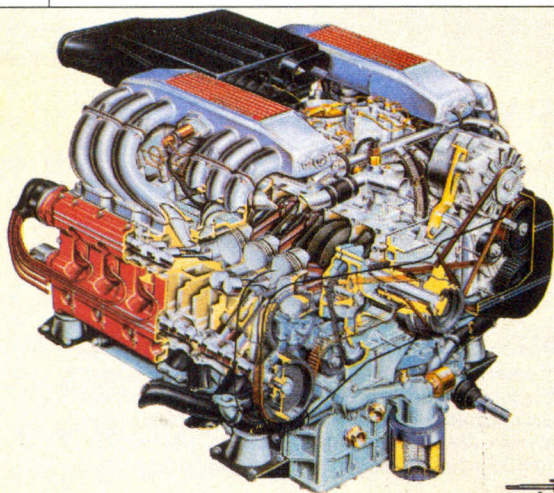
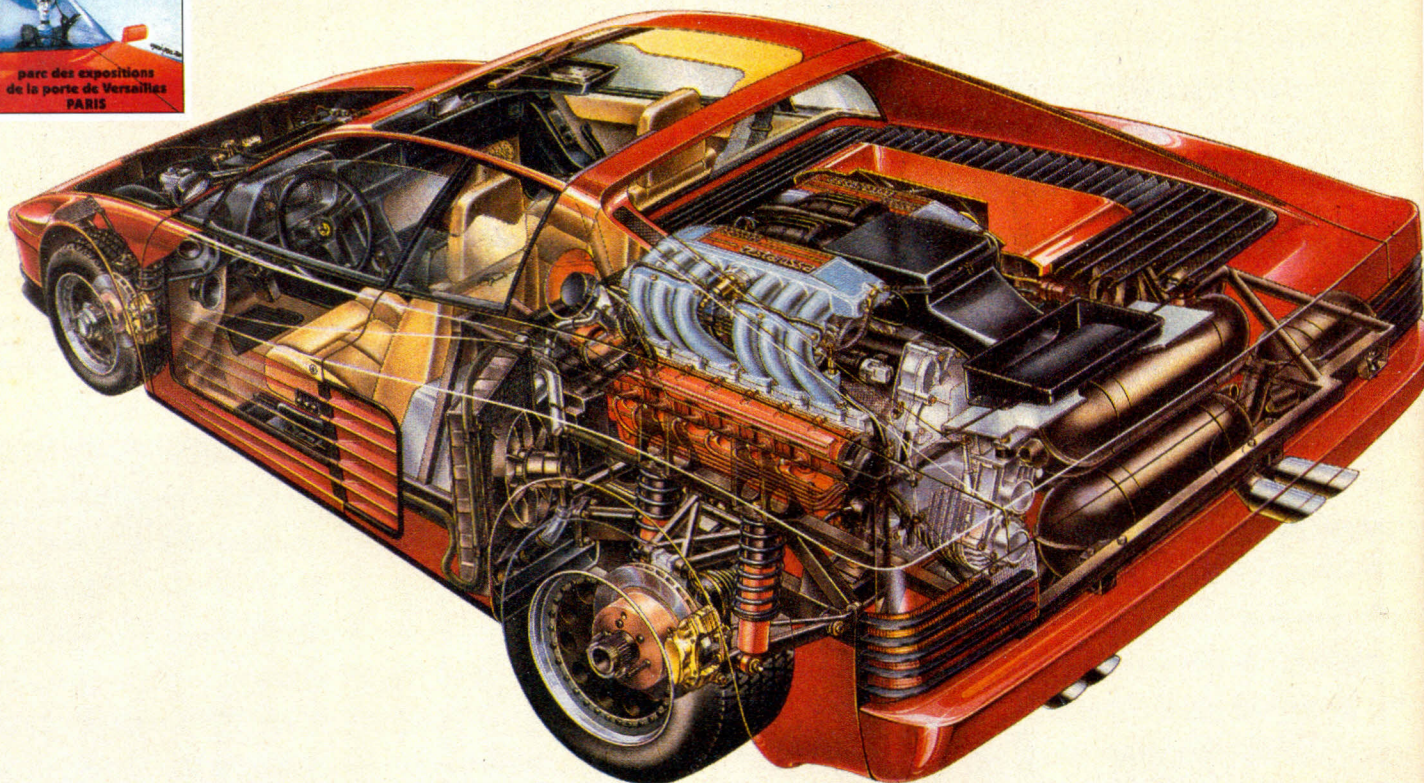
Citroën BX 4 x 4 Per i rallies. Prototipo studiato dalla Citroën Competizioni, in vista di una prossima partecipazione della marca alle prove di campionato del mondo dei rallies 1985-86. Dovrebbe essere prodotto in 200 esemplari per l'omologazione nel gruppo B. Motore anteriore di 2140 cc., albero a camme in testa, turbocompressore KKK, cambio a 5 rapporti, sospensioni a ruote indipendenti idropneumatiche, ruote in lega di alluminio, freni a disco ventilati.

