AUTOSPRINT

27

L. 1.500

IL SETTIMANALE DA CORSA - Anno XXIV - N. 27 - 3/9 luglio 1984

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

ENZO FERRARI CONDANNA I TECNICI. ALBORETO E ARNOUX...

ASSOLTI

DALLAS ULTIMA SPIAGGIA

UN GRANDE REGALO
IL POSTER
DELLA PARTENZA BRIVIDO
DI DETROIT

SOMMARIO

AUTOSPRINT

Il settimanale da corsa

n. **27**
Anno XXIV
3-9 luglio 1984

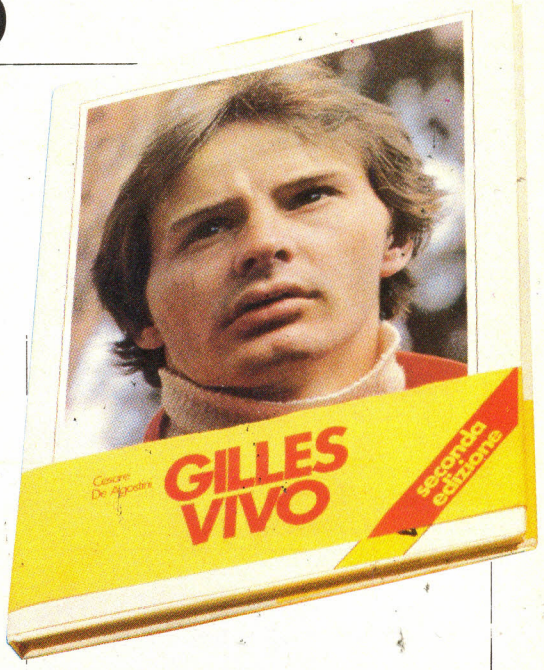
Direttore responsabile
ITALO CUCCI

Vice Direttore: Tommaso Valentinetti. **Capo Redattore:** Paolo Facchinetti. **Inviati speciali:** Marino Bartoletti, Giancarlo Cevenini. **Capiservizio:** Daniele Buzzonetti, Alfredo M. Rossi. **Redattori:** Roberto Boccafogli, Diego Eramo, Andrea Ficarelli, Roberto Guglielmi, Guido Schittone. **Da Roma:** Gaetano Dima. **Impaginazione:** Valentino Cervellieri, Morena Albertini, Giordano Capelli. **Collaboratori:** Cesare Maria Mannucci, Carlo Massagrande (Industria e P.R.), Giorgio Piola (Tecnica), Alessandro Stefanini, Lino Manocchia (USA). **Servizi speciali:** Vincenzo Bajardi, Maurizia Baresi, Enrico Benzing, Hugh Bishop, Claudio Braglia, Adriano Cimarosti, Massimo Clarke, Ercole Colombo, Bob Constanduros, Adriano Costa, Gérard Crombac, Cesare De Agostini, Antonio Ferrari, Roberta Gremignani, Maurice Hamilton, Alan Henry, Thomas M. Imhof, Jeff Hutchinson, Luigi Massari, Marcello Minerbi, Gabriela Noris, Doug Nye, Ian Phillips, Rosanna Pilogallo, Ezio Pirazzini, Charles G. Proche, Nigel Roebuck, Gianni Rogliatti, Giulio Schmidt, Mario Simoni, Roberto Teso, Tommaso Tommasi, Eoin S. Young.
I piloti che scrivono: Keke Rosberg, René Arnoux, Nelson Piquet, Johnny Cecotto, Henri Toivonen, Michele Cinotto, Massimo Biasion. **Segreteria di Redazione:** Marisa Imbrogno. **Segreteria esteri:** F. Gigi Rueckert. **Archivio e ricerche:** Ettore Mingardi.
Il nostro indirizzo: via dell'Industria 6 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO).
Telefono: 051/45.55.11. - Casella postale: AD 1734 - 40100 Bologna.
Telex: 51.02.12 - 51.02.83 Sprint-I
Telecopier: 051/455418
Distribuzione: Italia, Concessionario Esclusivo A&G Marco-20126 Milano, via Fortezza 127, 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, via dell'Industria 6, 40068 San Lazzaro di Savena (Bologna), tel. 051/45.55.11

IN QUESTO NUMERO

FORMULA 1	
A quando «Ferrari parte seconda»?	4
Mercato piloti: Lauda come Maradona	8
Il contagiri di Detroit	9
Il prossimo Gp: Dallas	14
I segreti di Tyrrell	15
I PILOTI CHE SCRIVONO	
Nelson Piquet	6
SPECIALE	
Il campionato dei motori	12
Esclusivo: il differenziale della Williams	16
Un nuovo turbo per la Cart	38
Zoom: il film a colori di Detroit	41
Il pasticciaccio di Monza	73
Una giornalista sull'Audi Quattro	85
SULLA STRADA	
Superprova: a bordo di 5 auto 4x4	75
Un turbo diesel anche per l'Opel	83
La nuova Alfa 90	84
RALLY	
Il Lana a «Vuda»	96
Tutto sul Nuova Zelanda	105
LE GARE DELLA DOMENICA	
Cart: Gp a Meadowsland	20
Euroturismo al Salzburgring	89
Le altre gare	91-94
RUBRICHE	
Tutte sprint	23
Self service (posta)	25
Autocompravendita	31
Dove corriamo	111

CHIAMATE AS
(051) 45 33 33
TELE SPRINT
Servizio quotidiano d'informazione sull'attività motoristica in collaborazione con la SIP



A «Gilles vivo» il Premio Selezione del «Bancarella Sport»

LA COMMISSIONE di scelta del premio «Bancarella Sport», riunita presso la direzione delle Terme di Chianciano, ha preso in esame la produzione editoriale 1983 del settore sportivo ammessa alla ventunesima edizione della manifestazione pontremolese. Al termine di un'ampia discussione, sono stati proclamati all'unanimità vincitori del Premio Selezione Bancarella Sport 1984 i seguenti libri: «Gilles vivo - La febbre Villeneuve», di Cesare De Agostini - Conti Editore; «Racconti all'aria aperta», di Giuseppe Brunamonti - Le Monnier Editore; «Nuvolari», di Aldo Santini - Rizzoli Editore; «All'ultimo stadio», di Oliviero Beha e Franco Ferrarotti - Rusconi Editore; «La caccia fotografica», di Angelo Gandolfi - Società Editrice Internazionale. La cerimonia di proclamazione del vincitore avrà luogo a Pontremoli nel pomeriggio di domenica 9 settembre. «Gilles vivo» rappresenta, con le sue quarantamila copie vendute, un vero e proprio «caso» nell'ambito dell'editoria sportiva. Gli ha certo giovato il fatto di celebrare la memoria di un idolo dello sport caro all'immenso pubblico di appassionati del mondo della Formula 1. E tuttavia, fuori degli intenti celebrativi, il libro magistralmente scritto da Cesare De Agostini per la nostra Casa editrice raggiunge livelli insoliti per la narrativa sportiva, vuoi per l'appassionata ricerca svolta sul personaggio, vuoi per la raffinata scrittura. «Gilles vivo» si avvia alla quinta edizione.

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

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

CONTI EDITORE
Direttore Editoriale
ITALO CUCCI

ads Accertamenti Diffusione Stampa Certificato n. 696

IN COPERTINA

A quando «Ferrari parte seconda»?

di **Daniele Buzzonetti**

In attesa di risolvere la più complicata crisi tecnica, Enzo Ferrari ha tolto ogni dubbio in merito ai piloti del futuro, confermando in anticipo sia Alboreto che Arnoux. In piena serenità l'italiano e il francese potranno quindi disputare l'ottavo GP della stagione sul circuito cittadino di Dallas che potrebbe essere l'ultima carta vincente della Ferrari prima dei più selettivi circuiti sui quali si correrà in Europa

IL DIFFICILE momento-tecnico attraversato dalla Ferrari difficilmente potrà arrivare a una felice conclusione nella seconda parte della stagione, quando i GP saranno disputati su circuiti considerati «difficili» come Brands Hatch, Hockenheim, Zeltweg, Zandvoort, Monza e Nürburgring. Intendiamoci, i miracoli sono sempre possibili e la C4 modificata che dovrebbe apparire al GP di Germania potrebbe riportare il Cavallino sui livelli migliori ma tutte le indicazioni confermano che domenica prossima a Dallas la Ferrari avrà a disposizione l'ultima grande occasione dell'84 per incamerare il risultato pieno. Ma naturalmente per vincere è necessario che in un team i tecnici lavorino in buona armonia e che i piloti trovino quella serenità obbligatoria per esprimersi al meglio. Con qualche dubbio sulla possibilità di risolvere il primo problema, l'ingegnere Ferrari la scorsa settimana si è reso protagonista in prima persona di una di quelle sue uscite destinate a fare versare fiumi di inchiostro: ha confermato per la stagione 1985 sia Michele Alboreto che René Arnoux con questo comunicato: «Al rientro delle prime due gare nordamericane ho ricevuto i miei collaboratori per un esame della situazione a metà campionato e, come prima decisione, comunico che Alboreto e Arnoux piloteranno per la Ferrari anche nell'85». Questo con due mesi buoni di anticipo sulla consuetudine e contrariamente alle voci di «movimenti in atto». Una mossa decisamente intelligente, soprattutto perché ha posto fine a una ingiusta polemica tendente a attribuire allo scarso valore di Alboreto e Arnoux i deludenti risultati della 126 C4. Confermandoli in squadra, il «Grande Vecchio» li ha posti nella migliore condizione per puntare a un buon risultato a Dallas, dove il circuito cittadino può perdonare eventuali difetti di telaio e di motore della monoposto '84. È anche una conferma che farà piacere ai tanti lettori di AS che hanno scritto, opponendosi alla sottile campagna denigratoria contro Michele e René. L'italiano e il francese, d'altronde, non saranno collaudatori nati ma negli ultimi mesi hanno dato tutto per portare a buon livello la discussa 126 C4 e non sarebbe certo giusto addebitare loro colpe che sono di altri. Anzi, probabilmente sentendosi in una posizione poco sicura (almeno Arnoux) o comunque nell'occhio del ciclone, non sono certo stati aiutati a rimediare ad eventuali giornate negative. Sia Alboreto che Arnoux hanno commesso diversi errori negli ultimi GP ma (a parte l'ovvia considerazione che il pilota, come tutti gli atleti, può avere una giornata storta) non certo per colpa

Forghieri legge AS (fotoAmaduzzi): **che debba risolvere i problemi tecnici di Alboreto e Arnoux?** (fotoVillani)

loro la Ferrari ha ottenuto tanto poco nei primi otto GP. D'ora in avanti Alboreto e Arnoux potranno almeno sfruttare al mèglio il materiale esistente.

RIVOLUZIONE RIMANDATA? Nel comunicato rilasciato da Enzo Ferrari non è stato comunque necessario dover leggere tra le righe per capire che entro breve tempo verrà annunciata qualche altra importante novità. Per la conferma dei due piloti si parla infatti di «prima decisione»; ovvio che arriverà quindi una «seconda decisione». Quando? Non certo prima del GP di Dallas ma di sicuro subito dopo, in occasione di un summit tecnico che darà il via alla seconda parte della stagione. Più difficile poter anticipare i dettagli della prossima operazione ma l'agitazione che ha caratterizzato le decisioni tecniche soprattutto a Montreal, fa capire che dovrebbero finalmente essere delineate con miglior chiarezza le competenze dei principali responsabili del settore. Diciamolo chiaramente: Ferrari si è stancato del «gioco a scaricabarile» tra i vari tecnici impegnati a spiegare le mancate prestazioni della C4 (con ingiusti coinvolgimenti dei piloti) ed esige risposte chiare. La questione della C4 disegnata dal Postlethwaite e «rifatta» nell'aerodinamica dall'ingegnere Forghieri, nonostante l'opinione contraria del primo (tra l'altro coinvolto fino a un certo punto nel necessario lavoro di sviluppo, tanto che raramente lo si vede alle corse), non è che la punta di un iceberg che non solo da oggi galleggia nelle agitate acque di Maranello. Anche il «tira-molla» che ha caratterizzato l'utilizzazione dell'iniezione elettronica Marelli-Weber ha confermato che attualmente l'armonia non regna sovrana a Fiorano. Il fatto che il lavoro di sviluppo sulla C4, che in versione ampiamente modificata dovrebbe apparire alle prove di Zeltweg subito dopo la gara di Dallas, sia stato accelerato proprio quando molti uomini del team (Forghieri compreso) erano impegnati nella lunga trasferta americana, fa capire che esistono divergenze di opinione non ideali per ritornare in fretta al top. Ferrari lo ha capito e non tarderà a risolvere l'attuale situazione, alquanto delicata.

LA CARTA AMERICANA. Certo, come abbiamo già sottolineato, una vittoria a Dallas potrebbe cancellare di colpo gran parte dei problemi. Sui circuiti cittadini la C4 attuale si può difendere bene mentre tutti i successivi GP europei si disputeranno su piste che sembrano disegnate apposta per la omogenea McLaren-Porsche di Prost e Lauda o per la rinata Brabham-BMW. A Dallas i problemi del telaio e anche del motore saranno meno sentiti e chissà che il primo GP dello stato del Texas non porti fortuna al Cavallino. Tra l'altro, sul «fronte» dell'iniezione elettronica, le ultime notizie sono sempre più confortanti. Con la migliore disposizione della centralina e con gli iniettori disposti diversamente, la nuova iniezione si è riproposta come un particolare importante per stare al passo con gli altri. Ancora non è stato possibile attingere a maggiori potenze a parità di consumi ma l'utilizzazione del 6 cilindri è nettamente migliore rispetto alla iniezione tradizionale. Un vantaggio che non è trascurabile soprattutto su un circuito cittadino e a questo proposito ci si domanda ancora come mai i motori equipaggiati con la Weber-Marelli fossero così pochi sia a Montreal che a Detroit. Poco fiducia nell'apparato «made in Italy» o impossibilità di superare problemi di reperibilità? Che sia un'altra delle risposte che Ferrari attende da qualcuno dei suoi uomini?

FUTURO. È un fatto ricorrente: in periodi di défaillance tecnica, c'è sempre qualcuno che attribuisce alla Ferrari il desiderio di piantarla con la F. 1 e tornare all'endurance. La realtà è che la Ferrari è talmente impegnata nella battaglia contro McLaren e C. che non ha certo il tempo di dedicarsi a un settore che non dovrebbe essere tolto alla Lancia, tra le «firme» del «Gruppo Fiat». Certo, ci potrebbe essere la possibilità di una maggiore collaborazione, cosa già attuata con la costruzione del famoso V8 ma chi sogna un nuovo duello Ferrari-Porsche a Le Mans, dovrà restare con ogni probabilità deluso. □

L'Alfa e le turbine KKK

A scoppio ritardato

NON È ABITUDINE di AS ricordare i propri meriti o le informazioni date in anteprima ma da troppe parti ultimamente viene riportata la «clamorosa notizia» legata alla utilizzazione delle turbine KKK da parte dell'Alfa Romeo. Una scoperta di troppi e sulla quale vengono fatte anche speculazioni non sempre motivate. In realtà AS fin dal GP di Montecarlo ha scritto che l'Alfa aveva montato le KKK al posto delle turbine Avio per risolvere la crisi tecnica.

CRISI ALFA/Infuria la polemica, anche Cheever protesta

Patrese ha provato le KKK

Il ricorso a turbine diverse dal solito spiegherebbe la qualificazione del padovano. Chiti non si fa vedere. Massacesi fa il pompiere

MONACO — Il week end per l'Alfa era cominciato subito male. La mancanza di competitività, e le polemiche successive al caso Tonti, avevano fatto sì che l'atmosfera in casa Euroracing-Alfa Romeo non fosse delle più serene. Marmiroli e compagni confidavano molto in questo Gran Premio. Era stata effettuata appositamente una sessione in galleria del vento per cercare le configurazioni aerodinamiche ottimali per questo tipo di pista, tuttavia i risultati delle prime prove al giovedì erano subito disastrosi: Patrese qualificato in ultima fila, Cheever escluso. I piloti lamentavano un motore completamente vuoto di potenza in accelerazione, e un telaio regolato in maniera sbagliata per i saliscendi di Montecarlo, con il risultato di avere una vettura praticamente inguidabile. Tuttavia, più che la bassa classifica, faceva scalpore l'assenza ai box dell'ingegner Chiti, che per la prima volta da quando l'Alfa Romeo è in Formula Uno, mancava ad una gara. Subito si metteva in relazione l'assenza di Chiti con l'arrivo voluto da Felici di Gianni Tonti; fatto sta che ai box non si vedeva nè l'uno nè l'altro. La tensione comunque aumentava.

LO SPONSOR. Tra l'altro proprio in concomitanza con Montecarlo era arrivato anche Luciano Benetton, per discutere l'opportunità di rinnovare il contratto per l'85. Chiaramente una macchina non qualificata e un'altra in ultima fila, erano elementi poco convincenti per il proseguimento di un rapporto di collaborazione. Il sabato l'Euroracing si giocava qualcosa di più di una semplice qualificazione. Oltre ad i soliti problemi di motore, si evidenziavano preoccupanti carenze nel telaio. All'Euroracing decidevano il tutto per tutto. Sulla macchina di Riccardo Patrese venivano istallate delle turbine KKK. La cosa era clamorosa. La KKK aveva negato la collaborazione all'Alfa Romeo per non vendere tecnologia alla Avio, industria merceologicamente similare e del gruppo IRI. Attraverso quale canale l'Euroracing sia entrata in possesso delle turbine KKK è difficile a dirsi, ma, da una analisi della turbina appariva evidente la limatura del caratteristico marchio tedesco. Soprattutto si notava un rigonfiamento della parte esterna, segno inconfondibile delle KKK. I responsabili dell'Alfa-Euroracing, naturalmente facevano finta di non sapere nulla. Il motivo della non qualificazione di Cheever andava dunque ricercato nella mancanza, sulla sua macchina, di turbine KKK, quelle che avevano permesso l'exploit all'ultimo minuto a Patrese. Tra l'altro ai box si continuava ad aspettare Chiti con lo stesso spirito di «Aspettando Godot». Non si capiva bene però chi fosse il Godot di turno, se Chiti, o il presidente dell'Alfa Massacesi che aveva annunciato il suo arrivo per domenica.

ACQUA SUL FUOCO. Il giorno della gara il presidente dell'Alfa Romeo si presentava con impermeabile bianco, richiamato soprattutto dalle voci allarmistiche che arrivano da Montecarlo sul clima di tensione all'interno del team. Il presidente cercava di gettare acqua sul fuoco, minimizzava l'assenza di Chiti, rimanendo sempre sul vago in fatto di prese di posizione ufficiali. A Eddie Cheever, i «politici» dell'Euroracing rimproveravano il fatto di essersi lasciato andare ad apprezzamenti discutibili sul rendimento della vettura, dimenticando forse che quando un pilota rischia la vita in prima persona, e in più deve subire l'umiliazione della non qualificazione, ha tutto il diritto di spiegare il suo scarso rendimento con la mancanza di competitività della macchina. Eddie veniva ossessionato da frasi del tipo **«Hai detto questo»**, **«Hai detto quello»**, tant'è che l'italo-americano, deluso e amareggiato, non ha neanche visto la corsa dai box. Probabilmente a Montecarlo l'Euroracing-Alfa Romeo ha toccato il fondo.

Cesare Maria Mannucci

Qui sopra, Patrese in testacoda (Attualfoto) **e in alto con la vettura danneggiata nel baffo del musetto** (FotoVillani). **Ancora una volta l'EuroAlfa delude i suoi tifosi mentre la polemica regna nel team**

Ben 18 «proposte» per la F.1 1985

QUI SOTTO riportiamo la bozza del calendario di F.1 dell'anno prossimo. Dal numero delle proposte, si direbbe che il boom continua. C'è da augurarsi che non si tratti di fumo negli occhi per attirare gli sponsor con successive rinunce alla resa dei conti. Staremo a vedere.

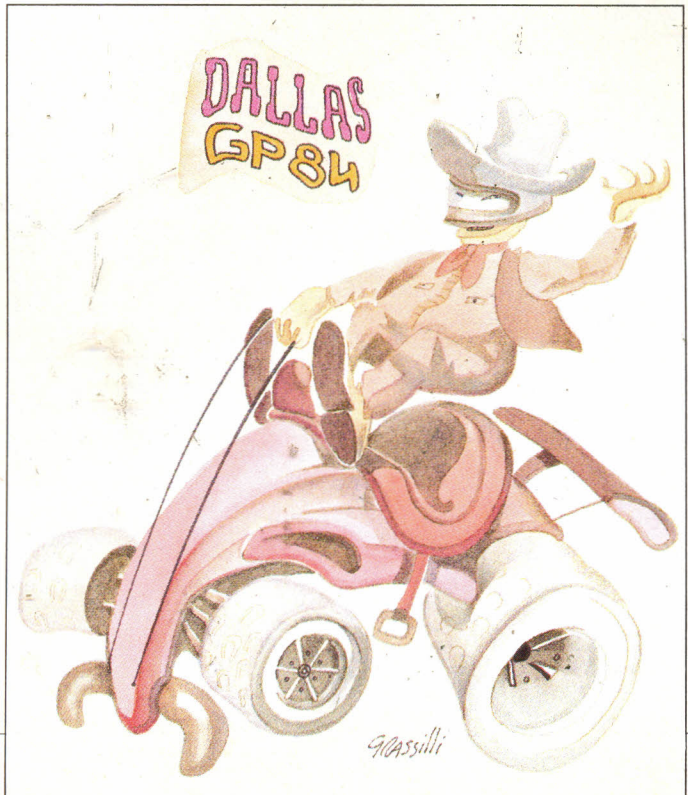
3 febbraio	**Brasile**
17 febbraio	**Sudafrica** (Kyalami)
7 aprile	**Giappone** (Suzuka)
21 aprile	**New York**
5 maggio	**S. Marino** (Imola)
19 maggio	**Monaco** (Montecarlo)
26 maggio	**Belgio** (Spa)
9 giugno	**Dallas**
23 giugno	**Detroit**
30 giugno	**Canada** (Montreal)
14 luglio	**Francia** (Paul Ricard)
21 luglio	**Inghilterra** (Silverstone)
4 agosto	**Germania** (Nürburgring)
18 agosto	**Austria** (Zeltweg)
25 agosto	**Olanda** (Zandvoort)
8 settembre	**Italia** (Monza)
22 settembre	**Ungheria** (Budapest)
13 ottobre	**Spagna** (Fuengirola)

Il campione del mondo si confessa dopo Montreal e Detroit

Non c'è due senza Dallas

Non ho mai rinunciato a riconquistare il titolo e adesso che la Bmw ha perfezionato il motore e la McLaren ha cominciato a soffrire ho più fiducia che mai

DUE VITTORIE consecutive: i conti tornano. E Dallas potrebbe farli quadrare ancora meglio. Come ricorderete, in tutte le gare precedenti, anche quando ero stato costretto al ritiro, avevo continuato a dire: «Non ho rinunciato a vincere il mio terzo mondiale». Bene, le cose stanno così: ero sicuro che, prima o poi, un po' di sfortuna sarebbe toccata anche alle McLaren: è successo a Detroit, dove Prost è stato in grado di realizzare solo due punti nonostante tutti gli abbandoni e Lauda ha dovuto fermarsi per cedimento del motore. Ora devo continuare a tenere questo passo. Ce la farò? Secondo me, due elementi spiccano nel successo Brabham in Canada e a Detroit: il primo è che la BMW è riuscita a risolvere il problema della fragilità meccanica che aveva afflitto i nostri motori nelle prime sei gare di quest'anno; il secondo aspetto, importante, è che in



entrambe le corse — ma specialmente a Detroit — siamo stati in grado di coprire tutta la distanza della gara con gomme a mescola tenera che hanno dato problemi su tutte le altre vetture equipaggiate con pneumatici Michelin, comprese le McLaren di Prost e Lauda. Giungere al traguardo con le gomme ok, come mi ero proposto, è il frutto di una tattica già messa in atto lo scorso anno: partii con il pieno di benzina, feci un duello con Arnoux a inizio gara per ingannare gli avversari perché dovevo resistere al francese la cui macchina, semivuota di carburante, pesava cento chili meno della mia, per non far capire che viaggiavo con il pieno. Avevo capito che a Detroit, pilotando in modo da evitare i pattinamenti delle ruote, inevitabili — a prima vista — nelle violente accelerazioni di uscita dalle dodici strette curve ad angolo retto del tracciato, si

Già qualche cambiamento al Gran Premio di Dallas

La nuova Brabham sarà pronta per Brands Hatch

SNETTERTON - La Brabham sta lavorando a pieno ritmo per costruire tre nuovissime BT53 in tempo per il Gran Premio d'Inghilterra del 22 luglio a Brands Hatch. Dopo una breve sessione di prove a Snetterton all'inizio della scorsa settimana, Gordon Murray ha deciso di dare il via al programma di costruzione: ***«Stiamo lavorando da un po' di tempo su una BT53 modificata; — ha detto — non si tratta di una vettura nuova, ma di aspetto un po' diverso; usiamo la stessa monoscocca ma con nuova carrozzeria, aerodinamica e nuovo sistema di raffreddamento. Si tratta veramente soltanto di una macchina intermedia di metà stagione. Non intendiamo comunque impegnare la macchina prima di Brands Hatch, ma siamo un po' sotto pressione per riuscire a terminare tre vetture in tempo utile.***

L'auto è progettata per essere leggermente più veloce e i nostri recenti test a Snetterton fanno intendere che lo sarà effettivamente. Nelson Piquet ha effettuato i test ed è andato in pieno dappertutto senza quasi mai toccare i freni e ha girato in 50 secondi». *Le BT53 che hanno vinto a Montreal e Detroit saranno leggermente modificate a Dallas: ci saranno alcuni piccoli cambiamenti al sistema di raffreddamento a causa del gran caldo previsto.* ***«Sembra che adesso siamo i più veloci — ha detto Murray — e se riusciamo a terminare la corsa abbiamo delle buone possibilità. Non c'è voluto niente di magico; la BMW ha semplicemente accentuato il proprio controllo di qualità. Se riuscirà a mantenerlo a questo livello, dovremmo vincere dappertutto».***

Ian Phillips

poteva arrivare in fondo alla corsa senza dover fare il cambio ai box che avrebbe comunque comportato una perdita di trentacinque secondi. Allora, verso la fine della corsa, mentre ero in testa, bucai. Ma intanto avevo imparato un sacco di cose sui pneumatici, sul pilotaggio in economia, e tutto ciò mi è tornato utilissimo quest'anno.

DOPO DETROIT, sono tornato di corsa in Inghilterra per provare la nostra macchina modificata «intermedia». Se fosse davvero tanto migliore dell'altra, allora la useremmo già a Brands Hatch, due settimane dopo Dallas, dove intanto adotteremo qualche contromisura per il gran caldo che farà. A proposito di caldo. Avete probabilmente sentito del mio problema con il piede «arrostito» in Canada. Avevamo previsto del caldo nelle corse nordamericane e dunque abbiamo montato un radiatore dell'olio supplementare nel musetto, però nessuno dei test che avevamo effettuati aveva indicato che cosa potesse accadere durante una corsa lunga. Una grossa lastra metallica subito dietro il radiatore ha assorbito parte del calore e a metà distanza il pedale del gas era diventato talmente caldo che tenerlo schiacciato in rettifilo era come mettere il piede nel fuoco. Non so se mi abbia aiutato, ma ho deciso di fare qualcosa di diverso ogni qualvolta ho affrontato quel maledetto rettilineo: ho urlato dal dolore, altre volte ho cercato di premere il pedale con una parte diversa del piede. Mi sono posto dei piccoli traguardi: cinque giri, poi altri cinque ancora. È stata probabilmente l'esperienza peggiore che mi sia capitata, e sarei esploso di rabbia se qualcosa si fosse rotto nella machcina.

A DETROIT MI SONO SENTITO ragionevolmente fiducioso quando ci siamo schierati per il via, sebbene mi sia parso che ci volesse più tempo prima che si accendesse il semaforo. Come al solito, il motore non ha risposto troppo bene alla partenza ma sono lo stesso riuscito a scattare assai bene. Qualcuno mi ha tamponato dal di dietro e la mia Brabham si è lanciata contro il muretto ad alta velocità. Il colpevole è stato Nigel Mansell. Alcuni di noi hanno cominciato a preoccuparsi di Nigel dopo la sua piccola esibizione di Montecarlo e penso che potrebbe essere sulla via di un incidente veramente grave se continuasse ad abusare della sua fortuna come ha fatto a Detroit. Grazie a Dio, il team Brabham è capace di costruire due macchine potenzialmente vincenti per me. Il muletto sul quale mi sono seduto per la seconda partenza era la macchina con cui mi ero assicurato la pole position. Dopo l'incidente di tre anni fa in Canada quando salii sul muletto a causa della collisione con Alan Jones ci assicuriamo che il muletto sia sempre preparato per la corsa. Sebbene sia riuscito a partire molto meglio la seconda volta sono stato un po' preoccupato dei freni. Non avevamo avuto il tempo di rodare le pastiglie nuove che erano state montate sabato notte, perciò ho dovuto sincerarmi per alcuni giri che i freni funzionassero adeguatamente poi ho allungato sulla Lotus. Mi sono preoccupato quando dai box mi hanno segnalato che un pezzo di carta stava bloccando uno dei miei radiatori. Ho notato che la temperatura era salita e Gordon Murray ha messo in preallarme i meccanici, avvisandoli che potevo apparire all'improvviso per far togliere la carta. Ho ridotto la spinta di alimentazione e la temperatura è scesa di nuovo, dopo di che ho potuto proseguire comodamente. Il team aveva montato anche uno schermo speciale dietro il radiatore dell'olio anteriore su tutte tre le macchine, con qualche chilo di ghiaccio per raffreddare il tutto, così i miei piedi non si sono più «abbrustoliti».

IL RISULTATO DI DETROIT è stato il migliore che il team ha realizzato quest'anno: primo e quarto per Teo Fabi e il team sembrava essere più felice di avere Teo in zona punti quanto di vedere me sul gradino più alto del podio. Penso che ritenessero di dovere qualcosa a Teo, perché non si era neanche una sola volta lamentato della scarsa affidabilità della sua vettura e naturalmente ha bisogno di risultati positivi se vuole assicurarsi una buona guida per la prossima stagione di F. 1. Tutti quei voli transatlantici che aveva dovuto affrontare per onorare i suoi impegni in F. 1 e Cart lo hanno enormemente stancato, ed è stato giusto che abbia segnato qualche punto negli U-SA, privando Prost di un piazzamento iridato...

Nelson Piquet

Testo raccolto da **Mike Doodson**

MERCATO PILOTI/Per Niki un contratto miliardario?

Lauda come Maradona

Lo vuole fortissimamente la Renault. Corteggiatissimo da diversi team Andrea De Cesaris. Dove finiranno Senna, Bellof e Brundle, i magnifici tre?

di **Giancarlo Cevenini**

NIKI LAUDA (come Maradona nel calcio) è il pezzo più richiesto e più ambito del mercato piloti, dopo che a sorpresa la Ferrari ha riconfermato per il 1985 Alboreto ed Arnoux. L'accostamento fra il campione della McLaren e l'asso del Barcellona, ora del Napoli, non è casuale: ambedue i fuoriclasse percepiscono all'incirca lo stesso ingaggio. Lauda: 3 milioni di dollari (circa 5 miliardi di lire in tre anni); Maradona, 1000 milioni all'anno per tre anni, che diventano cinque miliardi con le tasse che il Napoli dovrà pagare. Se il contratto con Maradona il Napoli è riuscito a concluderlo in «zona Cesarini», quello di Lauda è ancora lungo da trattare, anche perché se l'austriaco dovesse vincere il titolo mondiale farebbe crescere le sue richieste economiche, e si sa che Lauda, molto attaccato al danaro, non è certamente disposto a fare... sconti in particolar modo alla Renault che, da troppo tempo in crisi, lo vorrebbe ad ogni costo, e sarebbe disposta a pagare quanto Niki chiede per cercare di uscire dal tunnel in cui si è infilata.

I PEZZI più pregiati del mercato piloti, oltre a Lauda-Maradona sono Rosberg e Senna e il nostro De Cesaris, in lizza quest'ultimo per diversi team primari per la stagione 1985. Rosberg non vuole più restare alla Williams perché nel team non regna più quell'affiatamento tanto invidiato da tutti. Williams e il suo socio Patrick Head infatti, non vanno più d'accordo per le scelte tecniche. Rosberg ha avuto un contatto molto serio tramite la Marlboro per passare a prendere il posto di Lauda in McLaren, visto che all'austriaco scade il contratto alla fine '84 e sembra non gli venga rinnovato. Ma Rosberg potrebbe passare anche alla Lotus al posto di Mansell: se la casa di Chapman non avesse il contratto rinnovato dalla JPS, prenderebbe Rosberg per avere un valido aiuto nella Marlboro che pagherebbe il pilota, fermo restando De Angelis nella sua attuale posizione.

ALLA LOTUS c'è aria di smobilitazione tecnica, in quanto si dice che Ducarouge abbia avuto sostanziose offerte in Italia... Senna veniva dato dai «bookmaker» della F. 1 come ormai sicuro in Ferrari, gli stessi responsabili della Toleman lo davano partente per Maranello, ma l'annuncio a sorpresa di Ferrari ha bloccato tutte queste voci. Subito si sono fatti avanti altri team per dare il loro volante al brasiliano, primi fra tutti quelli della McLaren che lo vorrebbero a fianco di Prost in sostituzione di Lauda. Il vantaggio per loro sarebbe duplice: avrebbero un pilota di sicuro avvenire in squadra e spenderebbero poco, molto molto meno di quanto costino un Lauda o un Rosberg, con il risultato di avere molti più soldi per la sperimentazione del motore TAG-Porsche. Vediamo ora le altre squadre.

LAUDA MEDITA SUL FUTURO (FotoColombo)

BRABHAM-BMW. Piquet riceve sempre offerte dalla Renault. Ben difficilmente lascerà il team che lavora quasi totalmente per lui nonostante le offerte siano allettanti; con Nelson la Renault vorrebbe anche Gordon Murray, ma anche questi è inamovibile dal team di Ecclestone. Potrebbero esserci invece novità per la seconda guida in Brabham; la «staffetta» Fabi non ha entusiasmato nessuno e Ecclestone si è accorto che il suo team come la McLaren o la Ferrari deve avere due guide vincenti nel caso Piquet non ce la faccia. Così, fermo il fatto che la Parmalat vuole un pilota italiano, si è pensato a De Cesaris il quale ha un contratto di un anno con Ligier e per lui sono svanite le possibilità di andare alla Ferrari via Marlboro come sperava.

TYRRELL-FORD. Brundle e Bellof hanno un contratto di tre anni, ma sono contratti tutti a favore del team dove i piloti hanno molti doveri e nessun vantaggio; quindi alla Tyrrell, se si dovesse verificare una qualche novità importante da parte Ford o da parte dell'ex sponsor Benetton (che potrebbe acquistare la Tyrrell per fare una operazione tipo «Azzurra» con un pool di sponsor veneti) allora i piloti potrebbero cambiare; nel caso fosse un'operazione all'insegna del «made in Italy», i piloti potrebbero essere De Cesaris, con Cheever oppure con un giovane pilota italiano da lanciare, tipo Martini e Capelli.

WILLIAMS-HONDA. Via i due piloti come già detto, a Frank Williams piace De Cesaris, mentre per la seconda guida sembra sia orientato su Palmer o su Thackwell.

RENAULT. Alla Renault può succedere di tutto, anche che ci sia uno stop definitivo con la F. 1; ma se si dovesse continuare **«sicuramente per il 1985»**, come dice Larrousse, Tambay verrebbe sostituito con Lauda oppure con un altro pilota, magari lo stesso De Cesaris, pezzo molto ambito in F. 1 per la grinta che ha.

TOLEMAN-HART. La Toleman potrebbe avere il prossimo anno i motori BMW, ma potrebbe perdere Senna, il quale ha un contratto di tre anni facilmente rilevabile. Per la Toleman c'è il problema dello sponsor per il 1985; Segafredo ha deciso di abbandonare la Toleman perché aveva fatto un contratto con Chrys Witty per avere tutta la macchina, Hawkridge invece non ha rispettato quanto fatto dal suo uomo e a Montecarlo ha messo sulla fiancata della Toleman la Candy, così Segafredo ha deciso di finire la stagione ma di abbandonare per il prossimo anno la F. 1. Anche Cecotto dovrebbe aver finito in Toleman; andandosene Senna, c'è un posto per Capelli che ha molto ben impressionato a Silverstone, più un pilota inglese.

LIGIER-RENAULT. Ora che De Cesaris ha perso le possibilità Ferrari, al pilota romano piacerebbe restare in Ligier, ma alla Ligier vorrebbero fare un team tutto francese con Tambay e Laffite; bisognerà vedere cosa dicono e gli sponsor e la stessa Renault. □

GP USA/DETROIT/L'altalena dei 63 giri

REPLAY

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

Olivetti
LONGINES

DALLA PARTENZA AL TRAGUARDO

Schieramento di partenza		Posizione	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	Posizione
1	Piquet	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
7	Prost	2	7	7	7	7	7	7	7	7	7	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	11	11	11	11	11	11	3	3	3	3	3	3	3	3	2
12	Mansell	3	12	12	12	12	12	12	12	12	12	7	7	7	7	7	7	23	23	23	23	23	23	27	27	27	27	27	27	11	11	11	11	11	11	11	16	16	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	3	3	3	3	3	3	11	11	11	11	11	11	11	11	3
27	Alboreto	4	27	27	27	27	16	16	16	16	16	16	16	16	16	23	23	27	27	27	27	27	27	11	11	11	11	11	11	6	6	6	6	6	6	16	11	11	6	6	6	6	6	6	6	6	3	3	3	3	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	4
11	De Angelis	5	23	23	23	16	27	27	27	27	27	27	27	23	23	27	27	11	11	11	11	11	11	18	18	18	18	18	18	3	3	3	3	4	16	6	6	6	16	16	16	16	3	3	3	3	6	6	6	2	2	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	5
16	Warwick	6	16	16	16	23	23	23	23	23	23	23	23	27	27	11	11	7	7	8	8	8	8	6	6	6	6	6	6	4	4	4	4	16	4	7	7	3	3	3	3	3	7	2	2	2	2	2	2	7	7	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5		6
19	Senna	7	11	11	11	8	8	8	8	8	8	11	11	11	11	8	8	8	8	18	18	18	18	3	3	3	3	3	3	16	16	16	16	3	7	3	3	7	7	7	7	7	2	5	5	5	5	5	5	5	5															7
23	Cheever	8	8	8	8	11	11	11	11	11	11	8	8	8	8	15	15	18	18	19	19	19	19	4	4	4	4	4	4	7	7	7	7	7	3	2	2	2	2	2	2	2	5	7	7	7	7	7	7																	8
15	Tambay	9	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	18	18	15	19	6	6	6	6	7	16	16	16	16	16	2	2	2	2	2	2	5	5	5	5	5	5	5																								9
8	Lauda	10	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	6	3	3	3	3	16	7	7	7	7	7	5	5	5	8	8	5																															10
3	Brundle	11	3	3	3	3	3	18	18	18	18	18	18	18	4	6	6	6	3	4	4	4	4	2	2	2	2	2	2	8	8	8	5	5	15																															11
26	De Cesaris	12	18	18	18	18	18	3	3	4	4	4	4	4	18	3	3	3	4	7	2	2	7	8	5	5	5	5	5	15	15	15	15	15	9																															12
18	Boutsen	13	28	28	4	4	4	4	4	3	3	3	3	3	6	4	4	4	2	2	7	7	2	5	8	8	8	8	8	9	9	9	9	9	8																															13
14	Winkelhock	14	4	4	20	20	20	20	20	6	6	6	6	6	3	20	2	2	16	16	16	16	16	15	15	15	15	15	15																																					14
28	Arnoux	15	25	20	6	6	6	6	6	20	20	20	20	22	22	2	20	20	20	20	5	5	5	20	20	9	9	9	9																																					15
4	Bellof	16	20	25	25	22	22	22	22	22	22	22	22	20	20	22	16	16	5	5	20	20	15	9	9	26																																								16
20	Cecotto	17	6	6	24	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	16	5	5	15	15	15	15	20	26	26																																									17
25	Hesnault	18	24	24	2	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	9	9	9	9	9	9	9																																											18
5	Rosberg	19	5	2	22	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	22	22	22	22	22	22	26																																											19
9	Alliot	20	2	5	5	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26																																												20
6	Laffite	21	22	22	9																																																													21
17	Surer	22	9	9	26																																																													22
2	T. Fabi	23	10	10																																																														23
10	Palmer	24	26	26																																																														24
22	Patrese	25	14																																																															25
24	Ghinzani	26	17																																																															26

LEGENDA: RITIRATO

NELSON PIQUET
1. CLASSIFICATO

MARTIN BRUNDLE
2. CLASSIFICATO

ELIO DE ANGELIS
3. CLASSIFICATO

DETROIT REPLAY

Olivetti

LONGINES

GP USA/DETROIT/Giro per giro al computer

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

GIRI	N. Piquet Brabham Bmw Bt53	M. Brundle Tyrrell Ford 012	E. De Angelis Lotus Renault 94	T. Fabi Brabham Bmw Bt53	A. Prost McLaren Tag Mp4	J. Laffite Williams Honda Fw09	M. Alboreto Ferrari 126 C4	K. Rosberg Williams Honda Fw09	D. Warwick Renault Re 50	S. Bellof Tyrrell Ford 012	P. Tambay Renault Re 50	P. Alliot Ram Hart 02
1	1'56"265	2'06"793	2'02"553	2'13"028	1'57"311	2'12"517	1'59"634	2'10"063	2'00"680	2'08"828	2'04"508	2'15"048
2	1'51"279	1'53"162	1'53"083	1'52"843	1'51"646	1'55"634	1'51"620	1'53"316	1'52"266	1'52"458	1'52"280	1'57"056
3	1'50"495	1'52"758	1'50"792	1'53"269	1'50"158	1'55"054	1'50"745	1'54"491	1'50"231	1'56"154	1'51"234	1'57"365
4	1'49"824	1'51"881	1'53"665	1'55"060	1'49"963	1'53"528	1'52"205	1'51"340	1'51"424	1'49"116	1'52"943	1'56"816
5	1'49"230	1'51"830	1'51"636	1'49"279	1'49"752	1'52"557	1'51"881	1'50"769	1'50"427	1'50"718	1'51"684	1'55"233
6	1'47"348	1'50"787	1'51"079	1'50"708	1'49"291	1'50"716	1'49"393	1'49"543	1'49"237	1'50"171	1'51"028	1'55"421
7	1'48"402	1'49"281	1'49"746	1'49"664	1'49"057	1'50"291	1'48"542	1'49"288	1'47"824	1'49"354	1'50"176	1'54"161
8	1'49"466	1'50"734	1'49"321	1'49"646	1'50"550	1'48"808	1'50"579	1'50"037	1'48"628	1'49"671	1'49"557	1'55"082
9	1'48"774	1'49"918	1'48"860	1'50"089	1'49"738	1'52"831	1'48"718	1'49"542	1'49"028	1'50"310	1'50"067	1'54"239
10	1'50"173	1'49"651	1'50"187	1'48"980	1'51"962	1'53"690	1'48"475	1'48"901	1'50"994	1'49"702	1'50"530	1'54"086
11	1'50"017	1'49"929	1'47"944	1'49"807	1'51"002	1'50"266	1'50"229	1'50"191	1'50"577	1'49"776	1'50"093	1'53"009
12	1'49"020	1'50"466	1'48"160	1'50"893	1'49"937	1'48"711	1'50"861	1'50"155	1'50"791	1'50"514	1'50"922	1'55"958
13	1'47"457	1'52"362	1'48"301	1'50"139	1'50"541	1'48"757	1'50"531	1'51"178	1'50"441	1'50"568	1'51"114	1'52"299
14	1'48"440	1'50"041	1'50"102	1'51"320	1'49"687	1'49"501	1'50"509	1'50"243	2'19"790	1'53"284	1'50"847	1'53"736
15	1'47"355	1'50"795	1'48"545	1'50"758	1'50"350	1'52"293	1'49"029	1'50"662	1'51"652	1'49"873	1'50"972	1'54"083
16	1'49"076	1'50"043	1'50"584	1'49"905	1'54"429	1'49"118	1'50"464	1'50"091	1'48"459	1'50"223	1'51"222	1'52"177
17	1'48"513	1'50"688	1'48"709	1'49"959	1'50"534	1'50"523	1'48"043	1'50"630	1'49"911	1'50"618	2'17"977	1'54"191
18	1'51"506	1'48"292	1'48"308	1'48"741	2'07"229	1'50"424	1'48"800	1'48"221	1'48"428	1'48"672	1'51"434	1'52"472
19	1'50"169	1'47"925	1'48"827	1'49"881	1'52"886	1'49"741	1'49"227	1'47"678	1'47"787	1'47"624	1'47"702	1'53"913
20	1'51"538	1'48"212	1'49"304	□**1'48"232**	□**1'47"074**	1'48"639	1'49"413	1'48"004	1'46"528	1'51"389	1'47"370	□**1'51"147**
21	1'50"772	1'47"277	1'48"647	1'49"536	1'47"482	1'49"657	1'47"844	1'47"881	1'47"228	□**1'46"778**	1'57"569	1'54"865
22	1'48"401	1'50"385	1'49"934	1'50"567	1'49"391	1'49"090	1'49"966	1'48"623	1'47"953	1'47"981	1'50"048	2'33"135
23	1'47"262	□**1'47"037**	1'48"901	1'48"911	1'49"405	1'48"916	1'48"521	1'47"634	1'48"430	1'47"199	1'48"896	1'52"725
24	1'47"716	1'47"058	1'48"198	1'48"327	1'49"336	1'48"885	1'48"410	1'47"789	1'48"392	1'47"055	1'49"376	1'54"450
25	1'48"198	1'48"413	1'48"216	1'48"739	1'47"843	1'49"075	1'48"700	1'48"301	1'48"053	1'48"706	1'48"617	1'57"429
26	1'47"432	1'47"252	1'48"367	1'48"783	1'48"300	1'48"932	1'48"479	□**1'47"415**	1'47"266	1'46"976	1'48"658	1'54"552
27	1'48"709	1'47"092	1'49"665	1'49"251	1'48"550	□**1'48"146**	1'48"420	1'47"551	1'46"690	1'46"835	1'47"588	1'55"287
28	1'49"427	1'48"991	1'50"316	1'49"988	1'50"445	1'50"519	1'49"176	1'48"940	1'47"257	1'49"261	1'49"083	1'52"542
29	1'48"083	1'47"976	1'48"888	1'49"113	1'48"746	1'50"002	1'48"399	1'47"929	1'47"868	1'47"697	□**1'46"739**	1'56"153
30	□**1'47"050**	1'48"212	1'50"125	1'49"111	1'49"087	1'48"963	1'48"130	1'48"305	1'46"460	1'47"999	1'54"470	1'58"172
31	1'47"265	1'47"414	1'49"958	1'49"033	1'47"614	1'51"983	□**1'47"563**	1'47"439	1'46"526	1'47"871	1'48"981	1'57"094
32	1'48"198	2'02"396	1'49"383	1'50"002	1'47"831	1'55"575	1'47"845	1'48"582	●**1'46"221**	1'47"991	1'47"979	1'58"366
33	1'48"708	1'52"912	□**1'47"662**	1'50"391	1'47"160	1'52"157	1'48"379	1'49"527	1'48"389	1'56"893	1'51"931	2'01"003
34	1'48"059	1'48"566	1'49"465	1'50"112	1'48"921	1'52"105	1'49"580	1'50"001	1'46"702			
35	1'49"169	1'48"160	1'52"258	1'49"936	1'49"359	1'49"947	1'49"014	1'49"964	1'49"915			
36	1'49"795	1'50"535	1'49"210	1'51"167	1'55"108	1'55"844	1'48"998	1'50"506	1'47"575			
37	1'50"517	1'49"373	1'50"593	1'49"847	1'48"679	1'51"509	1'50"336	1'49"530	2'06"612			
38	1'48"163	1'48"947	1'48"508	1'50"130	1'47"895	1'52"014	1'47"799	1'49"025	1'49"664			
39	1'48"723	1'48"815	1'48"409	1'51"214	1'59"743	1'53"141	1'49"631	1'51"015	1'48"786			
40	1'48"208	1'48"236	1'48"858	1'51"807	1'49"332	1'56"305	1'49"664	1'51"424	1'48"322			
41	1'48"606	1'48"922	1'49"280	1'51"124	1'51"151	1'52"636	1'50"456	1'50"717				
42	1'49"390	1'49"222	1'49"480	1'52"259	2'51"295	1'56"762	1'50"128	1'50"360				
43	1'51"798	1'49"271	1'49"545	1'51"227	2'01"038	1'52"136	1'50"445	1'51"102				
44	1'52"131	1'48"497	1'49"939	1'51"790	1'49"351	1'52"059	1'50"409	1'51"907				
45	1'51"872	1'50"725	1'48"995	1'50"958	1'48"740	1'51"260	1'49"440	1'54"293				
46	1'51"796	1'48"723	1'49"017	1'51"208	1'47"564	1'52"274	1'48"059	1'56"571				
47	1'51"943	1'48"982	1'50"035	1'51"745	1'48"788	1'52"700	1'48"458	1'59"025				
48	1'47"502	1'49"677	1'50"348	1'51"513	1'50"521	2'02"674	1'49"111					
49	1'49"582	1'52"544	1'53"103	1'52"672	1'49"544	1'55"361	1'52"842					
50	1'49"710	1'50"412	1'50"929	1'52"484	1'49"086	1'54"980						
51	1'52"046	1'49"284	1'50"695	1'55"082	1'50"504	1'55"726						
52	1'53"453	1'49"640	1'49"785	1'51"709	1'51"290	2'00"764						
53	1'53"621	1'51"751	1'49"042	1'50"920	1'52"442	1'57"391						
54	1'52"294	1'50"520	1'56"805	1'51"448	1'52"665	1'56"553						
55	1'49"948	1'49"337	1'55"240	1'52"195	1'52"488	1'56"859						
56	1'53"641	1'49"312	1'51"335	1'52"764	1'53"051	1'58"001						
57	1'54"992	1'49"219	1'55"158	1'54"131	1'52"680	1'57"555						
58	1'54"169	1'54"842	1'53"898	1'54"614	1'52"583	1'59"354						
59	1'51"548	1'52"410	1'52"464	1'52"672	1'53"263	1'56"610						
60	1'54"019	1'51"004	1'54"760	1'55"267	1'51"723	1'59"545						
61	1'54"819	1'49"721	1'53"674	1'56"060	1'54"263	2'02"580						
62	1'56"600	1'49"468	1'56"608	1'56"477	1'54"029	2'07"924						
63	1'52"160	1'48"601	1'59"078	1'59"885	1'55"726							
	1	**3**	**11**	**2**	**7**	**5**	**27**	**6**	**16**	**4**	**15**	**9**