Volkswagen Jetta GT Con il motore della ben nota Golf GTI, la nuova Jetta GT prende il suo posto nella categoria delle berline compatte e sportive. Si differenzia dagli altri modelli per bande decorative rosse scritte GT all'esterno e all'interno per una serie di accorgimenti tipicamente sportivi, dai sedili al volante, alla strumentazione. Velocità 189 orari e accelerazione da 0 a 100 kmh in 10". Consumi contenuti pari a 7,8 litri a 120 orari.





parc des expositions
de la porte de Versailles
PARIS



Una dinastia di fuoriclasse

MOTORE: posteriore, centrale, longitudinale - numero e disposizione dei cilindri: 12 a 180° - alesaggio e corsa 82 x 78 mm - cilindrata 4942 cc - rapporto di compressione 9,2:1 - giri massimi 6800 - potenza massima DIN 286,8 kW (390 CV) a 6300 giri/min - coppia massima DIN 490,3 Nm (50 kgm) a 4500 giri/min - basamento in lega leggera, canne in alluminio con riporto di nichel chimico - albero motore su 7 supporti a bielle affiancate su cuscinetti a guscio sottile - 4 valvole per cilindro, in testa, inclinate a V di 41° comandate da 4 alberi a camme a mezzo bicchierini e pastiglie - alberi distribuzione azionati da cinghie dentate con tenditore - lubrificazione con pompa a ingranaggi, coppa a secco e serbatoio olio - accensione elettronica Marelli Microplex - impianto elettrico 12 V con alternatore e regolato a transistor - alimentazione a iniezione meccanica Bosch K-Jetronic - frizione doppio disco a secco con mozzo elastico a comando idraulico - raffreddamento a circuito acqua, con radiatore, serbatoio a espansione e ventilatori elettrici automatici.

PRESTAZIONI: Velocità massima: 290 km/h; accelerazioni con partenza da fermo: da 0 a 100 km/h in 5,8 s; da 0 a 400 m in 13,6 s; da 0 a 1000 m in 24,1 s con velocità di uscita di 232 km/h.

Perché Testarossa

GLI ANNI CINQUANTA hanno segnato una tappa fondamentale nella storia dello sport dell'automobile e l'entusiasmo che caratterizzava le corse, infatti, determinò un notevole sviluppo tecnico nell'automobile in generale. Allora le corse di durata interessavano quasi maggiormente della pur favolosa Formula Uno. E la Ferrari, che in questo decennio aveva vinto quattro titoli mondiali di F.1 si presentava dominatrice assoluta anche nelle vetture Sport, avendo vinto sei titoli mondiali Marche. Il motore, il cuore delle Ferrari Gt e Sport, era un 12 cilindri a V di 60° con una cilindrata di 2953 cc. Questo propulsore (dopo alcuni tentativi con un 4 cilindri) venne montato sulle GT e sulle Sport, fin dal 1954, ma il suo massimo sfruttamento fu ottenuto con la versione del '58. Fu, questo, il primo motore aspirato a superare un rendimento di 100 cavalli per litro di cilindrata. Fu chiamato Testarossa per il colore dei coperchi delle teste che lo distingueva dai soliti coperchi di colore nero, e rimase in attività fino al 1964, anno in cui fu sostituito dal 12 cilindri con le teste bialbero. Testarossa, però rimase nel ricordo dei tifosi del Cavallino, assumendo toni quasi da leggenda. Così la Casa di Maranello ha voluto «rispolverare» questo nome per battezzare la vettura che sostituisce, nella gamma Ferrari, la BB 512. La Testarossa versione '84 monta un motore 12 cilindri «boxer» di 4942 cc che può sviluppare ben 390 CV. Testarossa, grazie anche alla aerodinamicità delle forme datele da Pininfarina, raggiunge quasi i trecento all'ora, ponendosi al confine tra la strada e la pista. È così che il mito continua. □