Lauda McLaren Tag MP4	N. Mansell Lotus Renault 94	T. Boutsen Arrows Bmw A7	A. De Cesaris Ligier Renault Js23	J. Cecotto Toleman Hart Tg 184	E. Cheever Euro Alfa Romeo 184	A. Senna Toleman Hart Tg 184	R. Patrese Euro Alfa Romeo 184	F. Hesnault Ligier Renault JS 23	P. Ghinzani Osella Alfa FalF	R. Arnoux Ferrari 126 C4	J. Palmer Ram Hart 02	M. Winkelhock Ats Bmw Do6	M. Surer Arrows Ford A6
2'03"236	1'58"772	2'07"148	8'35"516	2'09"717	2'00"470	2'06"463	2'13"245	2'09"585	2'10"727	2'08"322	2'16"000		
1'52"705	1'51"575	1'53"501	1'59"013	1'52"769	1'51"749	1'53"172	1'55"347	□ **1'53"579**	□ **1'53"489**	□ **1'52"636**	□ **1'57"367**		
1'50"881	1'50"820	1'52"723	1'49"366	1'55"272	1'50"535	1'52"737	1'52"785	1'55"387	1'54"416				
1'52"263	1'49"773	1'51"415	1'50"036	1'50"672	1'52"685	1'51"815	1'51"272						
1'51"976	1'49"396	1'52"005	1'50"011	1'50"237	1'51"308	1'51"884	1'49"842						
1'51"183	1'49"005	1'50"307	1'48"700	1'49"771	1'50"087	1'50"183	1'49"962						
1'49"141	1'48"224	1'49"070	1'49"148	1'49"836	1'49"502	1'49"254	1'49"500						
1'49"680	1'52"275	1'50"078	1'49"332	1'51"867	1'49"352	1'50"572	1'49"691						
1'49"191	1'48"299	1'50"383	1'50"003	1'49"405	1'48"606	1'49"922	1'49"418						
1'51"628	1'48"667	1'49"583	1'48"821	□**1'49"270**	1'48"741	1'49"896	1'48"793						
1'51"191	1'47"740	1'49"895	1'49"737	1'49"698	1'49"194	1'49"661	1'49"564						
1'51"011	1'47"861	1'50"426	1'49"134	1'52"896	1'50"190	1'50"744	1'50"200						
1'50"298	□**1'46"921**	1'51"470	1'49"009	1'50"721	1'50"584	1'50"874	1'51"219						
1'51"356	1'47"384	1'49"658	1'50"088	1'52"580	1'50"037	1'51"386	1'58"190						
1'51"422	1'47"605	1'50"731	1'50"309	1'52"220	1'48"752	1'50"872	3'35"087						
1'49"390	1'48"526	1'49"783	1'48"848	1'51"150	1'50"161	1'50"132	2'00"407						
1'48"405	1'54"471	1'48"352	□**1'47"670**	1'55"377	1'48"893	1'50"676	1'50"446						
1'48"767	1'52"445	1'48"650	6'56"811	1'51"394	1'48"946	1'48"058	1'48"948						
1'48"634	1'51"449	1'48"553	1'58"035	1'55"713	1'49"177	1'47"881	□ **1'47"684**						
1'48"565	1'49"924	1'48"158	1'50"635	1'51"684	□**1'48"553**	□**1'47"444**	2'02"654						
1'48"647	1'49"524	1'48"137	1'47"772	2'38"302	1'48"626	1'48"221							
2'11"637	1'48"981	1'48"316	1'47"956	2'09"700									
1'58"374	1'49"766	1'47"908	1'48"178	1'52"822									
1'48"884	1'50"413	□**1'47"561**	1'51"362										
1'48"637	1'51"845	1'49"595											
1'48"259	1'48"602	1'47"608											
□**1'47"192**	1'48"360	1'47"908											
1'49"208													
1'48"192													
1'47"592													
1'48"643													
1'47"965													
26'57"957													
8	**12**	**18**	**25**	**20**	**23**	**19**	**22**	**26**	**24**	**28**	**10**	**14**	**17**

La rimonta di Brundle

LA SPETTACOLARE rimonta dell'inglese Martin Brundle nel Gran Premio di Detroit assume ancora maggior valore dopo l'analisi dei tempi giro per giro. Dal confronto delle prestazioni cronometriche del pilota della Tyrrell con quelle di Nelson Piquet, in testa dall'inizio alla fine, si nota infatti come Brundle già dalla decima tornata abbia iniziato a girare più velocemente del campione del mondo. Pur fra alti e bassi causati soprattutto dai problemi di traffico sul circuito cittadino, Brundle ha poi continuato a rosicchiare secondi a Piquet, soprattutto nel finale quando la Brabham di testa ha rallentato prudenzialmente. Non si può comunque fare a meno di sottolineare l'estrema regolarità del ritmo che Brundle ha imposto alla sua Tyrrell, con lievi scarti fra un giro e l'altro e quasi sempre sul piede dell'1'48"-1'49", mentre gli altri concorrenti fermavano i cronometri su tempi decisamente più alti. Decisivi per Piquet sono stati i primi giri della corsa, in cui è riuscito ad accumulare un discreto vantaggio grazie alla sua capacità di imprimere subito un ritmo elevato alla competizione. Il giro in cui il brasiliano ha perso maggiormente nei confronti dell'inseguitore inglese (che ha dimostrato fra l'altro anche una notevole resistenza fisica proprio con quel suo rush finale) è stato il 62., cioè il penultimo, in cui ha dovuto (o voluto) rendere a Brundle la bellezza di 7 secondi e 132 centesimi. Addirittura più veloce di Brundle, almeno fino a quando è rimasto in gara prima di sbattere alla chicane, è stato il suo compagno di squadra Stefan Bellof, che dal 21. al 32. giro ha avuto una sequenza davvero entusiasmante se rapportata al mezzo di cui disponeva e ai tempi dei piloti più blasonati. Il più regolare in assoluto è stato comunque Michele Alboreto che con la Ferrari molto raramente ha girato sopra l'1'50", limitandosi però a scendere sotto l'1'48" soltanto in quattro occasioni. È stato dunque il suo ritmo costante a portarlo al secondo posto nella fase centrale del Gran Premio.

A confronto gli otto propulsori del mondiale

Il campionato dei motori

Il Tag-Porsche è quello che rende di più in assoluto. Il Renault è arrivato più volte. Il Bmw ha avuto più rotture. Mentre il Cosworth è quello che in gara ha fatto più chilometri

DEUTSCHLAND ÜBER ALLES. Il campionato mondiale di formula uno quest'anno è caratterizzato da un solo idioma: il tedesco. Questo almeno nel ristretto ambito dei motoristi. Nei primi otto gran premi stagionali l'egemonia teutonica è stata interrotta solo una volta dalla giornata di grazia della Ferrari a Zolder in Belgio, e nulla più. Nelle ultime settimane se a Stoccarda non sorridono è solo perchè a vincere tocca adesso al quattro cilindri Bmw, che nella trasferta americana (Montreal e Detroit) ha ritrovato l'affidabilità perduta dopo la conquista del titolo iridato nello scorso anno. Fra gli otto propulsori che animano il campionato più bello, per lo meno così si esprimeva tempo addietro il «Grande Vecchio» di Maranello, il Tag Porsche è senza ombra di dubbio il più efficace e redditizio. La supremazia del sei cilindri dell'ingegner Metzger non deriva solo dalle cinque vittorie fin qui conquistate: pur essendo alla prima stagione completa di formula uno, il turbo montato in esclusiva sulle McLaren di Prost e Lauda ha fruttato ben 58,5 punti, vale a dire l'invidiabile media di 7,31 punti a corsa. Scusate se è poco. Potente quanto basta, parco nei consumi grazie al controllo elettronico dell'iniezione Bosch-Motronic, sufficientemente affidabile anche se non indistruttibile, il Tag Porsche ha tutte le carte in regola per rimanere a lungo ai vertici delle classifiche. Dei sedici motori prodotti a Weissach e schierati al via, dieci hanno tagliato il traguardo (nove volte a punti) mentre cinque si sono «cotti» prima della bandiera a scacchi (quattro Lauda e uno Prost).

COSWORTH-ROBUSTO. Nella graduatoria di durata il Tag Porsche figura al secondo posto, primo fra i sovralimentati, subito dietro all'intramontabile Ford Cosworth. Mediamente, infatti, i due piloti di Ron Dennis hanno percorso 215 chilometri a gara prima di arrendersi. Alle spalle del turbo tedesco, nella graduatoria dei motori, c'è il sei cilindri Renault. La Régie è distanziata di 12 lunghezze iridate dai capiclassifica: sono 46,5 i punti in saccoccia, pari ad una media di 5,81 punti a gran premio. Il risultato in assoluto potrebbe sembrare incoraggiante, ma nella realtà non lo è affatto: a Parigi non hanno ancora ottenuto nemmeno una vittoria per quanto si siano candidati per il titolo finale. La piazza d'onore è frutto dei piazzamenti combinati di sei macchine anziché solo due: oltre alle monoposto di Tambay e Warwick usufruiscono di questo propulsore anche Lotus e Ligier. Dei 46 turbo francesi in griglia nemmeno la metà sono giunti alla fine, 21 per l'esattezza, mentre sono cinque quelli andati «arrosto». È interessante notare che nessun motore del team ufficiale è finito in spezzatino, mentre il primato delle avarie tocca alla Ligier (3 Hesnault e uno De Cesaris). Alla Lotus c'è stato lo stop di Mansell a Kyalami e basta, visto che De Angelis è comunque e sempre all'arrivo. Una concezione tecnica piuttosto superata, unita alla «sete» di benzina (quattro volte i motori Renault sono rimasti senza carburante prima della fine) non hanno permesso ai francesi di primeggiare, pur disponendo di un propulsore che in fatto di durata se la gioca con il mitico Porsche. Prima di esalare l'ultimo respiro il Renault consente una percorrenza media calcolata in 214 chilometri, uno meno dei tedeschi.

CAVALLINO «POVERO». Al terzo posto della classifica si insedia la grande delusione del mondiale: la Ferrari. Il «Cavallino rampante» ha intascato finora 25,5 punti, una vera miseria per un motore considerato fino a ieri il più affidabile e potente dell'intero lotto. Al successo di Alboreto in Belgio si sono aggiunti i piazzamenti di Arnoux che si è messo a fare il «ragioniere» pur di arrivare in fondo senza rompere. La durata dei sei cilindri di Forghieri è di soli 178 chilometri a gara, troppo poco per chi nutre ambizioni di primato. Del resto 3,18 punti a gran premio evidenziano un ruolo di secondo piano che la Ferrari sta giocando in questo momento della stagione. Dove siano finiti i vantaggi del sistema di emulsione della benzina con l'acqua non è dato saperlo, sta di fatto che la «nazionale rossa» vanta solo sette arrivi e ben sei rotture di motore di cui cinque di Alboreto e una di Arnoux. A Maranello sperano di risolvere utti i problemi con il sistema elettronico di iniezione Weber-Marelli che dovrebbe avere superato la fase di sperimentazione e dovrebbe quindi garantire una certa affidabilità. Il quattro cilindri Bmw di Paul Rosche è fuori dal podio, ma ha tutta l'intenzione di salirci quanto prima. Le recenti vittorie di Piquet a Montreal e Detroit hanno rilanciato i «bavaresi» nella corsa al titolo dopo la strage di motori precedente. Dei 28 Bmw al via, diciassette hanno fatto una brutta fine, mentre solo sette hanno concluso la gara. La moria di pistoni e turbine ha abbassato la durata media a 146 chilometri a corsa, che vale un ignominioso penultimo posto, al pari del Brian Hart e poco meglio del turbotto Alfa Romeo. I 21 punti iride (una media di 2,62 punti a gran premio) fanno sperare il campione del mondo in una rincorsa già riuscita l'anno passato. L'adozione di un radiatore supplementare sul musetto della Brabham ha risolto tutti i guai del team di Ecclestone mentre all'Ats e all'Arrows non hanno ancora trovato il bandolo della matassa per uscire dal tunnel della crisi. Nelson Piquet è comunque il pilota che detiene il record di motori rotti: sei in otto gare.

L'ASPIRATO SPRINT. Dietro ai detentori del titolo c'è l'unico motore aspirato: il Ford Cosworth continua a stupire il circus della formula uno. L'otto cilindri atmosferico a Detroit è andato vicino al colpaccio con la Tyrrell di Brundle. Con un gap di potenza di centinaia di cavalli rispetto ai turbo il Cosworth riesce a mantenersi a galla grazie all'affidabilità acquisita in vent'anni di

Le rotture del 1984

MOTORE		TEAM		PILOTA	
ALFA ROMEO	7	EURORACING	6	CHEEVER	3
				PATRESE	3
		OSELLA	1	GHINZANI	0
				GARTNER	1
BMW	17	ATS	3	WINKELHOCK	3
		BRABHAM	10	PIQUET	6
				FABI T.	3
				FABI C.	1
		ARROWS	4	BOUTSEN	3
				SURER	1
COSWORTH	4	TYRRELL	3	BRUNDLE	1
				BELLOF	2
		ARROWS	1	SURER	1
				BOUTSEN	0
FERRARI	6	FERRARI	6	ALBORETO	5
				ARNOUX	1
HART	15	RAM	5	ALLIOT	4
				PALMER	1
		SPIRIT	4	BALDI	3
				TACKWELL	1
		TOLEMAN	6	SENNA	2
				CECOTTO	4
HONDA	7	WILLIAMS	7	ROSBERG	3
				LAFFITE	4
RENAULT	5	RENAULT	0	WARWICK	0
				TAMBAY	0
		LIGIER	4	DE CESARIS	1
				HESNAULT	3
		LOTUS	1	DE ANGELIS	0
				MANSELL	1
TAG PORSCHE	5	McLAREN	5	PROST	1
				LAUDA	4

Ferrari solo al terzo posto

MOTORE	punti	%	Gp. disp.	arrivi	rotture	media km. gara
Tag Porsche	58,5	7,31	16	10	5	215
Renault	46,5	5,81	46	21	5	214
Ferrari	25,5	3,18	16	7	6	178
Bmw	21	2,62	28	7	17	146
Cosworth	14	1,75	23	15	4	231
Honda	12	1,57	16	7	7	173
Alfa Romeo	6	0,75	22	6	7	128
Hart	4	0,50	30	12	15	146

gran premi. 14 punti in otto gare (1,75 punti in media), quindici arrivi su 23 partenze testimoniano la presenza di un motore che non è ancora giunto al «canto del cigno». Il Ford è il propulsore che si rompe meno e dura di più: quattro le avarie e ben 231 chilometri la percorrenza media nei gran premi disputati. Dopo le verifiche statunitensi c'è il dubbio che il Cosworth di Tyrrell sia «gonfiato» nelle prestazioni dall'uso di una benzina additivata. Si spiegherebbero così le rotture registrate nelle ultime corse quando si pensava che ormai si trattasse di propulsori indistruttibili. I giapponesi dell'Honda non possono essere soddisfatti dei risultati raggiunti a tutt'oggi: il motore nipponico assai potente, non ha ancora trovato l'affidabilità necessaria a puntare in alto. Se a queste difficoltà aggiungiamo che Patrick Head ha sbagliato la realizzazione del telaio Williams non è difficile capire come mai Rosberg e Laffite siano costretti a remare nelle posizioni di rincalzo. L'Honda vanta solo 12 punti mondiali (1,57 a gran premio): quando il motore non si rompe (capita una volta su due) le Williams arrivano in fondo, non sul podio ma quanto meno a punti. La durata del propulsore del sol levante è assai vicina a quella della Ferrari, 173 km contro i 178 del «cavallino rampante».

ALFA IN CODA. Chiudono il gruppo Alfa Romeo e Hart. Il «turbotto» dell'Autodelta ha fruttato sei punti nella classifica dei motori (0,75 di media) che vale un penultimo posto. Gli esagerati consumi costringono i tecnici ad «imbrigliare» l'esuberanza di cavalli di cui alla casa del biscione non sono mai stati privi. Tocca ora a Gianni Tonti, subentrato a Chiti, risolvere i problemi. Un dato allarmante da tenere in considerazione: l'otto cilindri Alfa Romeo finora ha dimostrato una durata pari alla metà circa di un Cosworth (128 chilometri a corsa) il che è tutto dire, visto che proprio il turbo di Arese è quello che ha visto meno volte lo striscione d'arrivo. Quattro punti (ma vanta un secondo posto con Senna a Monaco) sono il bottino del Brian Hart montato sulle Toleman, le Ram e la Spirit che ha ripudiato questo propulsore a Detroit per tornare al meno dispendioso Ford Cosworth. Dopo il Bmw, il quattro cilindri Hart è il motore più fragile con 15 rotture su trenta partecipazioni. Anche la durata media (146 chilometri gara) è simile a quello della creatura di Rosche. Ora Brian Hart ha equipaggiato il suo motore con il controllo elettronico dell'iniezione fatto in casa nella sua officina. Conoscendo le sorprese che la formula uno riserva ai suoi appassionati non è da escludere che questi valori vengano rivoluzionati nel prosieguo della stagione.

Franco Nugnes

Intanto c'è chi lavora per entrare in F. 1 nell'85

Un posto al sole

Toyota, Zakspeed, Nissan e Carma vogliono affiancare Ferrari e compagnia nella corsa mondiale, mentre la Ford prepara il turbo

SE FINO ad un anno fa si riscontrava penuria di motori turbo per la F. 1, quest'anno il problema è stato risolto al 90%. La sola Tyrrell aspetta con impazienza di avere il motore Ford turbo. Comunque il prossimo anno dovrebbe esserci un surplus di motori per la F. 1 se le voci esistenti in giro si avvereranno. Le previsioni «minime» parlano di ben 12 motori costruiti (da 4 a 8 cilindri) e posti sul mercato della F. 1. Ai sette motori turbo che sono già in pista quest'anno (Ferrari, Renault, Alfa Romeo, Bmw, Tag, Hart e Honda) dovrebbero aggiungersi il prossimo anno altri cinque motori: (Ford, Toyota, Zakspeed, Nissan e Carma). Vediamo quindi motore per motore le possibilità proposte dal mercato.

ALFA ROMEO. Se il presidente Massacesi non chiuderà l'Autodelta (come alcune voci fanno supporre) i team che utilizzeranno il motore dell'ingegner Chiti saranno oltre all'Euroracing, Osella e Minardi. Se per l'Autodelta ci sarà lo stop, i motori saranno concesssi a Pavanello il quale a sua volta li girerebbe alla Novamotor per continuare ancora a correre per due anni come minimo.

HART. Per il piccolo costruttore inglese continuano i problemi finanziari a causa degli alti costi di sviluppo. Se il prossimo anno la Toleman dovesse passare alla Bmw, Hart potrebbe chiudere, altrimenti potrebbe servire piccoli team comprimari e non in lizza per la pole position.

FERRARI. Non vende i motori, è la politica della casa di Maranello da sempre, mentre si continuerà con il sei cilindri attuale aggiornato anche per il 1985. Sembra che il progetto 4 cilindri sia stato abbandonato, anche perché la tendenza della FISA per il regolamento futuro sembra sia di lasciare l'attuale limite dei 220 litri e calare il peso minimo delle vetture sino a giungere a 500 KG fra due anni.

RENAULT. Se il team francese continuerà a correre direttamente il prossimo anno (è noto infatti che a Parigi visti i risultati stanno pensando seriamente ad uno stop alle corse), forse cederà il suo motore in leasing ad un solo team, quello di Guy Ligier che ha un contratto di due anni. Il contratto con la Lotus potrebbe non venire rinnovato. L'accordo doveva già essere stato fatto, ma Larrousse nicchia, perché da Parigi i grandi capi non danno il la mentre da parte Lotus si preme per avere la riconferma del propulsore. Esiste anche un problema finanziario perché la Renault chiede più di quanto pattuito e la Lotus non è sicura che lo sponsor JPS rinnovi il contratto per il prossimo triennio, visti gli scarsi risultati ottenuti.

TAG-PORSCHE. Il patron della Tag vuole vendere i suoi motori realizzati dalla Porsche mentre la McLaren vuole l'esclusiva che comunque costa troppo. Interessati a questo motore (oltre a McLaren) i team Lotus e Brabham.

Primo test di Pironi su una F. 3

DIDIER PIRONI salirà fra breve su una macchina da corsa. Il pilota francese, ormai quasi completamente rimessosi dall'incidente che ebbe due anni fa nelle prove del Gp di Germania ad Hockenheim, proverà una monoposto di F. 3 in una località tenuta rigorosamente segreta della Francia. Solo allora Pironi potrà sapere quali saranno le reazioni degli arti inferiori fratturati due anni orsono alle sollecitazioni richieste da una moderna monoposto da corsa.

BMW. I motori sono in vendita, ma oltre a quelli che già la casa tedesca ha concesso a Brabham, Arrows e Ats sembra non se ne debbano vedere altri in campo perché la Bmw non potrebbe in questo caso sviluppare convenientemente il 4 cilindri.

HONDA. Ai giapponesi va bene l'esclusiva concessa a Williams. Se decideranno di dare ad un altro team il loro 6 cilindri, questo sarà solo la Spirit, se troverà i finanziamenti per continuare. Sarebbe più che altro un favore che l'Honda farebbe alla Spirit che ha collaudato il motore concesso poi a Williams già sgrossato dei difetti di gioventù.

FORD. Avete letto la scorsa settimana dei programmi Ford-F. 1. Il propulsore sarà certamente un sei cilindri turbo vista la tendenza della FISA e della FOCA a mantenere i 220 litri di carburante, quindi il quattro cilindri non serve, e lo dimostra anche l'atteggiamento della Ferrari che (come avete letto) ha abbandonato questo progetto.

TOYOTA. Da tempo la casa giapponese ha allo studio un sei cilindri per contrastare la pubblicità che l'Honda si garantisce in Giappone e nel mondo. Il motore Toyota potrebbe andare alla Lotus se questa non rinnoverà il contratto con Renault, ma soprattutto se non ci sarà il munifico sponsor JPS. D'Altronde data la collaborazione fra la casa giapponese e la Lotus-Car, il motore verrebbe a costare praticamente zero.

NISSAN. Anche questa casa giapponese sta preparando un 6 cilindri ma non si sa ancora a chi lo potrebbe dare. Potrebbe iniziare con un team tutto giapponese, motore e telaio, in vista del GP del Giappone a Suzuka che si spera venga disputato nel 1985.

ZAKSPEED. Il preparatore tedesco ha al banco un 4 cilindri turbo, sembra derivato dal vecchio Ford BDA. Vorrebbe debuttare al Nürburgring con Ludwig con una macchina tutta tedesca anche come telaio. Di sicuro Zakspeed vorrebbe essere al via della stagione 1985.

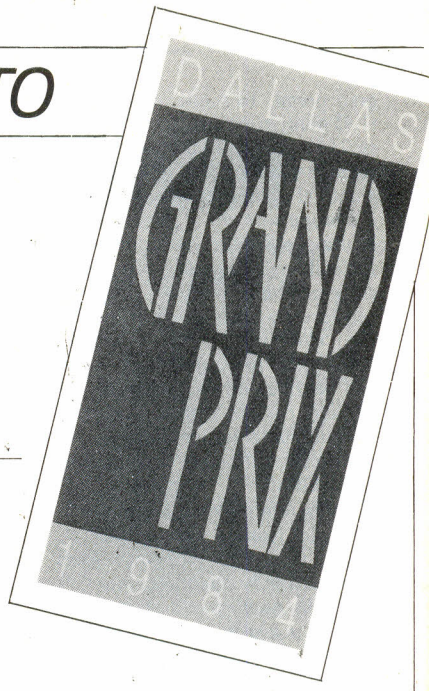
CARMA. Il motore campione del mondo in endurance in gruppo C2 piace a molti piccoli team, Facetti ha già provato una versione spinta del suo attuale motore. Interessata a questo turbo made in Italy è l'AGS che vuole essere al via della stagione 1985 (aveva chiesto un motore alla Lamborghini, affare poi rientrato per gli alti costi). A questo motore potrebbe essere interessato anche Minardi se le trattative con l'Alfa non andranno a buon punto soprattutto per l'alto costo di questo contratto in leasing.