Salone in rosso

segue da pagina 103

perdita. Bernard Hanon, presidente della Renault, ha detto che la situazione è grave ma non disperata, anche se la sua società ha accusato perdite nel primo semestre, pari a 3,6 miliardi di franchi: spera in un paio di anni di riportarla ai brillanti allori di qualche tempo addietro. Ma intanto in Francia sono da ritenersi imminenti altri drastici tagli di mano d'opera. Sono circa 2 milioni le vetture prodotte in più in Europa rispetto alla domanda. Che ne facciamo? Se non le assorbirà il mercato Nordamericano, i problemi saranno ancora più seri.

BISOGNA ridurre i termini di produzione di una vettura: per esempio la vecchia R5 era prodotta in 27 ore lavorative, la nuova in 20 ma nel 1987/88 la cadenza dovrà ancora scendere a 14 ore. Quali possono essere i motivi di questa tendenza negativa del mercato automobilistico? Innanzitutto un parco di vetture a listino, ormai vecchie o rifatte, e poche le novità assolute: parlando della Francia, per esempio, solamente la 205 è giovane e ha poco più di un anno. Gli impianti di produzione sono molto spesso superati e inadeguati: si è dormito sugli allori credendo che i tempi migliori continuassero all'infinito. La Fiat, al contrario — e bisogna dare atto col senno di poi, alla politica di questa azienda, politica veramente strategica e lungimirante, — non solo ha rinnovato i modelli con versioni totalmente nuove, ma ha anche modernizzato e robotizzato gli impianti e tutto ciò in un momento non proprio ideale per buttarsi in simili impegni.

A PARIGI c'è stata una conferenza di indirizzo dell'auto del domani: i consumi ridotti sì, ma prestazioni spinte, anche a scapito dell'economia. Un'auto ora la si definisce per velocità massima, per accelerazione. Ciò vale per le vetture che nascono sportive, ma anche per le berline medie per famiglia. Ma ritorniamo, per chiudere, alle dolci note della Ferrari Testarossa. Ne verranno prodotte due al giorno e anche se non sono stati accettati ancora ordini, la produzione 1985, circa 500 pezzi, è già tutta collocata. Il prezzo in Europa è di 116 milioni di lire, tasse a parte. Quindi in Italia

PASSAT VARIANT SYNCRO è la prima Volkswagen con trazione 4x4. Pur essendo una familiare, presenta caratteristiche sportive. La trazione è a quattro ruote motrici permanenti. Anche se in opzione è possibile disporre del noto e sicuro sistema di frenaggio ABS anche questo per la prima volta su una Volkswagen. Il motore a iniezione (115 cavalli, cambio a cinque rapporti) consente una velocità massima di 182 km/h

con una accelerazione da 0 a 100 km/h in 11,1 secondi. Freni a disco sulle quattro ruote, quelli anteriori ventilati. 500 litri di bagagliaio (con quattro passeggeri) e possibilità di traino di eccezionale portata: 1.800 chilogrammi. Verrà presentata alla stampa nei prossimi giorni per un primo contatto stradale assieme all'altra novità, sempre della Volkswagen, la Jetta GT.