Giancarlo Cevenini

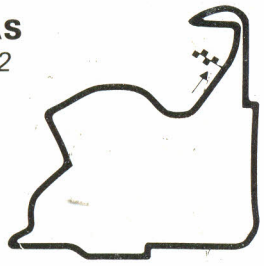
Le «cifre» dei motori '84

	PROVE		GARA	
	pres.turbo	CV	pres.turbo	CV
Ferrari	3.7	800	3.2	710
Bmw	4.2	910	3.4	740
Alfa Romeo	3.7	740	2.2	680
Alfa-Osella	3.3	660	2.0	620
Tag-Porsche	3.7	800	3.2	730
Renault	3.7	780	3.2	690
Hart	3.7	720	3.2	640
Honda	3.6	720	2.3	670

F.1 *IL PROSSIMO APPUNTAMENTO*



DALLAS
m. 4152



Nona prova del mondiale F. 1.

Circuito: cittadino. **Sviluppo:** m.4152

Distanza: 77 giri pari a km 319,704

Direttore di gara: Carroll Shelby

Organizzazione: S.C.C.A. - 6750 South Emporia Street - Unglewood Colorado 80112 - Telefono (303) 770.1044

Primati: non esistono in quanto è la prima volta che si disputa il GP di Dallas.

Gli orari di Dallas

Giovedì 5 luglio

16.00-18.00
F.1: prove libere

18.30-19.30
Prove libere vetture d'epoca

20.30-21.30
Prove libere vetture storiche

22.00-23.30
Prove libere Can-Am

24.00-24.30
Prove libere corsa delle celebrità

Venerdì 6 luglio

15.00-16.00
Prove libere vettura d'epoca

17.00-18.30
F. 1: prove libere

18.30-20.00
Parata

20.00-21.00
F. 1: prove ufficiali

22.00-23.00
Prove ufficiali Can-am

23.15-24.15
Prove libere vetture storiche

24.30-01.00
Prove ufficiali corsa delle celebrità

Sabato 7 luglio

14.00-14.30
Prove ufficiali vetture d'epoca

14.45-15.15
Prove ufficiali vetture storiche

15.30-16.00
Riscaldamento Can-Am

17.00-18.30
F. 1: prove libere

20.00-21.00
F. 1: prove ufficiali

22.00-23.00
Parata

23.00-23.30
Corsa delle celebrità

23.30-23.40
Premiazione corsa delle celebrità

24.00-01.30
Corsa Can-Am

01.30-01.45
Premiazione Can-Am

Domenica 8 luglio

14.00-14.30
Riscaldamento **F. 1**

15.00-15.30
Corsa vetture storiche

15.30-17.00
Cerimonia di apertura

17.10
Sfilata **F. 1**

18.00-20.30
Gran Premio di Dallas F. 1

23.00
Premiazione **F. 1**

21.30-22.00
Corsa USA-UK Challenge

22.00-22.10
Premiazione USA-UK Challenge

22.30-23.00
Corsa vetture d'epoca

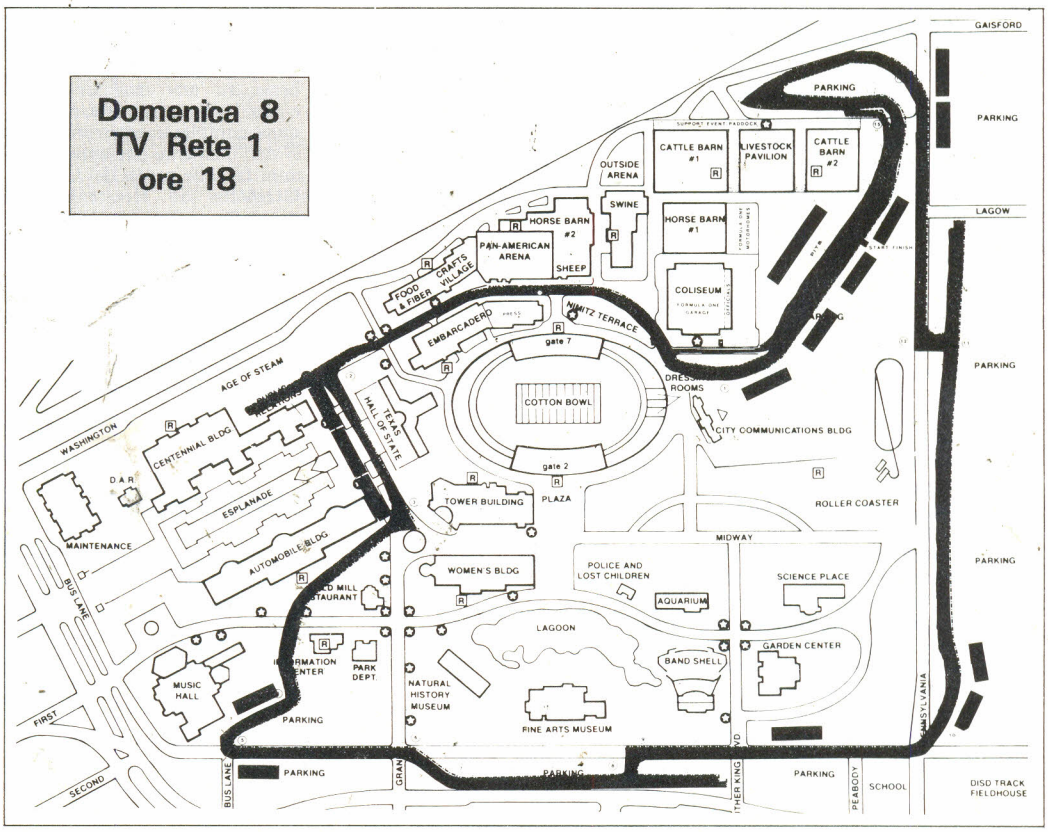
23.00-23.40
Premiazione corse vetture storiche e d'epoca

□ **IL CIRCUITO** di Dallas è ricavato nella zona che circonda il «Cotton Bowl» lo stadio per il football americano dove si esibiscono i famosissimi Dallas Cowboys. Il clima che attende piloti e macchine della F. 1 si annuncia particolarmente caldo in questa stagione: a Dallas in luglio la temperatura all'ombra tocca punte fino a 42 gradi.

Tutti i Gran Premi in TV

DATA	GRAN PREMIO	LOCALITÀ	ORA LOCALE	ORA ITALIANA	RETE
8 luglio	Dallas	Dallas	11	18	1
22 luglio	G. Bretagna	Brands Hatch	14,45	15,45	2
5 agosto	Germania	Hockenheim	14,30	14,30	2
19 agosto	Austria	Zeltweg	14,30	14,30	2
26 agosto	Olanda	Zandvoort	15,00	15,00	2
9 sett.	Italia	Monza	15,00	15,00	2
7 ottobre	Europa	Nürburgring	14,30	15,30	2
21 ottobre	Portogallo	Estoril	14,30	15,30	2

Domenica 8
TV Rete 1
ore 18



BELLOF DOPO IL RIFORNIMENTO DI ACQUA (FotoDPPI)

Spiegato il «miracolo» della Tyrrell Cosworth

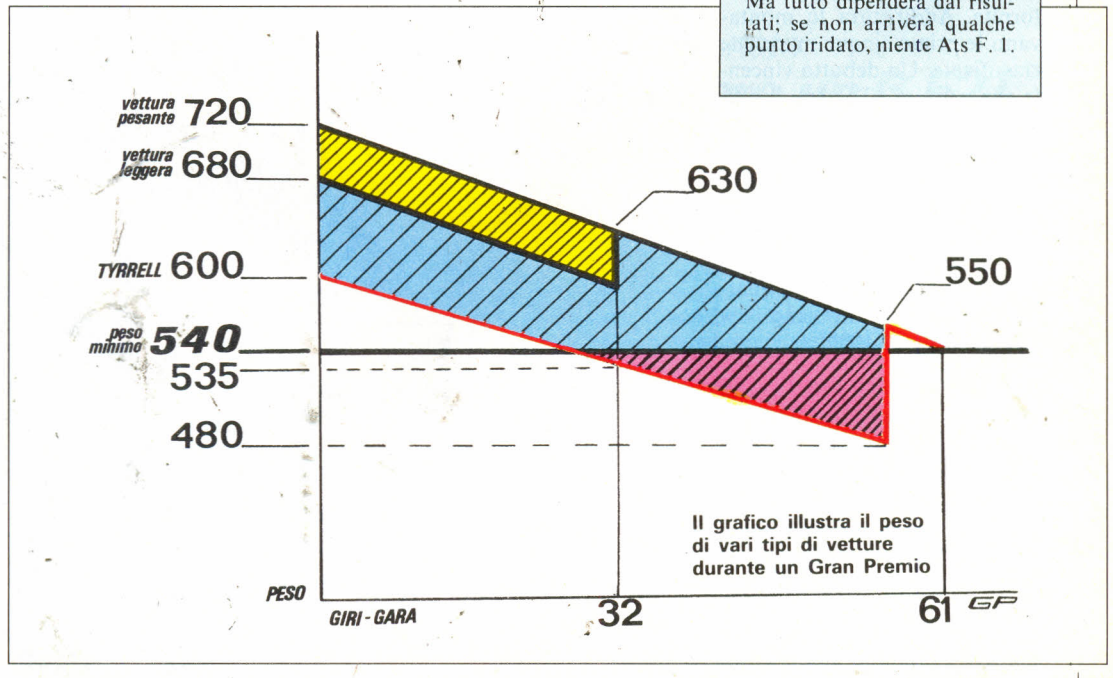
60 Kg di illegalità

Il recente «caso dei pallini di piombo» ha confermato che Bellof e Brundle disputano buona parte dei GP con la vettura del tutto sotto-peso

LA SCOPERTA di un certo quantitativo di palline di piombo (utilizzate come zavorra) nel serbatoio-acqua della Tyrrell al termine del GP di Detroit, ha riproposto l'importante problema del rispetto del peso minimo in F. 1. In pratica da parte del team inglese il peso viene ormai rispettato solo per le prove. Una situazione sconcertante anche se i piloti di Tyrrell, i giovani Brundle e Bellof, hanno riscosso unanimi simpatie per quello che sono stati in grado di fare pur con l'handicap del motore Cosworth aspirato. Uno svantaggio comunque relativo e vediamo il perché. Durante le prove di qualificazione le vetture vengono pesate e solo nel caso in cui venga riscontrato un peso prossimo ai 540 Kg regolamentari, vengono successivamente ricontrollate a serbatoi completamente vuoti. In gara invece si parla sempre di vettura che non deve mai essere sotto i 540 Kg fino all'arrivo. Negli ultimi giri di corsa la vettura è in condizioni simili a quelle riscontrate per le prove; tuttavia con la sosta ai box ogni squadra ha il tempo e il diritto di aggiungere acqua o zavorra e quindi di arrivare in fondo con 540 Kg effettivi anche se in realtà la vettura dello spirito del regolamento è sottopeso e dunque illegale. In F. 1 vige però una legge, secondo la quale se un trucco può essere effettuato da tutti, allora diventa legale; quindi la situazione odierna non scandalizza più nessuno.

LE FURBERIE. A seconda del tipo di vettura, possono essere previsti tre casi. Possono esserci infatti monoposto pesanti, leggere e ultraleggere. Nei primi due casi si trovano tutti quelli che adottano il motore turbo; nel terzo la Tyrrell che ha il Cosworth. Una vettura pesante si trova a quota 540 Kg al via, con in più i 220 litri di carburante. Sono 180 litri di liquido che portano il peso della vettura a 720 Kg: senza trucchi arriva in fondo nel rispetto del regolamento, che impone i 540 Kg. Una vettura leggera può pesare 500 Kg; con 180 Kg in più (la benzina), arriva a 680. Se non si fermasse arriverebbe in fondo sottopeso. Per ovviare, durante la sosta viene aggiunta zavorra. Quindi una vettura leggera disputa tutta la prima parte della gara con un vantaggio di peso traducibile in migliori prestazioni e minore usura delle gomme. Nella seconda metà le sorti si equilibrano. Il caso della Tyrrell presenta ampie caratteristiche di illegalità. La vettura pesa 470 Kg, più il peso della benzina (130 Kg). In tutto sono 600 Kg ma verso il 27./28. giro il peso scende sotto i 540 Kg. Corre quindi in condizioni illegali per oltre metà gara, femandosi negli ultimissimi giri per imbarcare circa 60 Kg di zavorra. Per bandire questi trucchi, basterebbe pesare le vetture senza liquidi o zavorre aggiuntive ma il regolamento non lo prescrive.

Giorgio Piola



Il grafico illustra il peso di vari tipi di vetture durante un Gran Premio

F. 1 dalla Germania

Arriva la Zakspeed Ats incerta

Se ne è parlato spesso con sufficienza ma è pressoché certo che la F. 1 di Erik Zakowski (il noto titolare della «Zakspeed», nota per i suoi legami con la Ford e per le recenti eccellenti vetture di gr. 5) debutterà in ottobre al GP Europa al Nürburgring. Il telaio è stato costruito dal tecnico Braun che ha collaborato con la Maurer per la F. 2 e che ha esperienze anche di vetture sport. Il motore turbo è stato realizzato interamente dalla Zakspeed nell'officina di Niederzissen pur se sembra che il budget sia molto limitato.

PESSIMISMO ATS. Il proprietario e direttore della Ats, Gunther Schmidt ha ammesso che il futuro del suo team è incerto. Questo nonostante la vettura in questa stagione sia apparsa competitiva soprattutto nelle prove ufficiali. Non sono però arrivati i risultati in gara e questo potrebbe portare alla chiusura a fine stagione nonostante che il vantaggio pubblicitario nei confronti della divisione-cerchi, della Ats sia giudicato positivo. Comunque di recente Schimdt ha firmato una opzione con la Bmw per la fornitura di motori anche nell'85. Il «patron» tedesco ha anche precisato che se dovesse presentarsi in F. 1 anche l'anno prossimo, lo farà con due vetture per avere possibilità di paragone e facilitare la messa a punto dei mezzi. Ma tutto dipenderà dai risultati; se non arriverà qualche punto iridato, niente Ats F. 1.

TECNICA D'AVANGUARDIA/Com'è il differenziale della Williams F.1

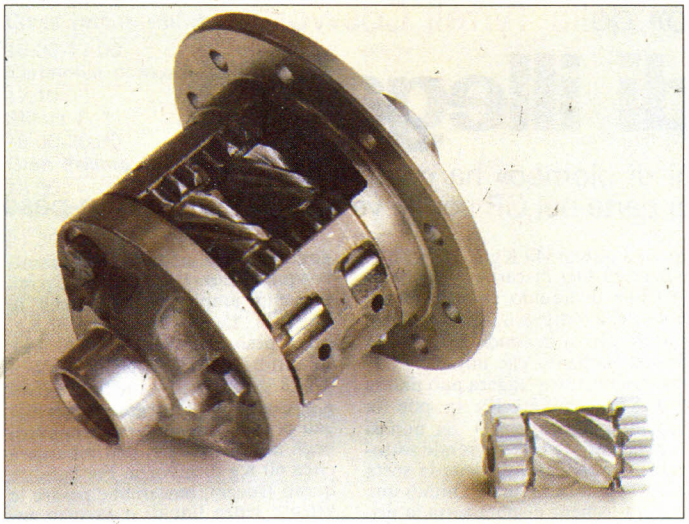
Il giallo della scatola nera

Al GP di Detroit AS ha scoperto che le monoposto di Rosberg e Laffite montavano un nuovo gruppo di trasmissione: si tratta del «Torsen», una novità realizzata dalla americana Gleason

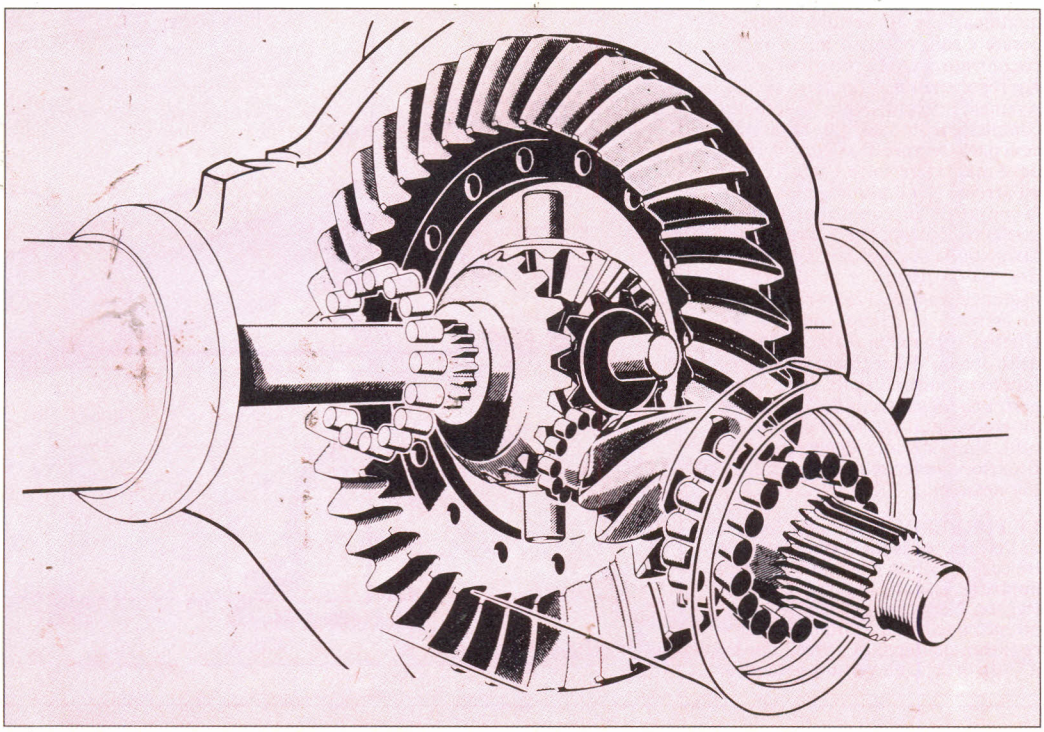
di **Gaetano Dima**

È SEMPRE difficile immaginare cosa nascondono i carter o le «scatole» come quelle del cambio o della trasmissione. Spesso le novità non si vedono dall'esterno, ma ci sono. È il caso della Williams di F. 1 che nel GP di Detroit ha utilizzato nella scatola del tradizionale ZF, un differenziale dell'ultima generazione, il «Torsen» della Gleason. «Torsen» sta per «Torque Sensing», come dire un differenziale dotato di una sua sensibilità nel trasmettere la coppia motrice giusta alle ruote in trazione. Una sorta di differenziale autobloccante, che però grazie al cinematismo basato su due viti senza fine, al posto dei planetari e di tre coppie di ruote dentate cilindriche con la parte centrale a denti elicoidali e le parti prossime alle basi del cilindro a denti diritti, mette in atto progressivamente la funzione autobloccante. Non è la prima volta comunque che il Torsen appare. Alla 500 Miglia di Indianapolis dello scorso anno, le vetture di Karl Haas, quella di Andretti ad esempio ne erano fornite. Addirittura lo montavano le prime cinque macchine classificate. Un debutto vincente che valse al «Torsen» il premio Louis Schwitzer, quale componente maggiormente innovatrice della corsa americana. Le macchine che si giovavano del Torsen contrariamente alla prassi normale, avevano diametri uguali per tutte e quattro le ruote e non avevano l'assale bloccato al 100%.

NOVITÀ BOOM. «Dalla metà dello scorso anno quando era totalmente sonosciuto — dice l'ingegner Fabio Pederneschi, direttore generale della Gleason Milano che commercializza i differenziali in questione — **il Torsen ha avuto un boom di notorietà, che ci ha trovati impreparati. La Gleason ora per studiare i prototipi adatti ai diversi modelli di autovetture che ne hanno fatto richiesta, ha una lista di attesa satura fino alla fine del 1986. Altre case hanno adattato i modelli di Torsen esistenti alle autovetture già in produzione ottenendone dei risultati decisamente soddisfacenti».** Dalle case interessate queste prove sono condotte in segreto e senz'altro potranno utilizzare il Torsen nel giro di due anni anche in serie, ma c'è già qualcuno che lo monta come optional obbligatorio (al costo di 1.200.000) su un suo modello. Si tratta della Maserati Quattroporte su cui è commercializzato con il nome di «Sensitork». Presto però sarà disponibile anche per la Biturbo come optional non obbligatorio. E in America lo monta anche la Vector, una vettura sportiva da 600 Cv, come molti tipi di Jeep fuoristrada. In F. 1 ad usarlo è stata per prima la Williams, ma sono almeno quattro i team che stanno cercando di adattare i Torsen reperibili sul mercato (quelli prodotti per la Jeep) per adattarli alle trasmissioni delle proprie vetture da corsa. Del resto la Gleason, industria americana leader nel campo degli accoppiamenti meccanici ad ingranaggi angolari (detiene il 95% del mercato mondiale) vede la F. 1 solo come test (oltre che come ritorno di informazione) ma per come è strutturata, non ha alcun interesse a produrre pezzi in piccola serie apposta per le corse. È più interessata semmai al mercato commerciale delle vetture ed è disponibile alle richieste di tutte le case automobilistiche, che nella quasi totalità ad eccezione della Opel e del gruppo GM, hanno chiesto in prova il Torsen.



Così si presenta il differenziale «Torsen» (fotoCarrer). **Nel disegno sotto, un differenziale di tipo tradizionale**

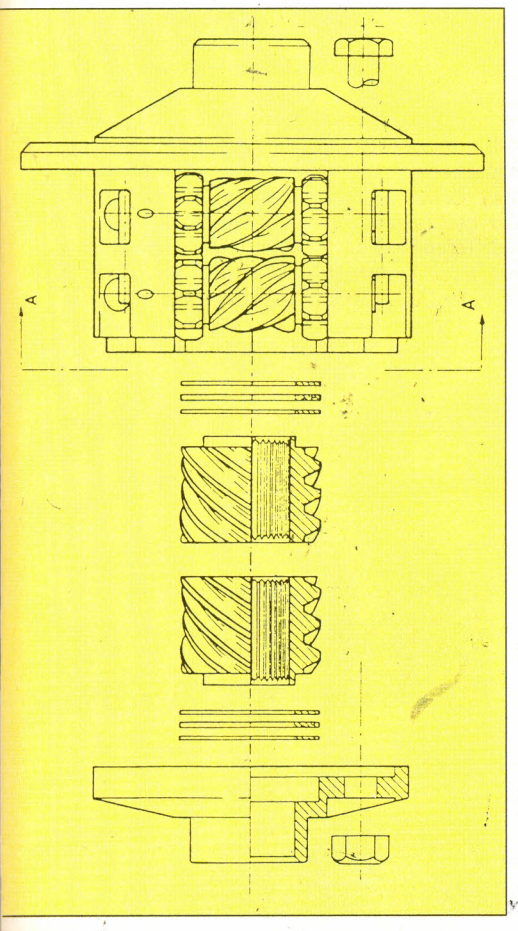


GLEASON TORSEN "It Works"

Così il nuovo differenziale della Gleason

Questione di ingranaggi

Senza più i classici satelliti e planetari, il Torsen evita che una maggiore potenza venga trasmessa alla ruota che ha una minor aderenza

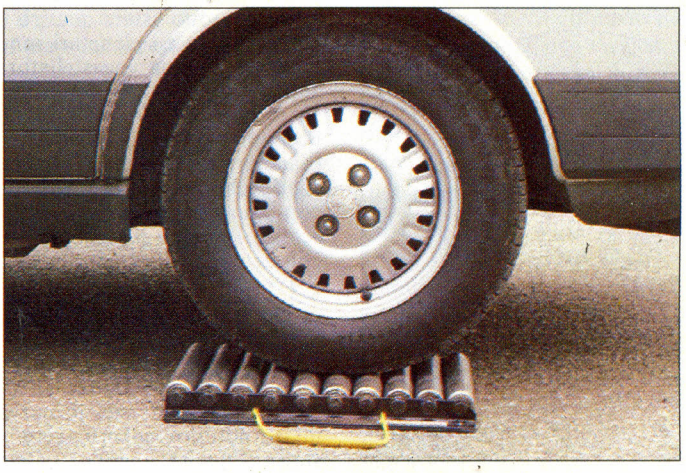


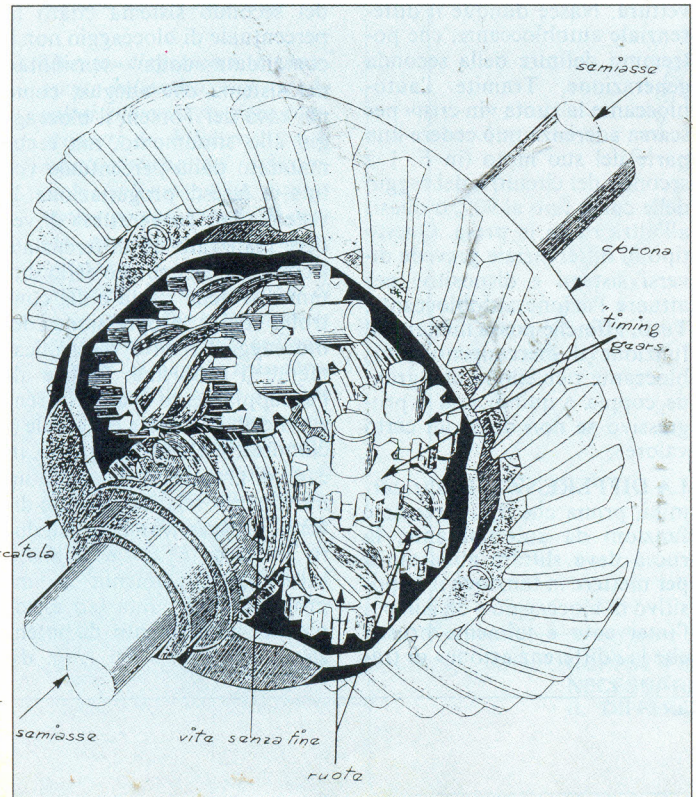
PROBLEMA fondamentale del differenziale classico, il fatto di trasmettere preferenzialmente la forza motrice alla ruota che ha minore aderenza. Ovviamente in questo modo l'auto non riesce ad «uscire» dalla curva nella quale ha una ruota motrice che slitta sempre di più o dal fango in cui è impantanata. Ugualmente se si finisce con una delle ruote motrici sull'erba o su una chiazza di bagnato o in ogni caso su un punto dell'asfalto con minore aderenza, la ruota che ha maggiore aderenza diventa motrice e l'altra slitta al contrario con immaginabili conseguenze. Nel caso del differenziale Torsen questi effetti negativi sono annullati per il sistema cinematico sfruttato. Il principio è quello della vite senza fine e dell'ingranaggio. La vite senza fine può far ruotare l'ingranaggio, ma è impossibile il contrario. Per questo motivo il differenziale Torsen trasmette automaticamente più coppia alla ruota con maggiore aderenza, annullando, per la non reversibilità, l'«effetto differenziale»:

COPPIA PROGRESSIVA. Nel Torsen i planetari sono sostituiti da due viti senza fine mentre i satelliti da tre coppie di ingranaggi collegati tra di loro e, ognuno, con la vite senza fine di una delle due ruote motrici. In caso di slittamento delle due

segue

A lato, una vista in pianta del differenziale «Torsen» che nell'immagine in basso si presenta in tutti i suoi dettagli. Al posto dei classici satelliti e planetari troviamo una vite senza fine e una serie di ingranaggi. Il principio è quello di assicurare al mezzo una coppia motrice più omogenea





Il «Torsen» come è nato

Tema: spostare un B 52!

IL SISTEMA Torsen, contrariamente al differenziale autobloecante, usato per la prima volta in corsa da Mercedes e Auto Union nei gran Premi antecedenti la seconda guerra mondiale (in seguito anche su veicoli militari), è nato in seguito ad una gara indetta dalla aeronautica militare americana. Il problema da risolvere riguardava lo spostamento delle fortezze volanti B 52 in qualsiasi spazio ristretto dei parcheggi per poterle mettere velocemente in assetto di volo. In poche parole un dispositivo che permettesse ad una flotta di trattori di spostare un B 52 anche in condizioni di grip su una sola ruota. Si cimentò nel concorso anche Vernon Gleasman, un sessantaquattrenne inventore con all'attivo più di 100 brevetti utilizzati dall'industria. Gleasman depositò il brevetto nel '59 e tentò di costruire in piccola serie il dispositivo. Ma problemi di assemblaggio e di precisione mantenevano alti i costi di produzione e l'inventore alla fine del 1982 offrì il brevetto alla Gleason Work, il colosso mondiale in fatto di produzione di ingranaggi, pignoni e coppie coniche ipoidali. Sviluppato e perfezionato dalla Gleason, il Torsen è adottato come componente originale di molti veicoli militari. Adozione che ha comportato il superamento di prove molto difficoltose quali percorrere 50 miglia con un lato del mezzo sui cerchi e con l'altro lato gommato normalmente. (g.d.)

Dal differenziale comune al «Torsen»

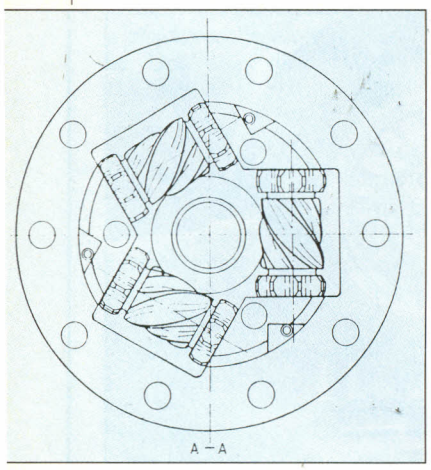
La potenza equilibrata

In particolari situazioni e sulle vetture da corsa, la «differenziazione» della coppia trasmissibile procura problemi: il Torsen li evita

Questione di ingranaggi

segue

ruote gli ingranaggi si oppongono alla tendenza di distribuire la coppia maggiore proprio alla ruota che ha meno aderenza perché per la natura dell'accoppiamento non riesce a girare la vite senza fine del semiasse appartenente alla ruota che slitta. Il risultato è: una ruota meno è efficiente dal punto di vista della trazione, più coppia verrà data all'altra in maniera progressiva. In questa maniera viene superato anche il concetto di autobloccante tradizionale, il cui valore di autobloccaggio è determinato a priori. A Detroit con curve a stretto raggio dove i differenziali autobloccanti ad alta percentuale (90%) creavano notevoli problemi di strisciamento dei pneumatici e conseguente usura, o dove l'irregolarità di un asfalto stradale con avvallamenti e aderenza diversa mette in grave difficoltà chi guida bolidi da 600 e passa cavalli, il beneficio del Torsen sulla carta è indiscutibile.



La vista in pianta spiega il funzionamento del «Torsen», visibile anche sulla destra

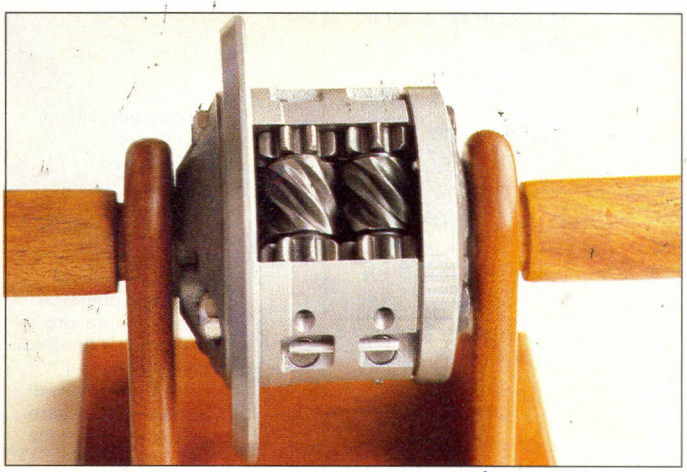
IL DIFFERENZIALE è nato nel 1827 ad opera di Onesiforo Pequer, un meccanico francese che lo utilizzò su un carro. Fu poi applicato ai primi veicoli semoventi a vapore intorno al 1860. Strutturalmente si avvale di una corona dentata a cui viene trasmesso il moto del propulsore e che mette in movimento altre due ruote dentate coniche (i planetari) solidali ai semiassi e due ruote dentate coniche (i satelliti) ingranati ai planetari e con la possibilità di girare liberamente. Nel caso di differenziali che devono trasmettere grosse potenze, i satelliti possono essere quattro o sei. I satelliti e i planetari sono montati su una incastellatura solidale alla scatola del ponte. In rettilineo i satelliti ruotano accoppiati intorno all'asse dei planetari costituendo il legame rigido che permette di ruotare con uguale numero di giri i due semiassi solidali ai planetari e di conseguenza alle ruote.

L'UTILITÀ. In curva o in caso di slittamento i satelliti girano intorno al proprio asse sottraendo, tramite i planetari il moto ad una ruota per cederlo all'altra. Le ruote motrici in curva infatti non dovrebbero avere la stessa velocità angolare. Cioè per percorrere una curva la ruota esterna (compiendo più strada rispetto a quella interna) deve compiere più giri nella unità di tempo (ad esempio un giro e mezzo in più al secondo). Per questo motivo viene usato il differenziale, avendo proprio questa funzione di «differenziare» il numero dei giri e quindi lo spazio percorso dalla ruota esterna rispetto a quella interna. Se così non fosse, si otterrebbe lo strisciamento della ruota interna sul terreno. Le conseguenze pratiche sarebbero un deterioramento rapido dei pneumatici e una crisi della tenuta di strada oltre all'affaticamento meccanico dell'assale più soggetto a rotture.

IL TORSEN. Vi sono casi in cui «differenziare» la coppia trasmissibile alle ruote diventa un inconveniente. Ad esempio se la macchina si impantana con una ruota motrice, il differenziale «normale» peggiora la situazione dando più coppia proprio alla ruota in crisi. È il caso anche della guida al limite delle vetture da corsa. In questi casi l'elevata potenza di una macchina da corsa non è equilibrata da una sufficiente aderenza che le permetta di scaricarla al suolo in ogni condizione. Da qui la necessità di frenare la «differenziazione» nel trasmettere la coppia attuata dal differenziale. Si torna dunque indietro cercando di impedire che le due ruote motrici girino a velocità troppo differenti per poter recuperare la capacità di trazione della vettura. Nasce dunque il differenziale autobloccante, che potremmo definire della seconda generazione. Tramite l'autobloccante la ruota «in crisi» per scarsa aderenza può cedere una parte del suo moto (in F. 1 a seconda dei circuiti e del raggio delle curve fino al 90% o quasi) all'altra ruota in presa. Questo tipo di differenziale prevede diversi sistemi e dispositivi per attuare l'azione autobloccante. Tutti, affinché possa mettersi in funzione il meccanismo autobloccante richiedono una grande coppia e quindi non è progressivo se non dopo un certo valore.

LA DIFFERENZA. In altri termini, prima che il differenziale funzioni da autobloccante, la ruota deve slittare abbastanza per mettere in funzione il dispositivo di bloccaggio e da lì in poi l'intervento è talmente brusco che la «differenziazione» di trazione tra la ruota in presa e quella non in presa è limitata. La macchina dunque è impegnativa perché facilmente serpeggia lungo la curva da percorrere passando da un sovrasterzo ad un sottosterzo improvviso. Manca dunque di omogeneità. Inoltre nel caso dei differenziali autobloccanti «a dischi di attrito» o a controllo viscoso (per intenderci i due sistemi più diffusi ZF o Ferguson), difficilmente sarà possibile il montaggio su trazioni anteriori ed in particolare su vetture di grossa potenza. Soprattutto nel caso del secondo sistema citato la percentuale di bloccaggio non è comandata dalla «sensibilità» del sistema che adegua, come nel caso del Torsen, il bloccaggio allo slittamento, ma è comandato dalla percentuale voluta in fase di progettazione. Il sistema Torsen, in attesa di vedere realizzato un differenziale a controllo elettronico dello slittamento della ruota e del controllo della progressione del bloccaggio, risolve meccanicamente il problema. Grazie all'accoppiamento di una vite senza fine ad una ruota elicoidale (i cilindretti). Questo permette, in caso di gradualità del moto un movimento relativo, mentre diventa progressivamente più duro in caso in cui si abbiano accelerazioni violente e improvvise della ruota (ad esempio nel patinamento di potenza).

(g. d.)



L'ALFETTA CON IL TORSEN DURANTE IL TEST

Alla guida di una Alfa Romeo equipaggiata con il differenziale Torsen

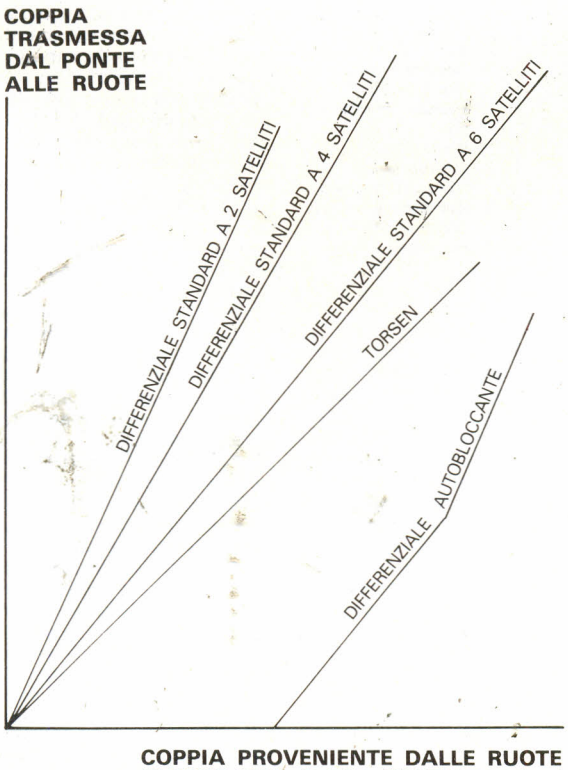
Le stesse sensazioni di una «4 × 4»

IL DIFFERENZIALE di tipo Torsen potrebbe determinare le scelte costruttive delle automobili future. La tendenza attuale, per i noti problemi connessi alla trasmissione di elevate potenze, ha fatto scartare la possibilità di costruire vetture di una certa cilindrata e potenza a trazione anteriore. La trazione anteriore rappresenta invece per le case automobilistiche una soluzione più economica dal punto di vista costruttivo e il Torsen la soluzione al problema della trasmissibilità di molti cavalli per le «traction avant». La vettura da noi provata non era una trazione anteriore, ma semplicemente l'Alfetta Turbodiesel della Gleason Milano, fatta equipaggiare dalla società con il Torsen. Una macchina che ha offerto sensazioni «diverse» anche se, la non notevole potenza e il peso, non fanno apprezzare al massimo questo nuovo differenziale. Nel test sono state previste alcune simulazioni, come il fatto di partire in salita con una ruota motrice su rulli. Il coefficiente di attrito è uguale a quello che si ha sul ghiaccio. Grazie al Torsen la vettura riesce a partire mantenendo una traiettoria perfettamente rettilinea. Non a caso sulle macchine su cui è montato il differenziale della Gleason c'è una targhetta su cui è scritto: **«Non mettere mai in moto il veicolo quando una ruota motrice è sollevata da terra col cricco. Questo perché la vettura partirebbe lo stesso».**

FANGO NO-PROBLEM. La stabilità della vettura non è inficiata nemmeno quando ci si va a impantanare con una ruota motrice o si passa con questa su erba o fango, perché il differenziale compensa la tendenza della macchina ad intraversarsi. Su sterrato l'Alfetta, con gomme normalissime, dà la sensazione di montare coperture speciali da terra, per la facilità di controllo del controsterzo che permette di scaricare omogeneamente la potenza. Si ha la sensazione che la macchina abbia sempre grip, massimo su asfalto con buona aderenza dove si percorrono le traiettorie come su binari, rimanendo, nel comportamento, facile ed omogenea anche quando si passa, con la vettura già impostata, sull'erba o sul pavé. Proprio al limite e in condizioni critiche la macchina sbanda, ma rimanendo neutra e senza innescare incontrollabili ondeggiamenti, come capita alle tradizionali due ruote motrici. In alcuni momenti si ha la sensazione di guidare una vettura a quattro ruote motrici. (g.d.)

Coppie a confronto

Questo diagramma è puramente indicativo, non avendo valori numerici per fare comprendere le differenze tra le caratteristiche dei differenziali. Sull'asse delle ascisse sono riportati i valori di coppia provenienti dalle ruote necessari a far entrare in funzione la ripartizione di moto tra le due ruote tramite il differenziale. Sulle ordinate i valori di coppia trasmessa dal ponte alle ruote. Si nota come il Torsen, come quelli comuni lavora subito da «differenziale», al contrario di quello autobloccante che entra in funzione più bruscamente. Inoltre il valore di rendimento del bloccaggio è maggiore di quello degli autobloccanti comuni.



MARIO ANDRETTI (FotoAP)

GP USA/Mario Andretti grande protagonista

Piedone da città

Nel circuito artificiale creato nei pressi di New York, il pilota di Paul Newman non ha avuto rivali. Una soddisfazione anche per Sullivan

MEADOWLAND — Meglio di così per Mario Andretti non poteva andare. L'italo americano, non contento della pole position conquistata nel corso delle prove di qualificazione, si è infatti aggiudicato il Gp Usa di F. Cart con una facilità incredibile. Il suo dominio in prova e soprattutto in corsa non è mai stato messo in discussione da nessuno. Andretti ha dominato in lungo e in largo una corsa particolarmente sentita negli Stati Uniti, poiché per la prima volta si correva su un tracciato di nuova conformazione, molto probabilmente un circuito che in futuro potrebbe ospitare gare di F. 1. La gran folla radunatasi sulle tribune del circuito del New Jersej e l'interesse della manifestazione sono state un ottimo incentivo per Andretti che al volante della Lola T 800 del team di Paul Newman ha controllato facilmente gli avversari, disposti a tutto pur di non far vincere il grande pilota italo americano. A tentare di tenere il passo di Andretti ci hanno provato in tanti, a cominciare da Al Unser jr e dal figlio Michael. I due giovani rampolli dell'automobilismo Usa hanno dimostrato a New York di avere ormai raggiunto un livello di competitività assoluta. Sono stati alla fine sfortunati, raccogliendo molto meno di quanto meritato. **Il primo** è giunto quarto dopo essere stato alle spalle di Mario per lungo tempo e avere rimontato furiosamente dalle posizioni centrali del gruppo, nelle quali era venuto a trovarsi dopo un errore di guida iniziale. Il secondo ha invece urtato un muretto, distruggendo la sua March, ma ha dimostrato a papà Mario di essere non solo un figlio veloce ma soprattutto un avversario da prendere con le molle nelle prossime corse. Fermati per varie ragioni i giovani è uscita fuori l'esperienza di chi come Danny Sullivan ha ricevuto dalla lunga militanza nelle corse carattere e ragionamento. Sulli-

GRAN PREMIO DEGLI USA

Prima prova del campionato di F. CART
Meadowland, 1 luglio 1984

Così (in 28) al via

Mario Andretti (Lola T800 Dfx) 1'03"067	**Bobby Rahal** (March 84 Dfx) 1'03"766
Derek Daly (March 84 Dfx) 1'03"779	**Al Unser Jr** (March 84 Dfx) 1'03"852
Teo Fabi (March 84 Dfx) 1'04"069	**Roberto Guerrero** (March 84 Dfx) 1'04"265
Danny Sullivan (Lola T800 Dfx) 1'04"270	**Rick Mears** (March 84 Dfx) 1'04"553
Geoff Brabham (March 84 Dfx) 1'04"650	**Pete Halsmer** (March 84 Dfx) 1'04"670
Michael Andretti (March 84 Dfx) 1'04"850	**Josel Garza** (March 83 Dfx) 1'05"264
Al Unser Sr (March 84 Dfx) 1'05"310	**Howdy Holmes** (March 84 Dfx) 1'05"374
Al Holbert (March 84 Dfx) 1'05"662	**Kevin Cogan** (Eagle Chevy) 1'05"811
Chip Ganassi (March 84 Dfx) 1'06"008	**Emerson Fittipaldi** (March 84 Dfx) 1'06"214
Tom Sneva (March 84 Dfx) 1'06"617	**Tom Gloy** (March 83 Dfx) 1'07"237
Gordon Johncock (March 84 Dfx) 1'07"368	**Jacques Villeneuve** (March 83 Dfx) 1'07"375
Danny Ongais (March 84 Dfx) 1'07"896	**Kenny Acheson** (March 83 Dfx) 1'08"254
Ed Pimm (March 83 Dfx) 1'08"303	**Jim Crawford** (Theodore Dfx) 1'08"676
Dick Simon (March 84 Dfx) 1'09"050	**Scott Brayton** (March 83 Dfx) 1'09"375

1. **Mario Andretti** (Lola T800 Dfx) media 131,053 kmh
2. **Danny Sullivan** (Lola T800 Dfx)
3. **Geoff Brabham** (March 84 DFx)
4. **Al Unser jr.** a 1 giro (March 84 Dfx)
5. **Al Holbert** a 2 giri (March 84 Dfx)
6. **Tom Sneva** a 2 giri (March 84 Dfx)
7. **Emerson Fittipaldi** a 3 giri (March 84 Dfx)
8. **Al Unser sr** a 3 giri (March 84 Dfx)
9. **Chip Ganassi** a 3 giri (March 84 Dfx)
10. **Rick Mears** a 4 giri (March 84 Dfx)

■ **CHA-CHA** Muldowney, la pluricampionessa di dragster statunitense, è rimasta seriamente ferita in un incidente verificatosi sullo strip di Sanair. La Muldowney, mentre guidava il suo top fuel ad oltre 350 km/h, toccava per cause in via di accertamento il guard-rail. Il bolide si disintegrava procurando alla campionessa la frattura di una costola, delle gambe e della spalla destra.

LA CRONACA/Inizio bagnato

Fabi che sfortuna!

MEADOWLAND - La pioggia, caduta in abbondanza alla vigilia del Gp Usa, accennava a diminuire quando i 28 piloti presenti sullo schieramento di partenza si sono allineati per il via. Ciononostante la maggior parte di essi ha preferito optare per pneumatici scolpiti piuttosto che per gli slick. Mario Andretti in pole position con la bellissima Lola T800 Dfx è andato subito al comando trascinandosi dietro Al Unser jr, Bobby Rahal, Roberto Guerrero, Derek Daly, Teo Fabi e Danny Sullivan. Dopo 7 giri Andretti e Unser viaggiavano con circa 12 secondi di vantaggio sul gruppetto degli inseguitori, comandato ora da Guerrero che aveva superato Derek Daly. Nel frattempo l'esordiente Kenny Acheson, pilota di F. 1 nel 1983 con la March Ram, si girava in testa coda, fermandosi in mezzo alla pista. Derek Daly e Teo Fabi che sopraggiungevano lo hanno visto all'improvviso. Daly riusciva a virare a sinistra trovando un varco per passare mentre il pilota italiano non poteva fare altro che urtare il muretto e ritirarsi dalla corsa. Le condizioni della pista stavano migliorando a poco a poco, cosa che ha consigliato molti piloti a fermarsi ai box per cambiare le gomme, mentre Mario Andretti continuava la sua marcia con vantaggio aumentato sul resto del lotto.

AL UNSER jr, infatti, aveva compiuto un'escursione fuori programma, accompagnato subito dopo da Guerrero. I due ripartiti immediatamente, erano però superati da Rahal, Sullivan, Mears e l'incredibile Emerson Fittipaldi che era risalito dalle ultime posizioni nelle quali si trovava in partenza. La corsa, a causa di alcuni incidenti, veniva sospesa e dopo l'uscita della «Pace car» Andretti si ritrovava al comando, davanti a Rahal mentre Guerrero toccava definitivamente il guard rail ed era costretto al ritiro. Chi stava compiendo una rimonta eccezionale era Al Unser, ricaduto in nona piazza dopo il suo testa coda, che ben, presto si portava in terza posizione dietro a Rahal. La sua gioia era però di breve durata tanto che Michael Andretti, un altro enfant terrible della Cart americana, lo passava issandosi al terzo posto.

AL 40. GIRO, però, Michael si fermava ai box per cambiare una gomma proprio mentre Bobby Rahal restava senza carburante ripartendo staccatissimo. Così allo scadere della prima parte di corsa Andretti comandava davanti a Al Unser jr, Daly, Sullivan, Brabham, e manteneva la posizione anche dopo il rifornimento ai box, che permetteva a Sullivan di issarsi al secondo posto davanti a Brabham, che verso il 100. giro superava lo statunitense portandosi al secondo posto. Fittipaldi, intanto, era ricaduto nel centro classifica con la March di Bettenhausen. A 30 giri dal termine Andretti continuava la sua marcia inesorabile, guadagnando preziosi secondi su Sullivan, risalito alle sue spalle, Brabham, Unser jr, Holbert, Sneva, Fittipaldi, Unser Sr, Ganassi e Mears. Per l'italo americano sarà quindi agevole mantenere il comando fino al termine. A tre giri dalla conclusione l'ex campione del mondo si permetterà il lusso di fermarsi per rifornire imitato da Sullivan e Unser jr, ma taglierà ugualmente la linea d'arrivo con un vantaggio sui rivali di oltre 30". (l.m.)

AL UNSER SR. IN PROVA (FotoManocchia)

van con la seconda Lola T800 presente ha terminato alle spalle di Andretti. Il risultato lo ripaga delle delusioni di questi inizio di stazione.

DIETRO LUI è arrivato Geoff Brabham, sempre regolare, che assistito ai box dal padre Jack ha compiuto una delle migliori corse della sua vita battagliando quando c'era necessità e risparmiando la March 84 Cosworth al contrario di quello che hanno fatto in molti, come Guerrero, Acheson, Johncock e Holmes, protagonista di parecchi testacoda prima di distruggere definitivamente la monoposto contro un guard-rail. Chi è stato sfortunato nel senso vero del termine è il nostro Teo Fabi. A Meadowland aveva una monoposto finalmente in grado di lottare con le prime del lotto. Teo è stato tra i favoriti finché ha potuto. Poi un incidente, che descriviamo nella cronaca, ha spezzato le gambe al pilota milanese, che quest'anno sta vivendo un campionato particolarmente iellato se confrontato con il 1983.