con l'aggiunta dell'IVA costerà di più che negli altri paesi. In America per gli accorgimenti richiesti da applicare, inciderà per altri dieci milioni circa. In complesso un prezzo contenuto in relazione a quello di altre vetture certamente meno affascinanti e tecnicamente più povere. La suddivisione delle vendite sarà al 33% negli USA, 35-40% in Europa esclusa l'Italia, 10-15% in Italia e 10-15 nel resto del mondo. Il posizionamento della Ferrari Testarossa, non andrebbe fra le Gran Turismo di alta gamma, ma un gradino più in alto che la classificherebbe in una categoria a parte fra le Granturismo e le vetture da competizione. Il concetto di realizzazione è stato quello di sostituire la «BB» che ormai aveva 10 anni, con una tematica nuova non più solamente di vettura sportiva e grezza ma anche confortevole. Ora con l'aver portato i radiatori posteriormente senza passaggi di tubazioni calde nell'abitacolo (fatto che ha obbligato la Pininfarina a particolari studi della forma anteriore per convogliare l'aria e la forma a delta per recepirla), si è aumentato la capacità del bagagliaio e dell'abitacolo con possibilità di portare anche... due valigie. La Testarossa rappresenta in sostanza un capolavoro di tecnica, di stile, in altre parole di arte, da ammirare a Parigi in silenzio come davanti a un quadro d'autore. (c.m.)

A Parigi abbiamo visto per voi

Le francesi

CITROËN

Visa GTI
BX 19 GT
BX 16 automatica
BX 4 x 4
Axel
Eco 2000 (prototipo)
Visa furgoncino C 15 E/C 15 D

PEUGEOT

305 GTX
305 automatica
Quasar (prototipo)

RENAULT

25 V6 Turbo
25 Limousine
Alliance Cabriolet
Jeep Cherokee (motore turbodiesel)
Renault)
Trafic 4 x 4
5 GT Turbo coppa

Le straniere

BMW

M 535i
518i

DE TOMASO

GTS Longchamp

FERRARI

Testarossa

FORD

Escort turbo RS
Probe IV (prototipo)

NISSAN

300 ZX turbo
NX 21 (prototipo)

SEAT

Ibiza SX 1

TALBOT

Samba Bahia

VOLVO

740 Turbodiesel
740 Turbo intercooler
340 Diesel

VOLKSWAGEN

Jetta GT
Passat variant syncro

Le novità già presentate da Autosprint

Alfa Romeo 90	AS 39
Audi 90	AS 40
Citroën CX GTI turbo	AS 40
Opel Kadett	AS 41
Peugeot 205 3 porte	AS 41
Rover Land 90	AS 25
Renault Nuova R 5	AS 39
Saab 9000	AS 22
Seat Ibiza	AS 38



L'ECO DELLA STAMPA®

dal 1901 legge e ritaglia giornali e riviste

per documentare
artisti e scrittori sulla loro attività

Per informazioni: Tel. (02) 710181 7423333

DOVE CORRIAMO

Calendario sportivo dal 10 al 14 ottobre 1984



10 ottobre

2 Ore di Kyalami
VC ●●●A-B
SCC of South Africa - PoBox
3085
JOHANNESBURG 2000
(Sudafrica)

11-14 ottobre

Rally d'Antibes
R ●●●N-A-B
Campionato europeo piloti rally -
ASA Antibes/Juan les Pins - 51
bld. C. Guillaumont - ANTIBES
(Francia)

12 ottobre

Trans Chaco Rally
R ●●●N-A-B
Touring Automovil Club
Paraguajo - 25 de Mayo, 7 -
ASUNCION (Paraguay)

12-14 ottobre

Dragsters NHRA Finals a Los Angeles
Acc ●●●DGT
NHRA - Po Box 150 - NORTH
HOLLYWOOD
Cal. 91603 (USA)

12-21 ottobre

Rally Tour d'Europe
R ●●●N-A-B
ADAC Niedersachsen e V -
Hindenburgstr. 37
- 3000 HANNOVER 1
(Germania)

13 ottobre

Donington Park Rallysprint
R ●●●A-B
Donington R.T. - Racing Circuit -
CASLLE DONINGTON Derby
(Gran Bretagna)