TRA I PROTAGONISTI assoluti della corsa si è visto, o meglio rivisto Emerson Fittipaldi, settimo al traguardo. Il pluri campione del mondo di F. 1 era partito molto indietro nello schieramento. Ha saputo rimontare, giungendo ad occupare anche la quinta posizione. Al volante di una March di quest'anno Fittipaldi sembra aver ritrovato il gusto della guida su un circuito molto bello e difficile come è apparso quello del New Jersey. Forse non potrà lottare per il titolo ma Fittipaldi, tornato alla forma degli anni d'oro, potrà far sentire il suo peso nella lotta per la vittoria nel campionato. Una serie che dopo il secondo trionfo stagionale di Andretti si riapre a qualunque soluzione finale.

Lino Manocchia

Clamoroso programma Cart per l'85

Lotus di ritorno

La Casa che ha ottimi precedenti a Indy disputerà l'intero campionato con due vetture

MEADOWLAND — C'è stato un grande andirivieni di tecnici della F.1 al Gp Usa di F.Cart. Presenti sul circuito c'erano nientemeno che Marco Piccinini della Ferrari, Gerard Ducarouge e Peter Warr della Lotus. Proprio quest'ultima squadra sembra essere fortemente interessata alle gare di F. Cart. Voci ben informate, infatti, danno per scontata la presenza di una monoposto inglese alle corse dell'anno prossimo. La settimana scorsa a Yateley è stata annunciata la costituzione del Winkelmann Team Lotus per Indianapolis.

IL WINKELMANN RACING è stata la squadra da battere negli anni 60 e 70 in F.2, in sostanza prima dell'avvento dei motori Bmw nel campionato europeo. La nuova squadra disputerà tutta la serie Cart nel 1985. In Inghilterra in questo periodo è già in avanzato stadio di costituzione una monoposto atta ad ospitare il propulsore Cosworth Dfx per Indy. Presto la vettura verrà portata nella galleria del vento della Lotus per verificare il suo grado di penetrazione aerodinamica. A progettare la monoposto è stato lo stesso Gerard Ducarouge, il tecnico che ha fatto rifiorire la Lotus nelle ultime due stagioni del mondiale di F.1. Il manager della squadra Peter Warr ha annunciato inoltre che le vetture schierate dal Winkelmann Team Lotus nella serie Cart 1985 saranno due: **«Abbiamo seguito la crescita della serie americana** — ha detto Warr — **con notevole interesse. L'occasione di riunirci con Roy Winkelmann è stato quello di cui avevano bisogno per ritornare in un continente che già ha visto le Lotus trionfare a Indianapolis negli anni sessanta».** La presentazione della squadra verrà effettuata più avanti nella sagione, probabilmente nei mesi autunnali e solo allora si sapranno i nomi dei due piloti destinati a pilotare le vetture. Il team si avvarrà dell'apporto di Roy Winkelmann in veste di amministatore delegato, di Ekrem Sami, ex uomo McLaren, che sarà il direttore marketing, oltre Peter Warr e Gerard Ducarouge in funzione di team manager e direttore tecnico.

PER QUANTO RIGUARDA altre squadre europee interessate ad Indy si è saputo qualcosa di più concreto proprio durante la corsa di New York. Loris Smith, presidente del circuito del Meadowland, ha detto che anche la McLaren è fortemente interessata a schierarsi ad Indy nel 1985, qualora i proprietari della Tag volessero pubblicizzare i loro prodotti anche negli Usa attraverso l'automobilismo. Sul fronte Ferrari, invece, tutto tace. La squadra italiana non sembra per il momento interessata concretamente alle gare Cart, anche se la presenza di Marco Piccinini a New York non deve essere stata del tutto casuale. Intanto si è appreso che Bernie Ecclestone non ha gradito la denominazione di Gp Usa per la corsa di Meadowland. Il padrino della F.1 si è espresso in termini duri a tal proposito, affermando che l'unico Gp Usa riconosciuto a livello internazionale è solo quello di Detroit, disputatosi due settimane fa.

IL 1985 SARÀ PROPABILMENTE l'anno d'oro per la F. 1 negli Stati Uniti. A San Diego si sta costruendo un circuito modernissimo adatto ad ospitare sia gare Cart che F. 1 e Mosport, in Canada, nonostante un impellente bisogno di nuove strutture ha chiesto di poter ospitare il Gp del Canada al posto di Montreal, che da queste parti pare avere le ore contate, mentre lo stesso circuito del Meadowland, in un primo tempo scartato dai boss della F. 1, è stato ispezionato con molto interesse da parte della gente del circus iridato presente nel New Jersey. Pare infatti che, spendendo meno, si potrebbe organizzare davvero un Gp in questo circuito evitando i colossali investimenti finanziari. (l. m.)

Prove del GP Usa

Alle Lola piace lo stradale

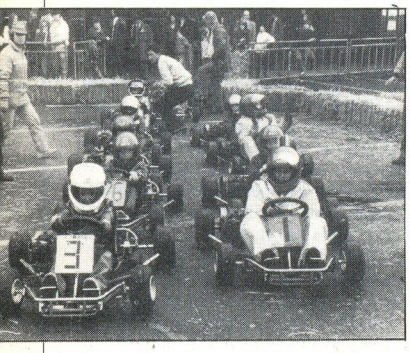
MEADOWLAND — Prove particolarmente tirate quelle per il 1. Gp degli Stati Uniti. Le due sessioni cronometrate hanno visto la supremazia iniziale della Lola di Mario Andretti e della March di Teo Fabi, che per una buon mezz'ora si sono divisi i primi due tempi assoluti. Fra i due, ben presto, si è inserita la seconda Lola T800, affidata all'ex pilota di F.1 Danny Sullivan. Le due Lola, in sostanza, hanno mostrato ancora una volta le loro buone qualità nei circuiti stradali. Era già accaduto a Long Beach, quando Mario Andretti ottenne la pole position con una facilità incredibile ed alla fine è successo anche a Meadowland. Andretti ha infatti realizzato la pole position girando in 1'03"067 davanti alla March di Bobby Rahal, 1'03"766, e a quella dell'irlandese Derek Daly. Al quarto posto la prima sorpresa delle prove: Al Unser Jr, nettamente più veloce di Al Sr, costretto ad occupare una poco qualificante 13. posizione. Il giovane Unser, inoltre, ha compiuto un'impresa a dir poco eccezionale. Afflitto da un'infezione agli organi respiratori è sceso dalla sua March in preda a soffocamento e solo il pronto intervento del personale di soccorso ha permesso al giovane americano di schierarsi in perfetta efficienza per la seconda sessione di prove.

AL QUINTO E SESTO posto si sono piazzati rispettivamente le due March Dfx di Teo Fabi, che ha perso molto tempo ai box per sostituire la trasmissione, e di Roberto Guerrero, sempre positivo nella sua esperienza Cart. Chi invece è stato sfortunato è Emerson Fittipaldi. Il brasiliano, che guidava una nuova March 84 del team di Pepe Romero, è giunto in ritardo sul circuito. Il suo tempo realizzato nella prima sessione è stato annullato dai commissari sportivi perché sulla March non era stata montata una barra obbligatoria che regge il tubo dell'aria. La March utilizzata da Fittipaldi è quella che generalmente viene impiegata da Gary Bettenhausen, che non l'ha usata al Gp degli Usa perché non ama i circuiti stradali. Fittipaldi ha comunque ottenuto un tempo discreto, qualificandosi in nona fila a fianco di Chip Ganassi. Tra i nuovi arrivati nella F.Cart c'è stato a Meadowland Kenny Acheson che ha pilotato la March color rosa, usata da Fittipaldi nelle prime gare della serie americana. L'ex pilota della Ram March nel mondiale F.1 1983 ha qualificato la monoposto in 24. posizione, compiendo solo il secondo turno di prove, essendo il team giunto con l'abituale ritardo sul circuito (l. m.)

VELOCITÀ

Coloni replica a Santal

ENZO COLONI, il team manager di Ivan Capelli e Bernard Santal, ha risposto alle accuse mossegli dal pilota francese in occasione del GP Lotteria F. 3 di Monza (comportamento scorretto e favoritismo smaccato in favore di Capelli) con questo comunicato: **«Abbiamo messo a disposizione del pilota Bernard Santal nella prima fase del campionato europeo di F. 3 una vettura competitiva grazie all'investimento pubblicitario della Nordika. Il completamento del budget necessario avrebbe dovuto essere coperto volta per volta grazie ad altre iniziative pubblicitarie di Santal che a tutt'oggi non si sono verificate. Santal deve ora onorare i suoi impegni per proseguire con noi la sua carriera di pilota professionista».**



■ **LA SCUDERIA GOLD junior kart di Brescia, in collaborazione con la «Quadra Villatico» Città di Chiari, organizzano una gara nazionale mini-kart denominata «Trofeo Quadra Villatico», che si svolgerà in Chiari (BS), piazza Martiri della Libertà, il giorno 8 luglio 1984. Programma: le iscrizioni sono aperte sul tracciato dalle ore 8,30 alle ore 9,30. Inizio prove libere: ore 11.00. Inizio gare: ore 14/14,30. Tutti i piloti possono partecipare purché muniti di prelicenza.**

■ **HA VINTO MILLA.** Una classifica estratta da un tabulato decisamente soncertante ha creato parecchia confusione in merito ai risultati della gara per auto storiche disputata a Vallelunga il 3 giugno. La gara per vetture della classe 1300 GT/'60 è stata infatti vinta da Renato Milla su Alfa Romeo Giulietta SV 22'06"14 alla media di 104,242 Kmh. Ha preceduto Ripamonti (A.R. Giulietta) di 10" e Girotto (A.R. Giulietta Sprint) di quasi un minuto. Anche il giro più veloce è di Milla con il tempo di 1'43"43, media 111,261 Kmh.

■ **NIELSEN STA BENE. John Nielsen, il pilota danese di Formula 3 rimasto gravemente ferito durante la gara di F. 3 a Montecarlo, sta migliorando. Il pilota, nella foto con la moglie Wiebike, ha riportato numerose fratture al bacino.**

Il 2 dicembre si corre a Melbourne

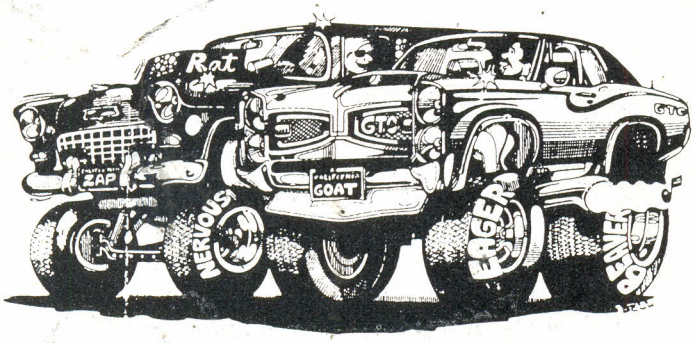
È STATA confermata dalla FISA la data del 2 dicembre per la corsa mondiale endurance sul circuito di Sandown Park presso Melbourne in Australia che chiuderà la stagione quest'anno. La prova australiana ha dunque preso la data inizialmente occupata da Kyalami e la corsa sudafricana si disputerà ora il 3 novembre, del resto il calendario rimarrà invariato con la corsa sul circuito del Fuji il 30 settembre. Gli organizzatori sperano di poter schierare una ventina di macchine europee mentre il resto sarà costituito da concorrenti locali competitivi come la Porsche 935 di Rusty French.

■ **ALBERTO APPRENDISTA.** Il principe Alberto di Monaco sta lavorando come «apprendista» alla Bmw dove intende studiare il sistema di comunicazioni della Casa. Come passatempo il ventiseienne principe sta effettuando dei test sulla pista di collaudo del costruttore di Monaco di Baviera.

La scuola di Morrogh a Monza

ANCHE QUEST'ANNO la scuola piloti di Henry Morrogh si trasferirà a Monza dal 30 luglio al 3 agosto per effettuare nel veloce autodromo lombardo una serie di corsi di guida. Gli interessati, che parteciperanno al corso, sono pregati di iscriversi urgentemente, visto che i posti sono limitati. Il costo del corso monzese, che comprende l'uso di videoregistratori e una media di otto ore giornaliere di lezioni, ammonta a 2.000.000. Henry Morrogh ha anche iniziato i propri corsi di pilotaggio di F. 3 presso l'autodromo di Magione. Verranno utilizzate March Novamotor. Il programma è indirizzato verso gli allievi che hanno superato brillantemente il corso con le monoposto di F. Italia. Per informazioni telefonare alla sede della scuola, 075/84.03.03-84.39.93.

■ **AUGURI, ARNOUX.** Un buon compleanno a René Arnoux che il 4 luglio festeggia i suoi 36 anni da parte di tutta la Redazione di Autosprint.



■ **USA CHE PASSIONE. Alcuni ragazzi di Milano stanno cercando possessori di auto americane per la formazione di un club. Negli scopi del club sarebbero corse di accelerazione, raduni con le auto, scambi di informazioni, riviste, libri e altro materiale, ricerca di meccanici capaci di ripararle, ricerca di pezzi di ricambio ed eventualmente importazione di pezzi High Performance dagli Stati Uniti. In tutti i paesi europei organizzazioni di questo genere già esistono. Per informazioni telefonare ore pasti: Milano, pref. int. 0039, naz.: 02/ 5469000, chiedendo di Antonello, 6425484, chiedendo di Luca.**

■ **BRANDS HATCH.** Il grande capo di Brands Hatch, John Webb, riferisce che le prevendite dei biglietti per il Gran Premio d'Inghilterra di quest'anno hanno già raggiunto un livello record con un incasso da 750.000 sterline quando mancano ancora tre settimane alla corsa. Nell'82 le prevendite avevano totalizzato solo 445.000 sterline e anche considerando l'aumento del 25%, l'andamento delle vendite è incoraggiante. Brands Hatch ha portato la capacità di posti a sedere in tribuna a 24.000. Ricordiamo anche che il biglietto acquistato in prevendita dà diritto ad un biglietto omaggio per la 1000 km di Brands Hatch, gara europea endurance.

■ **DUE ATS IN AUSTRIA?** Circolano voci secondo le quali Gerhard Berger piloterebbe una seconda ATS in occasione del GP d'Austria quest'anno. Berger, uno dei protagonisti dell'euroturismo di questa stagione, ha degli ottimi rapporti con la BMW, correndo per il team di Schnitzer e essendo amico del direttore sportivo della BMW Motorsport Dieter Stappert.

■ **ROWE RACING.** La Mike Rowe Racing, nuova nell'europeo di F. 3 quest'anno, ha recentemente rilevato la gestione del team ufficiale Anson per il resto della stagione. Gary Anderson, il progettista, continuerà ad assistere alla maggior parte delle corse europee in veste di tecnico per la vettura di Tommy Byrne, però avrà anche tempo per dedicarsi ad altri progetti. Il nuovo compagno di squadra di Byrne è lo svedese Mikael Nabrink, mentre l'altro pilota del team Rowe, Christian Estrosi, si è ritirato anche se sembra che abbia intenzione di tornare con un team proprio l'anno prossimo.

■ **INTERSERIE.** Si è disputata al Nürburgring la 3. gara Interserie della stagione. La prova si è svolta su due batterie di dodici giri ciascuna, vinte entrambe da Klaus Niedzwiedz su Zakspeed Ford C-8-Cosworth seguito da Siggi Brunn al volante della Joest Porsche 936. Al terzo posto si è classificato l'olandese Kees Kroesemeijer su Kremer Porsche CK5. L'Interserie vede ora in testa Kroesemjer con 44 punti davanti a Niedzwiedz e Binder con 40 ciascuno.

■ **99 ANNI DI VACANZE.** A Portorose, in Jugoslavia (20 km. da Trieste), hanno organizzato il primo grande raduno internazionale di «funny car». Il «Grand Prix di Portorose», così si chiama la manifestazione, oltre ad essere particolare per le auto presentate, deve la sua originalità ai premi in palio. Questi consistono, infatti, nel soggiorno gratuito di una settimana a Portorose per due persone per ben... 99 anni. La manifestazione va dal 5 all'8 luglio.

■ **MINIBOLIDI. Il dinamico titolare della Arno Racing, Piero Mancini, per chiudere gli spazi vuoti della sua fabbrica di vettura da corsa di F. 3 ha pensato di iniziare una piccola produzione di minibolidi da corsa in tutto simili alle attuali vetture che partecipano al mondiale F. 1. La prima uscita dalla piccola catena di montaggio è quella che vediamo nella foto con il colori della Euro-Alfa-Benetton. La monoposto è azionata da un motore a scoppio due tempi monomarcia prodotto dalla fiorentina Beta. La velocità raggiunta è di circa 35 km/ora. L'accensione è elettronica, il telaio tubolare. Piero Mancini ha intenzione di organizzare gare club con queste piccole monoposto da svolgersi nelle piste di kart. Per ulteriori informazioni rivolgersi alla Arno Racing via Helsinki - Scandicci - Firenze.**

L'EURORACING ha collaudato domenica scorsa, sulla pista privata dell'Alfa Romeo a Balocco, una macchina con il motore che aveva il comando elettronico della pompa Spiga fatto dalla Nord Elettronica di Varese. A collaudare la macchina è stato Patrese, che con la nuova iniezione ha girato fino alle 18, e i risultati sono stati abbastanza confortanti: il motore ha guadagnato in accelerazione, con coppia a regime inferiore e in fatto di consumi, ora più ridotti. Come si ricorderà, questa soluzione era già stata annunciata a Montecarlo da Chiti ma è stata collaudata solo ora e non verrà portata a Dallas potrebbe invece debuttare a Brands Hatch.

■ **«ROTATIVI» ASSOCIATI.** Rimasto in pratica in mano ai soli giapponesi, il motore rotante è diventato una rarità e non a caso è sorto a Genova il «Registro Wankel Italiano» che si propone di riunire e aiutare nella conservazione o nel restauro del proprio mezzo (auto o moto) i possessori di veicoli dotati di motore rotativo. L'adesione al «Registro» è gratuita. Fautore dell'iniziativa è Alessandro Lenuzza di Candia. Questo l'indirizzo: via Byron 7 - 16145 Genova.

■ **DIMISSIONI** — Uno dei più validi collaboratori dell'ingegner Chiti, il perito industriale G. Carlo Rebecchi da 15 anni all'Autodelta, disegnatore fra i più apprezzati dello staff (ha fra l'altro disegnato tutti i motori da competizione degli ultimi 10 anni fra cui l'attuale 8 cilindri turbo) ha dato le dimissioni dopo che il presidente Alfa, dottor Massacesi, ha esautorato Chiti dalla conduzione tecnica dell'Auto Delta stessa, per passare armi e bagagli alla Maserati di Modena.

■ **GIMCANA.** Premio decisamente interessante quello messo in palio per la gimcana automobilistica che il Moto Club Edgardo Cecchi organizza domenica 8 luglio a Savignano sul Rubicone in collaborazione con la scuderia Rubicone Corse e con il Comune di Savignano. Al primo assoluto andrà infatti un «windsurf» mentre ai primi tre classificati di ogni classe andranno le classiche coppe e premi vari. La manifestazione avrà inizio alle ore 9 e si svolgerà sul piazzale del «Seven Sporting Club». Previste classi fino a 900, fino a 1150, fino a 1600 e oltre. Ci saranno anche classifiche separate per dame, vetture Diesel e piloti con patente «F».

■ **SUFFRAGIO** — Sabato scorso, 30 giugno nella cappella di famiglia, nel cimitero di S. Cataldo, è stata celebrata una messa nel 28. anniversario della scomparsa di Dino Ferrari, figlio di Enzo.

■ **ROTHENGATTER** sarà anche a Dallas sulla Spirit: ha trovato dai suoi sponsor personali i soldi che gli hanno permesso di fare oltre al Gp del Canada e a quello di Detroit anche Dallas e molto probabilmente Brands Hatch e Hockenheim. Per le rimanenti gare sulla Spirit (che, è confermato, per quest'anno non avrà i motori Honda turbo) ci sarà Mauro Baldi.

NOZZE. L'amico e collega Stefano Tura del «Guerin Sportivo» ha dato l'addio al celibato scegliendo come compagna della vita Carla Mela. Il tutto è avvenuto sabato scorso al Santuario di San Giuseppe in Bologna. Ai giovani sposi e alle loro famiglie gli auguri più cari della Redazione di «AS».

Hanno collaborato:
Valerio Alfonzetti, Paolo Bombara, Roberta Gremignani, Eraldo Guglielminetti.

RALLY

Presentato il rally di Sanremo

PROVA UNICA nel suo genere nel campionato del Mondo Rallyes per Marche e Conduttori, il «26. Rallye Sanremo» resterà fedele alla sua formula. La manifestazione si svolgerà sulle strade tortuose dell'entroterra ligure e su quelle molto più veloci, in terra, della Toscana che farà da meraviglioso scenario agli exploits dei piloti che beneficeranno non solo della tradizionale cordialità degli abitanti, ma anche di un'organizzazione impeccabile. Per questo la B.P.I.C.A. ha assegnato al Rallye Sanremo il premio per la miglior organizzazione nel 1983 e la Rallye Press Association il primo premio per il miglior Ufficio Stampa per gli anni 1980, '81, '82 ed '83. Il Rallye, diviso in cinque tappe, si disputerà su un percorso di 2.632 chilometri comprendente 819 Km. di prove speciali (di cui il 58% in terra ed il 42% in asfalto). La partenza della prima tappa Sanremo-Tirrenia verrà data domenica 30 settembre alle ore 14.00 e l'arrivo a Tirrenia è previsto per le ore 24.00 dello stesso giorno. La seconda e la terza tappa si disputeranno tutte sulle strade in terra della Toscana; la quarta tappa servirà da collegamento verso la zona di Sanremo, con sette prove speciali tutte su asfalto. Infine, l'ultima tappa si correrà come per le precedenti edizioni sulle strade asfaltate intorno a Sanremo, per una grande ronde finale.

■ **RAGAZZI.** Dopo le prime vittorie nelle gare in salita a Gorizia e Predappio a bordo di una GI.PI. 1300 Cosworth il velocista padovano Roberto Ragazzi e il fratello Gianni sono in trattative con alcuni sponsor per poter disputare un rally nazionale alla guida di una Ferrari 308 di Giuliano Michelotto per la Scuderia Promotor-Sport di Fabio Penariol.

■ **JARIER.** È probabile che anche Jean-Pierre Jarier, giunto sesto a le Mans al volante di una Porsche 956, partecipi al prossimo raid Parigi-Dakar. Gli è stato offerto di pilotare una Mercedes 4x4 dotata di motore 5 litri come quella utilizzata quest'anno da Jean-Pierre Jaussaud. La risposta dello sponsor interessato, che dovrebbe decidere tutto, è attesa in questi giorni.

■ **LE VERIFICHE** del Rally di Limone Piemonte si svolgeranno venerdì 6 luglio dalle 10 alle 12 e dalle 14 alle 19. La direzione di gara è presso l'Hotel Principe (tel. 0171/92.75.74).

■ **PREMIO SABELT.** 13 giornalisti hanno preso parte, in occasione del 16. «Rally dell'Isola d'Elba», al concorso Sabelt «la sicurezza premia». Rispondendo esattamente a 4 delle 5 domande proposte da Ketty Tabakov, p.r. dell'azienda torinese, si sono classificati ex-aequo Walter Leverone («Secolo XIX»), Piero Abrate («Stampa Sera»), Federico Cortesi («Tutto Rally»), Giuliano Musi («Corriere dello Sport») ed Annibale Falaschi («Il Tirreno»). Nell'estrazione che è seguita, la sorte, per mano di Franco Cunico, vincitore della gara, ha favorito Falaschi, che si è così aggiudicato l'orologio in palio. Il prossimo appuntamento del concorso Sabelt, riservato ai giornalisti accreditati, è fissato per il Rally della Lana.

■ **FUORISTRADA.** Si svolgerà a Torino dal 10 al 22 luglio un corso di guida fuoristrada, organizzato dalla Autoscuola Vega e dalla Scuderia Autostandar. Gli interessati possono telefonare al seguente numero: 011/65.85.51.

■ **OVRAM RACING TEAM. Madrina d'eccezione, Patricia Pilchard, per l'inaugurazione dell'Ovram Racing Team, nuova scuderia milanese con sede in Viale Campania 29 (tel. 7383000) e che allineerà vetture nei rally nazionali, nel campionato vetture storiche e nelle prove italiane di F. 3. L'iscrizione al Team è aperta a piloti e simpatizzanti e permette di partecipare a condizioni particolari a corsi di pilotaggio, per navigatori, di guida veloce, e di ottenere assistenza per tutte le pratiche relative alla licenza di pilota ed iscrizione ai rally, nonché per quanto riguarda la preparazione della vettura. La Pilchard, oltre che madrina, correrà quest'anno con i colori della scuderia, che mette inoltre a disposizione di un equipaggio femminile, da selezionare fra quante telefoneranno, una R5 Alpine preparata, per alcune gare nazionali. Nelle foto: Il presidente dell'Ovram RT Giancarlo Ottolini consegna la targa ricordo alla madrina Patricia Pilchard.**

RALLY

1000 Laghi tradizionale con novità

IL RALLY dei 1000 Laghi seguirà il suo quadro tradizionale quest'anno, benché ci saranno alcune speciali nuove. Inoltre sono state eliminate le prove pregara notturne. Sino a questo momento sono giunte 78 iscrizioni che comprendono degli Junior Team dalla Svezia, Finlandia e Gran Bretagna. Uno dei grandi favoriti è certamente Vatanen con la sua Peugeot 205 Turbo 16, ideale per quel genere di rally anche se non ci sa ancora come la vettura si comporterà nei tipici salti del 1000 Laghi. Il percorso si snoderà su 1400 km con cinquanta speciali e partenza il venerdì 24 agosto con l'arrivo domenica mattina a Laajavuori.