13-14 ottobre

Corse a Montlhery
VC ●●●A-S6
ASA U.S.A. - 8 Place de la
Concorde - 75008 PARIS
(Francia)

Salita di Oberjoch
VS ●●●N-A-B-D-E-FF-FSF-FSV-
F2-F3
Allgäuer Sportgemeinschaft -
Postfach 76 - 8974
OBERSTAUFEN
(Germania)

ADAC Rally Kohle und Stahl
R ●●●N-A-B
ADAC Saarland e V - Am Staden
9
6600 SAARBRUECKEN 3
(Germania)

Rally di Roccaruja - Golfo dell'Asinara
R ●●●N-A-B
A.C. Sassari - Viale Adua 32 -
07100 SASSARI

2. Rally Valle Camonica (1. serie)
R ●●●N-A-B
Scud. Brescia Rally - Contrada S.
Chiara 37 - 25100 Brescia

Rally Due Valli (1. serie)
R ●●●N-A-B
A.C. Verona - Via della Valverde
34 - 37122 VERONA

LEGENDA

●●●	Internazionale	F1	Formula 1	FSV	Formula Super Volkswagen
●●	Nazionale a part. straniera	F2	Formula 2	FR	Formula Renault
●●	Nazionale	F3	Formula 3	FRE	Formula Renault Europa
●	Gruppo A	F4	Formula 4 FIK	FV	Formula Volkswagen
A	Gruppo B	F2000	Formula 2000	GT3	Formula Turismo di serie
A 112	Autobianchi A 112	FAt	Formula Atlantic	GT4	Gran Turismo speciale
AC	Autocross	FF	Formula Ford 1600	IMSA	Vetture GT USA
B	Gruppo B	FFiat	Formula Fiat	R	Rally
C	Gruppo C	FL8	Formula libera	R5	Renault 5
D	Gruppo D	FP	Formula Panda	R5t	Renault 5 turbo
DGT	Dragster	FS	Fuoristrada	RC	Rallycross
		FSF	Formula Super Ford	S5	Vetture silhouette

Rally di Proserpina (1. serie)
R ●●●N-A-B
Ente Autonomo Pergusa - Piazza
Prefettura 6 - 94100 ENNA

8. Trofeo Maremma (1. serie)
R ●●●N-A-B
Scud. Maremma Corse - Via
Litoranea
133 - 58022 FOLLONICA
(Grosseto)

14 ottobre

Corse a Phoneix
VC ●●●F. Cart-VW
CART - 3221 W. Big Beaver
Street-
Suite 205 - TROY Mich. 48084
(USA)

F.1 australiana a Winton
VC ●●●F.1 (aus)
ARDC - Annangrove Road -
ANNANGROVE (Australia)

Salita di Jaizquibel
VS ●●●N-A-B-T2-GT4-S6
Real Automovil Vasco Navarro -
Plaza de Oquendo - SAN
SEBASTIAN
(Spagna)

Euro-rallycross a Tomelilla
RC ●●●A-B-S5
Campionato europeo rallycross
Tomelilla MK - Box 88 - 27300
TOMELILLA (Svezia)

F.3 a Imola
VC ● F.3-F. Fiat Ab-C1-C2-S6-
Tr.Samba
SAGIS - Via L. Calori 9/D -
40122 BOLOGNA

Salita al Monte Kronio
VS ● N-A-B-C-T2-GT4-S6
A.C. Agrigento - Via S. Vito
25 - 92100 AGRIGENTO

Slalom a Gardone
SI ● N-A-B-VS
Rally Team Leonessa, c/o AC
Brescia -
Via XXV Aprile 16 - 25100
BRESCIA

Slalom di Pometo
SI ● N-A-B-VS
A.C. Pavia - Piazza Guicciardi
6 - 27100 PAVIA

Slalom a Capua
SI ●●●N-A-B-VS
Rombo Team Campania - Casella
Postale 2310 - 80100 NAPOLI

Le gare rinviate e annullate

14 ottobre	ENDURANCE A FUENGIROLA	annullata
	SLALOM CERVINO	rinv. a d.d.d.
	SLALOM NIBBIANO-PECORARA	rinv. 28 ottobre