■ **SAFARI RALLY.** Gli organizzatori del Safari Rally stanno preparando una interessante iniziativa per la prossima edizione del loro rally mondiale. Intendono mettere a disposizione per concorrenti interessati delle macchine già preparate per la gara ed inclusivo l'assistenza durante il rally per un prezzo calcolato in 4 marchi tedeschi per chilometro. Si tratterà probabilmente di Peugeot 504 pick-up, modelli che hanno già confermato la loro affidabilità e competitività nei rally africani. Gli interessati non avranno neanche bisogno di effettuare delle ricognizioni poiché Shekhar Mehta, cinque volte vincitore del Safari, metterà a disposizione copie delle sue note.

INDUSTRIA

Pace tra Fiat e Seat

FIAT AUTO e Seat, a seguito di conversazioni recentemente avute, si sono accordate sulla prosecuzione dell'accordo di mutua collaborazione stipulato nel 1981. Con questo accordo, di reciproca soddisfazione, vengono appianate le vertenze in atto e definiti i criteri che presiedono gli scambi commerciali tra le parti, nel mantenimento della piena indipendenza delle rispettive società, marche e reti commerciali.

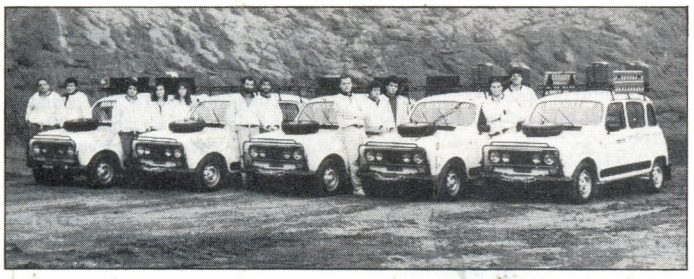
■ **GUIDA ROSSA MICHELIN EUROPA 1984.** In questi giorni è apparsa in libreria la Guida Rossa Michelin Europa 1984 col titolo «Main Cities Europe». La pubblicazione si rivolge in particolare al viaggiatore internazionale che,per affari o per diporto, si reca frequentemente all'estero. La guida contiene una selezione aggiornatissima di «alberghi e ristoranti», di oltre 50 grandi città e dintorni, d'Italia, Francia, Germania, Spagna e Portogallo, Inghilterra e Irlanda, Benelux, Austria e Scandinavia. Una citazione particolare è stata riservata ai ristoranti famosi per l'eccellenza della «tavola», anche se ubicati a qualche distanza dalle località alle quali sono state collegati. A vocazione deliberatamente internazionale, la Guida Michelin Europa è redatta in lingua inglese, ma le pagine introduttive in francese, tedesco e giapponese, nonchè l'uso dei tradizionali ideogrammi. L'opera è venduta in libreria e costa L. 15.000.

■ **CARAVANNING SPORTIVO. Il caravanning può essere sportivo anche con vetture di limitata cilindrata: basta realizzare un abbinamento omogeneo. Una conferma pratica è venuta da un test condotto dalla Caravans International con un suo modello (la Sprite Special) trainato dall'Alfa Romeo Arna TI. N'è venuto fuori un «treno» agile e divertente, capace di prestazioni di tutto rispetto, sia in velocità che accelerazione. I buoni risultati sono stati favoriti dalla leggerezza della «Sprite» e dalle sue doti stradistiche, assecondate dalla vettura. L'accoppiata ARNA TI - CARAVANS INTERNATIONAL ha, infatti, viaggiato ad una velocità di crociera (in quarta) di 80 - 90 chilometri orari (tachimetro), senza mai superare i 4.000 giri al minuto, raggiungendo in terza i cento orari (limite massimo in Italia per auto trainanti roulottes), «punta» utile soprattutto nei sorpassi. Il consumo è oscillato, secondo le condizioni d'uso, fra i 10 e i 12 litri ogni 100 chilometri, valori nella media della classe 1400 c.c. Nella foto: la Caravans International Sprite Special 370 abbinata con l'Arna TI.**

■ **TROMBA E TIFO. È noto che anche i possessori di gommone debbono dotare il loro mezzo di impianto di segnalazione acustica (art. 1 del Codice nazionale della navigazione marittima e aerea, sulle caratteristiche tecniche per gli apparecchi di segnalazione sonora oppure Norma 32 del Codice internazionale). La Fiamm ha presentato «Skipper» una tromba a bomboletta di ridotte dimensioni (diam. 70x175) portatile, il cui peso non supera i 560 grammi, particolarmente economica (L. 20.650 al pubblico, IVA compresa con la bomboletta di ricambio, che si può acquistare a L. 6.500). Nata per la nautica, è stata utilizzata anche per impiego diverso e sportivo. Ai mondiali di calcio Spagna 82, ad esempio, si è raggiunta la cifra record di 300.000 pezzi venduti!**

■ **GUERRA PETROLIFERA.** Secondo una commissione speciale del parlamento islamico iraniano, la guerra con l'Iraq ha determinato in Iran danni valutabili in 163.696.075.000 dollari, dal settembre 1980 al marzo 1983. In questo totale figurano principalmente le distruzioni e i mancati guadagni dell'industria petrolifera (57,3 miliardi di dollari) di quella agricola (40,7 miliardi di dollari) e dell'industria generica (8,2 miliardi di dollari). Il risarcimento dei danni di guerra è una delle condizioni avanzate dall'Iran per porre termine al conflitto iniziatosi nel settembre di quattro anni or sono.

■ **PRESIDENTE FORD.** James A. Capolongo, quarantasettenne manager automobilistico, è il nuovo presidente del consiglio di amministrazione presso la Ford. Sostituisce Edward J. Blanch.



■ **RENAULT NEL MONDO. Percorreranno oltre 75.000 chilometri le cinque Renault 4 che la Renault Italia ha affidato ad altrettanti equipaggi, nell'ambito del programma «Renault 4 sulle Strade del Mondo». Le macchine sono state consegnate nei giorni scorsi. La giuria, composta dal presidente dell'ACI Rosario Alessi, dallo scalatore ed esploratore Walter Bonatti, dall'etnologo e regista Folco Quilici, dall'ex pilota di Formula 1 Andrea de Adamich e dallo specialista di raid Franco De Paoli, non ha avuto vita facile, avendo dovuto scegliere fra i 550 programmi ritenuti validi (sugli oltre 800 pervenuti a Renault Italia). Un grosso lavoro di selezione che ha portato alla scelta finale dei seguenti cinque progetti: Il caimano nero del Brasile, L'Europa dei dolmen e dei menhir, L'Islanda isola dei vulcani e dei ghiacciai, Alle origini del popolo zingaro, Comunità perdute del Tibet. Ricordiamo infine che gli sponsor che affiancano Renault Italia in questo programma destinato ai giovani fra i 18 e i 30 anni sono Elf, Goodyear, Magneti Marelli, Mondial Assistance, Diac Italia e canale 5, oltre al contributo tecnico della Ilford.**

■ **ORO NERO** — Una importante società petrolifera giapponese, la Nippon Oce an Petroleum Resource Development Company, ha rivelato (martedì 26 giugno) di aver scoperto quello che si può stimare come il più grande giacimento petrolifero del Giappone, al largo delle coste dello stato di Niigata. Tale giacimento è valutato in un gettito di 9300 barili di petrolio grezzo e gas naturale giornalieri. Lo sfruttamento commerciale del pozzo dovrebbe avvenire entro il 1987.

■ **SICUREZZA. La AGV e la MAA Assicurazioni, hanno recentemente raggiunto un accordo di collaborazione, nell'ambito delle iniziative volte a contribuire ad un attivo miglioramento nel campo della sicurezza stradale. A tutti i clienti infortunati, verrà dato in omaggio un casco AGV (a scelta fra due modelli) con una simpatica e unica personalizzazione. Si tratta del modello X180, un casco demi-jet in ABS dalla linea moderna e giovane, particolarmente adatto ai ciclomotori per il suo peso limitato (750 gr.) e del modello integrale CX5000.**

SELF SERVICE

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

AUTOSPRINT
CP AD 1734
40100 BOLOGNA

Una vacanza-rally indimenticabile

TRAMITE LE PAGINE di Autosprint vorremmo ringraziare tutti coloro che ci hanno permesso di trascorrere una vacanza indimenticabile, dandoci soprattutto la possibilità di vedere realizzato per una settimana il nostro sogno: essere dei rallisti. Ci sentiamo fieri e orgogliosi di avere avuto dei maestri del calibro di Dario Cerrato, Gepi Cerri e «Rudy» per quanto riguarda il compito che deve svolgere il pilota da una parte e il navigatore dall'altra. Senza poi dimenticare il dottor Andrea Ulivi per quanto riguarda la preparazione fisica e il signor Guerra in qualità di trainer. Per molti di noi c'è la speranza che questa vacanza-rally possa servire come una rampa di lancio, come è stato per i vari Chiossi, «Maranello», la Cressi e altri in passato, mentre per alcuni il corso è servito per capire cosa sia un rally e come è veramente questo fantastico mondo rallistico. Vogliamo quindi ringraziare tutti, a cominciare dalla General Motor e Autosprint, per poi passare a Walter Leverone e Mirko Marchetti per le interviste e le foto che ci hanno fatto per conto del vostro giornale. E inoltre Massimo Fiduci, direttore sportivo della General Motors Italia, Enzo Schincaglia e i già citati «Rudy», Cerrato e Cerri per i loro insegnamenti e la loro simpatia. Un grazie anche ai due simpaticissimi meccanici «Raf» e Claudio che assistevano la povera Opel Manta sottoposta alle nostre «torture». Un ringraziamento particolare va al «mago» Virgilio Conrero che ha messo a punto perfettamente la Manta GTE 2000 per il nostro corso e anche a tutti coloro che hanno contribuito attivamente alla buona riuscita di questa vacanza-rally.

I «magnifici 20» di Pugnochiuso '84
Falconara Marittima (Ancona)

PER L'ENNESIMA volta il concorso indetto da AS in collaborazione con la General Motors ha riconfermato il suo successo di adesioni (sono giunte migliaia di schede) e la sua validità per la preparazione agonistica offerta ai partecipanti del corso. È uno sforzo notevole quello a cui si sottopone ogni anno lo staff di AS e soprattutto l'organizzazione sportiva della General Motors Italia, ma l'interesse dimostrato dai partecipanti e i risultati conseguiti in seguito dai vincitori (è di pochi giorni fa la bella prestazione dei migliori di questo corso, Barbero-Antonelli, nel Rally Monti Dauni) costituiscono la spinta per proseguire e migliorare questa entusiasmante iniziativa.

Precisazioni su Brno

ASSIDUI LETTORI di Autosprint, abbiamo trovato un'imprecisione nel commento della gara di Brno, velevole per l'europeo turismo, pubblicato sul n.24 di AS con il titolo «I tre giaguari dell'est». Essendo direttamente interessati all'episodio in questione, l'incidente fra la GTV di Cipriani e la nostra Alfasud TI, vorremmo puntualizzare quanto segue: Herbert Lingman non era al volante dell'Alfasud che era invece condotta in quel momento dall'altro pilota, Ludwing Hoelzl. Inoltre Cipriani era terzo e non primo della 2. divisione. La meccanica dell'incidente è poi la seguente e vorremmo chiarirla perché nel vostro articolo non risulta ben chiaro a chi debba attribuirsi la colpa dello scontro. In realtà la nostra Alfasud e la Escort di Roti-Ciardi-Onori, correvano in rettilineo a stretto contatto, quando è sopraggiunta la GTV di Cipriani. In quel momento il pilota dell'Escort ha iniziato la manovra di sorpasso dell'Alfasud, il quale ha costretto Cipriani a una brusca frenata con conseguente uscita di strada. Solo dopo essere rientrata in pista al termine di un testa-coda la GTV ha toccato nel posteriore la nostra macchina e data l'alta velocità entrambe le vetture sono uscite nel prato. Vi abbiamo scritto questo non a scopo polemico, ma unicamente per una puntualizzazione dei fatti.

Team Lingman — Monaco
Repubblica Federale di Germania

PRENDIAMO atto della precisazione riguardante il pilota al volante dell'Alfasud durante l'incidente, mentre ribadiamo che in quel momento al comando della 2. divisione si trovava la GTV di Cipriani. Per quanto riguarda la meccanica dello scontro ci sembra che non si discosti poi molto da quella pubblicata più brevemente, su AS.

Grazie per il ritorno di Cunico

VI SCRIVIAMO per ricordare il ritorno ai vertici di Franco Cunico, splendido vincitore all'Elba, e per ringraziarlo da parte di tutti i soci del Cerreto Club, che si erano quasi rassegnati a vederlo come comprimario dopo l'assurdo licenziamento da parte della Lancia lo scorso anno. In passato ci ha fatto vivere giorni magnifici, poi ha dovuto cedere il passo alla sfortuna.

Cerreto Club Franco Cunico
Borgo a Mozzano - Lucca

CINQUE DOMANDE A... Martin Brundle

VI SCRIVO spinto dall'entusiasmo che ha suscitato in me la creazione della nuova rubrica «Cinque domande a...», che dimostra ancora una volta come AS è sempre più vicino ai suoi lettori, coinvolgendoli in prima persona. Io ho tirato fuori dal cilindro cinque quesiti per Martin Brundle, sperando che li valutiate interessanti. Ho cercato di evitare domande scontate, tentando di stuzzicare l'intervistato con argomenti interessanti e un pizzico provocanti:

1) Ritieni che il tuo inserimento in F.1 sia stato agevolato dal correre con il Cosworth aspirato, che crea molti problemi in meno del turbo?

2) Potendo scegliere, preferiresti portare a termine una stagione decente con l'aspirato o avere subito il preannunciato Ford turbo, con l'onere del suo delicato sviluppo?

3) Cosa provi a guidare una macchina che, in barba a regolamenti e norme di sicurezza, imbarca acqua a pochi giri dal termine per rientrare nel peso?

4) Cosa pensi della F.1 che va a sfrecciare fra i muri e le curve a 90° come a Detroit e Dallas?

5) In che misura possono attrarti i dollari del campionato Cart?

Salvatore Gitto - Milazzo (Messina)

1) C'È QUALCHE vantaggio a correre con l'aspirato in certe piste come Detroit, ma in linea generale non c'è paragone con le macchine dotate di motore turbo, considerando la ben maggiore potenza a disposizione dei piloti che li facilita in ogni occasione. C'è però il guadagno di essere sottoposti a una minore pressione psicologica, non dovendo badare sempre ai paragoni con le altre vetture.

2) Per quest'anno mi accontento dell'aspirato, anche perché ho ancora molte cose da imparare. Sicuramente con un motore turbo si potranno avere dei risultati migliori ma non c'è fretta, e così si può imparare con più calma.

3) Non è vero che la Tyrrell è irregolare per il peso. Noi aggiungiamo solo acqua per il sistema di iniezione e per quanto mi riguarda sono sicuro che la mia macchina conclude i gran premi rispettando sempre i limiti regolamentari.

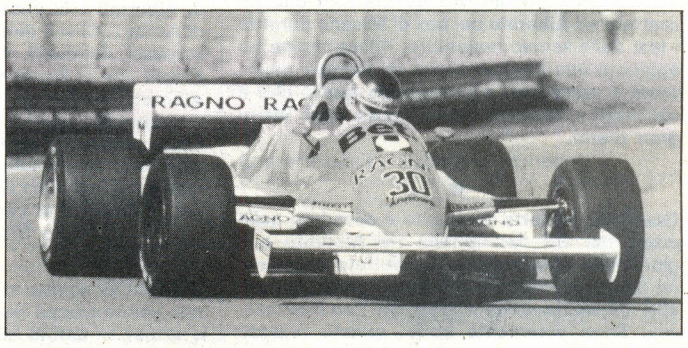
4) Non provo nessuna emozione e non mi sembra che da questo possano derivare particolari considerazioni, se non che la F.1 è spettacolo e può risultare appunto utile alla spettacolarità il fatto di correre nei circuiti cittadini.

5) In questo momento non sono assolutamente attratto dai dollari e il mio unico programma è correre in F.1. È possibile che in futuro io salga su altre formule ma per il momento non ho neanche preso in considerazione la cosa.

LA FOTO Il fratello di Gilles

VORREI vedere pubblicata nella rubrica «la foto», un'immagine di Jacques Villeneuve con l'Arrows durante le prove del GP del Canada del 1981 e una breve storia della sua carriera automobilistica.

Umberto Farsoni - S. Giacomo (Mantova)



COME SPESSO succede ai fratelli impegnati entrambi nelle competizioni automobilistiche, difficilmente l'uno è all'altezza della fama dell'altro. È questo il caso anche di Jacques Villeneuve che pur essendo un valido conduttore manca dello stile e delle doti inimitabili di Gilles. Più giovane del fratello di quasi sei anni, ha debuttato anche lui con le motoslitte, correndo poi con una Honda Civic e in F. Ford nella seconda metà degli anni Settanta. Ha avuto la consacrazione di F. Atlantic, dove ha vinto il campionato nord americano nel 1980 e '81. Sull'onda di questi successi ha tentato il debutto in F.1, grazie all'interessamento di Gilles, sulla Arrows-Ford A3 condotta fino a quel momento da Siegfried Stohr. Sia nel GP del Canada che in quello di Las Vegas del 1981 si è avuto la riconferma della scarsa competitività della vettura, che già aveva costretto a risultati deludenti il pilota riminese. Jacques Villeneuve ha così mancato la qualificazione in entrambe le gare, come pure è successo lo scorso anno sempre a Montreal con la March Ram. Nel 1983 ha corso anche nella serie Can-Am, vincendo tre gare e aggiudicandosi il titolo in una delle edizioni meno interessanti e più povere di iscritti del campionato. Quest'anno sta disputando la serie Cart con alterni risultati ed è stato vittima di uno spettacolare incidente nelle prove di Indianapolis.

Nella foto: Jacques Villeneuve con la Arrows-Ford A3 nelle prove del GP del Canada del 1981.

IL DITO SULLA PIAGA
Ferrari chiude le polemiche

Dalla parte di Alboreto...

NON PENSATE, voi giornalisti, di essere un po' troppo assillanti nei riguardi dei piloti e delle macchine italiane, a cominciare proprio da Alboreto e dalla Ferrari? Credo che molti finalmente capiranno perché Enzo Ferrari non aveva accolto i nostri piloti in squadra negli ultimi anni. C'è voluto un pugno dato da un giornalista a Michele (e pensare che di solito sono i giornalisti e i fotografi a prendersi i pugni) per portare in primo piano la cosa. In casa Ferrari c'è molta tensione, si sa, ma incrementarla non è produttivo e come al solito il merito è di giornalisti che certe volte invece di tacere «chiacchierano» fin troppo.

Claudia Giovara - Torino

VORREI che pubblicaste questa foto che ho scattato ad Alboreto nei box di Misano durante i test dello scorso novembre. All'immagine ho aggiunto una «battuta» che mi sembra divertente e azzeccata, considerando quello che è successo a Michele e alla Ferrari negli ultimi gran premi.

Federico Simoncelli - Fano (Pesaro)

●

QUANDO ho letto di quanto è accaduto nelle prove del GP del Canada tra Alboreto e il giornalista italiano che gli ha sferrato un pugno, ho ripensato subito alle parole di Enzo Ferrari: «Gli italiani perdonano tutto, ma non il successo». Sono veramente stufo: questo ragazzo rischia di venire schiacciato dal peso di una Ferrari in periodo di calo tecnico e su lui si scaglia comodamente la stampa italiana. Ancor prima del debutto di Alboreto sulle vetture di Maranello sono piombate da parte di alcuni le insinuazioni su lui, prendendo anche come spunto la sua vita privata. Con i record a Fiorano e la vittoria in Belgio molti si erano dovuti ricredere, ma poi ogni ritiro è stato stigmatizzato quasi fosse colpa del pilota, quando invece i ritiri sono stati quasi tutti da attribuire a problemi meccanici. Mi sembra che i tempi abbiano quasi sempre dato ragione a Michele rispetto ad Arnoux, ma nonostante questo, certa gente ha iniziato a insultarlo sui giornali. E Alboreto cosa doveva fare se non, come ha fatto, iniziare a ribellarsi. Spero comunque che la cieca invidia nei confronti di un ragazzo che si è fatto largo a fatica in un ambiente difficile non induca più certa gente a dire e fare cose delle quali si dovrebbe vergognare.

Paolo Vercellotti - Vercelli

...e da quella di Arnoux

SONO UN TIFOSO della Ferrari e di Arnoux e sono amareggiato dalle notizie sul presunto licenziamento di René a fine stagione. Giudico Arnoux uno dei migliori piloti della F.1 e quello con più esperienza sui motori turbo. Quest'anno, pur non disponendo di una delle vetture più competitive, è spesso andato a punti, dimostrando di essere non solo un pilota di attacco, ma anche uno che sa amministrare bene il mezzo. Ora non vedo perché la Ferrari debba cercarsi un altro pilota. Forse perché non è molto gradito a Torino? Spero che alla Ferrari sappiano valutare bene questa situazione e agiscano di conseguenza.

Ivano Zetti - Bergamo

●

HO NOTATO che la stampa italiana ha creato uno strano clima in seno alla Ferrari, iniziando prima con un assoluto favoritismo nei confronti di Alboreto e la quasi indifferenza nei riguardi di Arnoux. Ci si è dimenticati delle rimonte, dei sorpassi, dei duelli, delle vittorie di René sia in Ferrari che in Renault? Io comunque stimo sia Alboreto che Arnoux e dico unicamente «forza» a entrambi, perché al di là delle rispettive nazionalità e dei confini territoriali esiste un'unica forte «nazionale rossa» e penso che tutti i tifosi del Cavallino Rampante la pensino come me, a dispetto di certa stampa.

Nadia Straticò - Pavullo (Modena)

●

SECONDO quanto si legge sui giornali le cose non vanno troppo bene per Arnoux alla Ferrari e ormai lo danno sicuro partente. In questa parte del campionato René è andato spesso fortissimo, considerando anche i problemi che hanno le Ferrari. Il francese ha comunque portato a casa risultati più continui di quelli di Alboreto (più sfortunato e forse più inesperto). E allora perché lo si vuole a tutti i costi silurare? Forse perché si vuole l'arrivo di Lauda o di un altro pilota italiano, mentre Michele Alboreto è intoccabile? Dovendo arrivare un altro pilota si dà il benservito a un uomo leale e coraggioso con un semplice «grazie». Non mi pare giusto, perché non lo merita e perché soluzioni del genere mi sembrano psicologicamente controproducenti. Hanno dunque ragione coloro che affermano che oramai in F.1 come in tutti gli altri sport la passione, la bravura e lo sforzo per dare sempre il massimo non contano più. Contano solo gli interessi.

Anna - Milano

Il problema è soltanto tecnico

NELL'ATTUALE stagione le prestazioni delle vetture di Maranello sono decisamente inferiori a quanto ci si attendeva dalle bellissime C4. Le cause, come al solito, vengono attribuite alle gomme che si degradano facilmente e che mancano di «grip», ma che, guarda caso, sono le stesse che su altre vetture offrono rendimenti soddisfacenti. In realtà le alterne prove fornite finora dalle macchine del cavallino sono da ricercarsi nelle carenze del telaio e non da problemi ai pneumatici o ad altri particolari.

Eugenio Del Turco - Roma

IL CLIMA alla Ferrari rischiava di divenire infuocato. Agli innegabili problemi alle vetture si erano aggiunte a ritmo crescente le polemiche, spesso alimentate da commenti di parte e scarsamente obbiettivi di una certa stampa. Come testimoniano queste lettere, il tifo si era diviso in due fronti e si cercavano le colpe degli scarsi risultati nell'inefficacia dell'uno o dell'altro pilota del «cavallino». Tutto quello che stava manifestandosi fra i tifosi rischiava di evidenziarsi anche nella squadra, creando ben altre ripercussioni all'interno del team. È così giunta la decisione di Ferrari che ha giocato d'anticipo e ha posto un fermo deciso alle polemiche sulla permanenza o meno dei piloti, riconfermandoli entrambi per la prossima stagione. Del resto, come sottolinea fra gli altri il lettore Eugenio Del Turco, la colpa dei ritiri, dei mancati risultati, dei pessimi tempi in prova, non è tanto dei piloti quanto dell'inferiorità della Ferrari rispetto alla McLaren prima e alla Brabham ora. Da parte loro, Arnoux e Alboreto possono avere sicuramente alcune colpe, ma anche loro come tutti i conduttori, non hanno il dono dell'infallibilità, specie quando alle loro spalle si crea un clima non certo ideale. Risolto il problema umano, bisognerà ora affrontare i ben più gravi problemi tecnici. Il miracoloso recupero della Brabham dimostra quanto sia labile il confine fra l'insuccesso e il trionfo in F.1. Le capacità tecniche non mancano a Maranello e non è difficile pronosticare un ritorno ai vertici della Ferrari. Tutto sta a stabilire quando e fino a che punto. La parola ora a Forghieri & C.

fermoposta

GIUSEPPE MARALFA - Molfetta (Bari) — Clay non ha mai nascosto un certo osteggiamento verso il suo ex compagno di squadra. Sulle doti di guida e di collaudatore di Niki non ci sono dubbi, ma è anche vero che quel commento non si discosta poi molto dalla realtà.