AUTOSPRINT - Il settimanale da corsa - Anno XXIV N. 41 del 9-15 ottobre 1984
CONTI EDITORE S.p.A. - Direttore responsabile: ITALO CUCCI

PREZZI ALL'ESTERO: Australia Doll. 4,50 - Austria Sc. 60,00 - Belgio Bfr. 77,00 - Canada C. Doll. 3,50 - Danimarca Dkr. 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: Viscontes Distribuidora S.C.A. Calle la Rioja 1134/56, Buenos Aires; Arabia Saudita: Al-Khazindar Establ. P.O. Box 157, Jeddah; Australia: Speedimpex Australia PTY. Ltd., 160-166 - Sussex - Street - Sidney; Austria: Morawa & Co., Wollzeile, 11, 1010 Wien 1; Belgio: Agence & Messageries de La Presse S.A., Dept. Publications 1, Rue de La Petite-Île 1070 Bruxelles; Brasile: Livraria Leonardo da Vinci Ltda., Rua Sete de Abril, 127, 2º Andar, S/22, San Paolo; Canada: Speedimpex Distribution Inc., 155 Deerhide Crescent, Unit 5, MBM-222, 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 Copenhagen; Ecuador: Oviedo Ermanos, Agencia De Publicaciones S.A. Chimborazo Sili Y Luque, Guayaquil; Francia: C.C.E.I., 107, rue Réaumur, 75002 Paris; Francia del Sud: Presse Diffusion S.A., Rue de Millo, Monaco Principato; Germania: W.E. Saarbach G.m.b.H., Postfach 10 16 10, Follerstrasse, 2, 5000 Koeln, 1; Grecia: The American, Book & News Agency 387, Vouliagmenis Avenue, Ilioupolis-Athens; Inghilterra: Spotlight Magazine, 1 Benwell Road, London N7 7AX; Iran: Zand Bookshop, 6/7 Karimkhan Zand Avenue, Teheran; Iranian Amalgamated Distribution Agency Ltd., 151 Klaban Soraya, Teheran; Jugoslavia:

Prosveta, Terazije 16, Beograd; Lussemburgo: Messageries Paul Kraus 11, rue Christophe Plantin, Boite Postale 2022, 1022 Luxembourg; Malta: Miller Distributors Ltd., M.A. Vassalli Street, Valletta; Olanda: Van Ditar B.V., Oosteljkade 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; Schmidt-Agence AG., Sevogelstrasse, 34, 4002 Basel/Svizzera; Svizzera Canton Ticino: Melisa S.A., Via Vegezzi 4, 6901 Lugano; Turchia: Yabancı Basın Tevziat, Barbados Bulvarı 51, Besiktas-Instanbul; Uruguay: D.J.S.A., Julio Herrera Y Obes 1628-28-30, Montevideo; Julio Nunez, Avenida Gonzalo Ramirez 1393, Montevideo; U.S.A.: Speedimpex U.S.A. Inc., 23-16 40th Avenue, Long Island City N.Y. 11101; Venezuela: Editorial Ca. Calle Negrin, Ed. Davoles, Planta Baja, Caracas.

PUBBLICITÀ: Concessionaria: A. Manzoni & C. S.p.A. Via Villorosi, 13 - 20143 Milano - Tel. (02) 83.872. FILIALI: 40121 Bologna, Via dei Mille, 16 - Tel. (051) 261218 - 225609; 16129 Genova, Tel. (010) 369347; 80121 Napoli, Via Medicina, 17 - Tel. (081) 312297 (5 linee); 35100 Padova, Via Pellizzo, 15 - Tel. (049) 35515 - 35559; 90141 Palermo, Via Messina, 3 - Tel. (091) 589111; 00186 Roma, Via del Corso, 207 (P.zza Colonna) - Tel. (06) 6794091 - 6793051; 10128 Torino, Via Montecuocoli, 6 - Tel. (011) 51.75.86-7-8. E altre filiali in Italia. Articoli, foto e disegni non richiesti, anche se non pubblicati, non verranno restituiti - Copyright «Autosprint» 1984.