LEONARDO VALENTINI - Putignano (Bari) — No, non ci sono state manovre di «corridoio» fra costruttori per fare approvare il regolamento, anche perché alla vigilia del campionato costituiva un'incognita per tutti e ciascun team avrebbe preferito mantenere immutate le vecchie norme.

SABRINA SEMPRINI - Rimini (Forlì) — Come hai visto il tuo beniamino si è ripreso immediatamente dalla disavventura canadese. Puoi provare a scrivergli c/o Parmalat, via Grassi 26, 43100 Parma, ma non ti possiamo certo garantire che riceverai una risposta.

RENZO GRILLO - Torino — Effettivamente l'autore dell'articolo è andato forse un po' troppo oltre nel suo commento, ma non puoi negare che la sportività non è la dote più comune fra molti pseudo-appassionati.

GIANNI ZOICO - Favaro (Venezia) — Per l'invito a corrispondere nessun problema, ma per l'indirizzo ti possiamo fornire solo quello del suo team. Ma andiamo per ordine: tutti i tifosi di Marc Surer sono invitati a contattare Gianni Zoico, via Essicatoio 21, 30030 Favaro Vento (Venezia). Puoi scrivere all'elvetico c/o Arrows Racing Team Ltd, 39 Barton Road, Water Eaton Industrial Estate, Bletchley, Milton Keynes, Buckinghamshire, MK2 3HW, Gran Bretagna.

È nato nel Connecticut un nuovo turbo per la Formula Cart

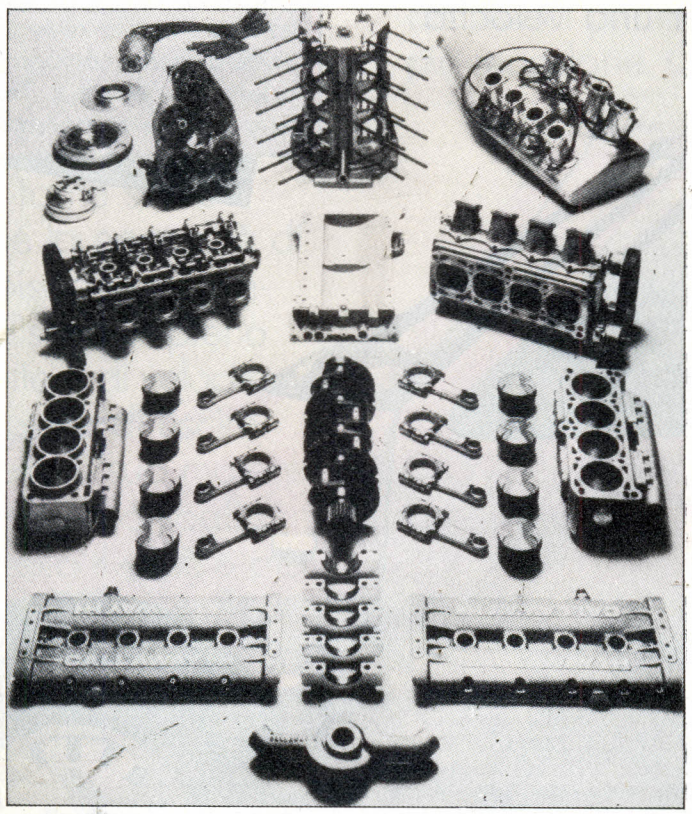
Sulle orme del Cosworth

Il motore Callaway è progettato e costruito da un gruppo di tecnici tedeschi. Si tratta di un otto cilindri di 2700 cc, pesante solo 125 kg. Presto l'esordio in corsa.

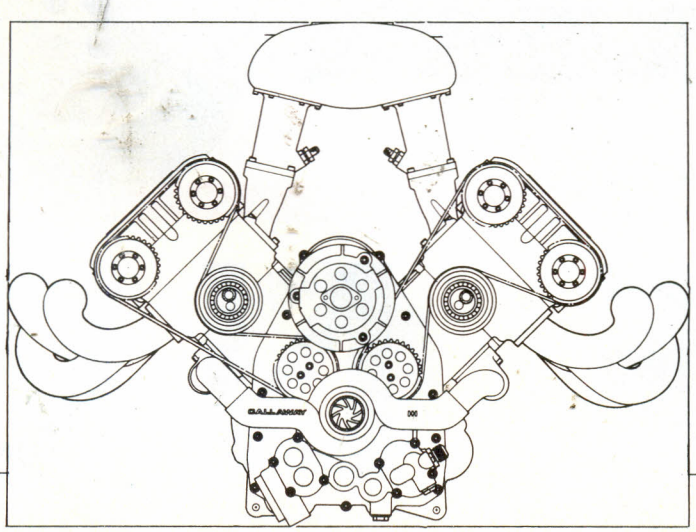
di Massimo Clarke

A OLD LYME, nel Connecticut da vari anni è in attività una piccola ditta estremamente specializzata nella realizzazione di componenti speciali per motori di elevate prestazioni; già da tempo il suo nome è assai popolare tra gli appassionati USA per i motori preparati e per i «kits» Turbo. Reeves Callaway ha messo insieme un eccellente team di tecnici e una officina dotata di macchinari ultramoderni, tra i quali spicca una fresatrice Kitamura a controllo computerizzato! Recentemente la Callaway ha iniziato la messa a punto definitiva di un motore a otto cilindri a V di 90° destinato ad essere prodotto in varie versioni, con differenti cilindrate; esso dovrebbe venire impiegato, nella versione turbo di 2700 cm³ in vetture formula Indianapolis e di conseguenza combattere contro i Cosworth DFX. L'idea di realizzare questo nuovo motore ha avuto origine dalla iniziativa che a suo tempo la Callaway aveva intrapreso di allestire una nuova testa da corsa a 16 valvole per la Volkswagen Golf. Lo studio di questa testa era stato affidato al noto tecnico Hans Herrmann che negli anni '60 aveva lavorato alla BMW assieme a tecnici famosi come Paul Rosche, Ludwig Apfelbeck e Otto Stulle, inizialmente sotto la supervisione del leggendario Alex von Falkenhausen. In quel periodo presso il reparto esperienze della grande casa bavarese vennero condotti degli studi avanzatissimi in particolare sulle teste per motori da competizione, in seguito ai quali tra l'altro vide la luce il famoso motore BMW di F.2 (dal quale a sua volta deriva l'attuale propulsore di F. 1!).

HANS HERRMANN dopo avere lasciato la Bmw si è messo in proprio e in qualità di consulente ha realizzato anche dei motori completi per vari costruttori, oltre naturalmente ad aver lavorato allo sviluppo di svariate teste per motori di elevatissime prestazioni. Da vari anni si è trasferito in USA; attualmente oltre a questo grosso lavoro che sta portando avanti alla Callaway è consulente di uno dei tre colossi di Detroit per il quale sta sviluppando delle teste a quattro valvole per cilindro per motori di elevate prestazioni. Il motore Callaway HH (queste ultime lettere stanno per Hans Hermann) è stato messo in moto al banco dopo meno di un anno da quando venne presa, da Callaway e da Herrmann, la decisione di costruirlo. L'architettura generale è abbastanza simile a quella del Cosworth DFX ma parecchie soluzioni tecniche impiegate sono completamente diverse. Il basamento è separato dai due blocchi cilindri, che ad esso vengono fissati per mezzo degli stessi prigionieri che fissano le due teste. Grazie a questa soluzione è possibile tra l'altro facilitare in maniera considerevole le lavorazioni meccaniche. An-



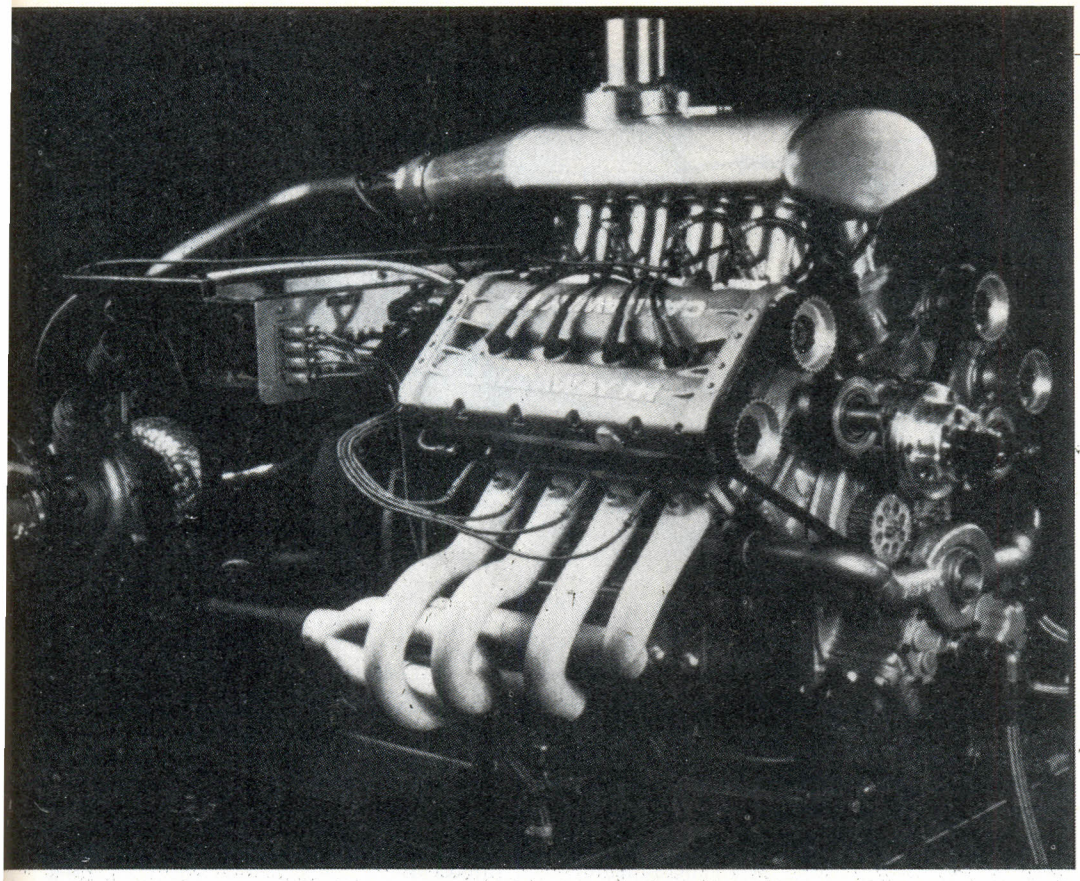
1



2

che nel motore Carma-Facetti a quattro cilindri che corre nel campionato Endurance viene impiegata questa soluzione tecnica. Al fine di ottenere la massima rigidità vengono impiegati dei cappelli di banco in alluminio rinforzati con inserti in acciaio, ciascuno dei quali è fissato al basamento (anche questo naturalmente in lega di alluminio) mediante quattro prigionieri. Inferiormente il basamento è chiuso da una «coppa» in alluminio, le cui pareti vanno a sfiorare l'albero a gomiti, dotata di feritoie a «effetto raschiante» (come in tutti i motori da corsa delle ultime generazioni) in modo da ridurre al minimo le perdite dovute allo sbattimento. Come già detto ogni bancata è dotata di un proprio blocco cilindri, interamente in lega leggera, con canne con riporto Nikasil e Mahle, che assicura una eccellente trasmissione del calore e che è caratterizzato da eccezionali doti anti-usura ed anti-ingranamento. Anche in questo caso uno dei principali obiettivi che il progettista si è posto è quello della massima rigidità. Ogni blocco cilindri ed ogni testa vengono fissati al basamento per mezzo di 10 prigionieri in acciaio speciale ad alta resistenza (175 kg/mm² e ad elevato coefficiente di dilatazione termica che consente di mantenere praticamente invariato il carico sui suoi componenti che vengono fissati.

ANCHE I PISTONI sono costruiti in Germania dalla Mahle; sono in lega di alluminio, stampata a caldo, con elevato contenuto in silicio, per contenere il coefficiente di dilatazione termica, con mantello ad H. Ciascuno di essi è dotato di tre segmenti. Le bielle in titanio vengono anche esse da Stoccarda dato che sono quelle della Porsche 935. L'albero a gomiti è in acciaio legato SAE 4340 (corrispondente al nostro Uni 40 Ni Cr MO 7); il grezzo dal quale viene ottenuto l'albero è ricavato mediante un procedimento estremamente sofisticato, tripla fusione sotto vuoto più stam-



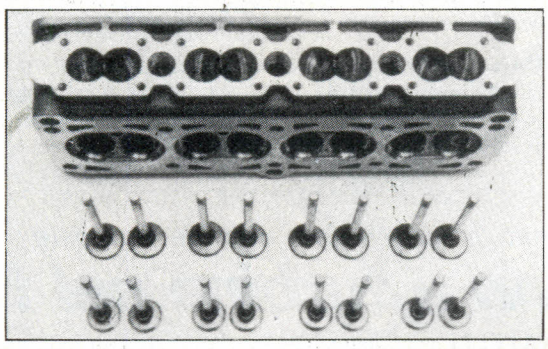
❶ Vista esplosa dei componenti del motore Callaway H H; si possono tra l'altro osservare chiaramente il basamento separato dai due blocchi cilindri (l'unione viene ottenuta per mezzo di 20 prigionieri), i cappelli di banco, la «coppa» dell'olio (la lubrificazione è a carter secco, naturalmente) e la cascata di ingranaggi che comandano gli organi accessori.

❷ Il motore Callaway H H è estremamente compatto; i vari accessori (pompe olio, acqua etc...) sono installati non ai lati del basamento ma davanti ad esso per ridurre al minimo l'ingombro trasversale del basamento e consentire l'ottenimento di un buon effetto suolo.

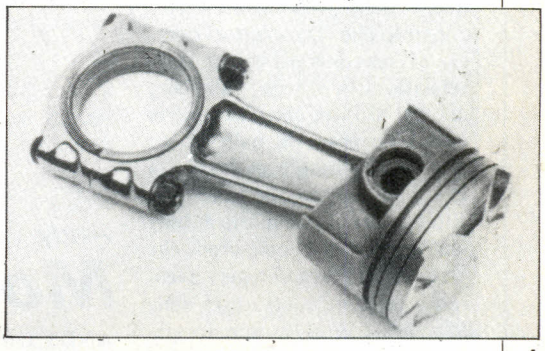
❸ Benché le valvole siano un poco più piccole di quelle del Cosworth è stato possibile ottenere dei risultati assai buoni grazie ad un accuratissimo studio fluidodinamico.

❹ I pistoni stampati sono prodotti dalla Mahle; le bielle in titanio sono quelle della Porsche 935.

paggio, e costa la bellezza di 1300 dollari! Ciascuna testa è costituita da due parti sovrapposte: la testa vera e propria, con camere di combustione e condotti, e un «sopratesta» nella quale sono alloggiati gli alberi a camme (2), mossi da cinghia dentata, e le punterie a bicchiere (diametro 34,5 mm). L'angolo tra le valvole (che naturalmente sono quattro per cilindro) è di 46°. Le valvole di aspirazione sono da 33,8 mm e quelle di scarico da 28,8 mm. Benché questi valori siano leggermente inferiori a quelli del Cosworth, al flussimetro si sono ottenute delle portate migliori di quelle che si sono lette per la testa del motore inglese! Questo pare sia dovuto particolarmente a evoltissima conformazione e ben studiato, dimensionamento dei condotti. La lubrificazione, come in tutti i motori da competizione, è a carter secco. L'alimentazione è affidata a un complesso di iniezione Hilborn (come quello del Cosworth) e mentre la accensione è una Mallory. Il motore completo pesa solo 125 kg (il che vuol dire circa 27 kg meno del Cosworth); esso inoltre risulta più corto di 12 cm e più stretto di 15 cm (cosa molto importante ai fini dell'ottenimento di un adeguato effetto suolo) rispetto al rivale inglese.



3



4

Intanto i piloti della Cart si preoccupano

Si va verso una catastrofe nelle corse americane?

Jackie Stewart è convinto che le monoposto Usa siano poco sicure

MENTRE SPUNTANO come grappoli motori sempre più potenti e veloci, l'ambiente della F. Cart sta ribellandosi alle eccessive prestazioni raggiunte dalla monoposto in questo 1984. Teo Fabi, che non si può non definire pilota coraggioso, dopo la sua pole position a Indianapolis nel 1983, ha affermato che **«nell'edizione della 500 miglia di quest'anno si sono visti troppi incidenti tra prove e gara. In particolare quello che è accaduto a Patrick Bedard, la cui vettura si è disintegrata dopo l'urto contro i muri di Indy, fa meditare. Anche se amo Indy credo che sia diventato troppo pericoloso correre da queste parti».** È in sostanza il commento di tutti i piloti della Cart che nel 1984 hanno migliorato le prestazioni assolute nell'ovale dell'Indiana. Nell'ambiente, infatti, c'è molto timore per quello che potrà accadere in futuro.

L'APPELLO DI STEWART. Jackie Stewart, che segue per la rete televisiva Nbc il campionato di F. Cart, è stato uno dei primi a battersi per migliorare la sicurezza in queste competizioni. **«Sono convinto che ci troviamo sull'orlo di una catastrofe. È necessario che gli organi direttivi facciano qualcosa per calmare le prestazioni delle monoposto. Ma temo fortemente che prima delle decisioni in materia di sicurezza dovremmo attendere un grosso incidente, con tre piloti uccisi dalle loro vetture. Quando una monoposto sfreccia ai 300 all'ora compie mediamente 91 metri al secondo e il corpo umano**

Charles G. Proche

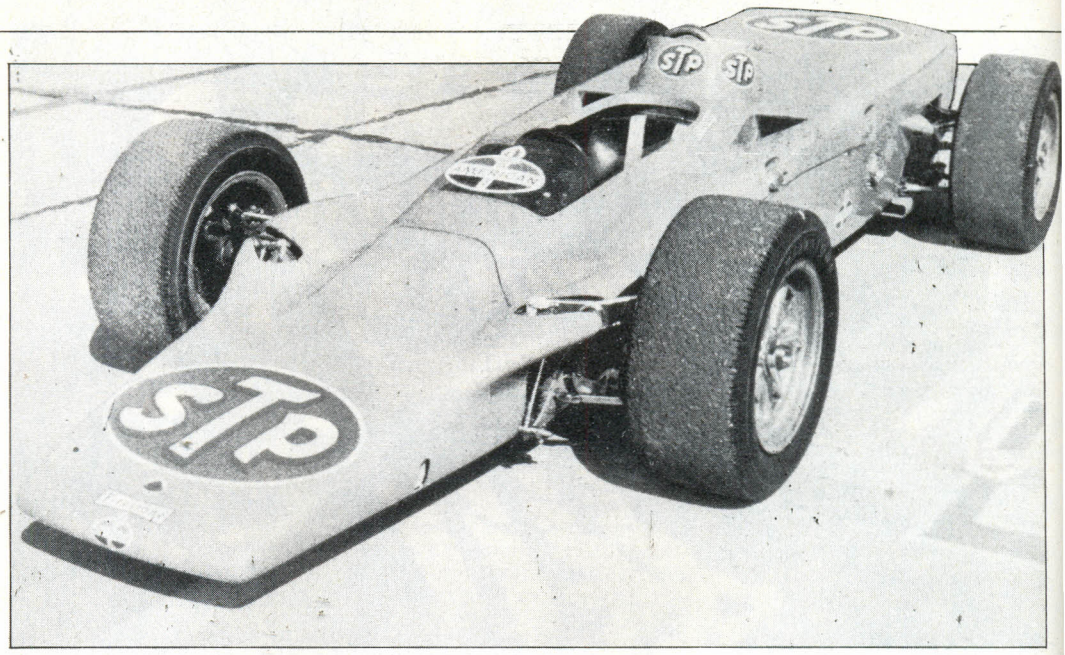
segue

Verso una catastrofe?

segue

difficilmente riesce a reagire a velocità così elevate. Urtare un muro di protezione ai 300 equivale a cadere dall'Empire State Building di New York con la propria autovettura. Il corpo umano assorbe in questi casi una forza di 60 G, ed è umanamente impossibile sopravvivere stretti nell'abitacolo di una monoposto di F. Cart. La mia proposta è quella di aumentare la superficie deformabile della scocca, portandola dagli attuali 1,4 piedi ai più consoni 2,75».

ALETTONI. Quali sono secondo gli esperti i motivi che hanno portato ad un incremento così elevato delle prestazioni delle monoposto del 1984 rispetto a quelle dell'anno scorso? La risposta viene dagli studi compiuti nel settore aerodinamico e in quello delle gomme. Stewart è convinto che **«i costruttori ricercano il massimo nel campo delle velocità. Ciò spiega l'aumento dei tubi di Pitot che si vedono in corsa. Le prove in galleria del vento non sono più un lusso ma una vera e propria necessità. Ritengo che le monoposto di Indy non siano altro, oggigiorno, che aerei che si cerca di tenere ancorati a terra».** La struttura delle March 84 è al momento più stretta di 2 pollici rispetto al modello dell'anno scorso. **«Non sembra essere molto ad occhio nudo** — dice il progettista della monoposto Robin Herd —**ma teoricamente il restringimento ha ridotto la reistenza all'aria del 7%».** Il parere dei piloti vuole a tal proposito sottolineare che le March sono estremamente semplici da pilotare, in quanto il loro comportamento è tendenzialmente neutro. Per Herd **«il raggiungimento delle massime prestazioni agli ovali è determinato dalla neutralità della monoposto. Gli alettoni non servono tanto a creare o diminuire la deportanza quanto a variare l'assetto in funzione dell'autodromo in cui si corre».**



La Stp a turbina che corse nel 1968 guidata da Mario Andretti. La monoposto rischiò addirittura di vincere.

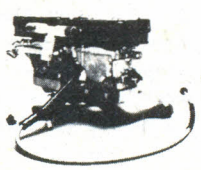
SUPER GOMMA. L'altro fattore responsabile delle velocità pazzesche dalle F. Cart è rappresentato dalle nuove coperture Goodyear. La gomma versione '84 ha caratteristiche termiche migliori e il fatto che in qualificazione il primo giro sia generalmente il più rapido dimostra che il nuovo pneumatico ha costituito un fattore incisivo. L'impegno della Goodyear nella F. Cart è infatti quest'anno molto pressante. La casa statunitense ha raccolto parecchie voci secondo le quali la Michelin sarebbe intenzionata ad entrare nel mercato delle corse Indy entro breve tempo. Per la Goodyear, quindi, lo stimolo e la ricerca di miglioramento continuo per scongiurare la possibile messa in crisi del proprio monopolio sono imperativi d'obbligo. (c.g.p.)

Andy Granatelli rilancia una vecchia proposta

Motori a turbina nel futuro?

ANDY GRANATELLI, presidente della Stp Corporation ha l'intenzione di riproporre al mondo della F. Cart la soluzione della vettura a turbina. Le sue monoposto del 1968 e 1969, che rischiarono di vincere la 500 miglia di Indianapolis, sono, a livello motoristico, un buon punto di partenza per sviluppare un progetto in tal senso. Granatelli, che è stato per lungo tempo il manager e lo scopritore del talento di Mario Andretti nelle corse, ha formalmente presentato la sua richiesta alla commissione tecnica dell'Usac, l'automobil club americano, circa sei mesi fa. La risposta, che ancora non è giunta, dovrebbe però essere negativa. Granatelli comunque non ha intenzione di demordere, e spera vivamente che l'Usac ritorni sui propri passi e dia parere favorevole alla proposta. Il problema dell'utilizzo di propulsori a turbina, che finora hanno avuto scarso successo nel mondo delle corse, è legato a questioni regolamentari. Il regolamento delle gare Cart, infatti impone a tutte le squadre di utilizzare carburante a metanolo impedendo di conseguenza il montaggio dei propulsori a turbina. Nel 1969 l'Usac vietò ufficialmente questi tipi di motori quando divenne chiaro che tutte le monoposto li avrebbero usati. Anche in quella occasione Granatelli si oppose ma non riuscì a modificare la normativa. (c.g.p.)

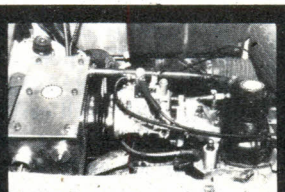
NOVITÀ KIT aspirazione
per FIAT RITMO 105 e RITMO ABARTH 125



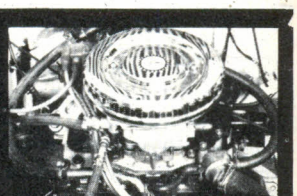
con 2 carburatori WEBER 40 dcnf

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

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



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



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

Formula 1 World Championship 1984

ZOOM

PRIMA PARTENZA: VOLA L'ALETTONE DELLA BRABHAM DI PIQUET DOPO L'URTO CON MANSELL (FotoAmaduzzi)

GP USA/DETROIT

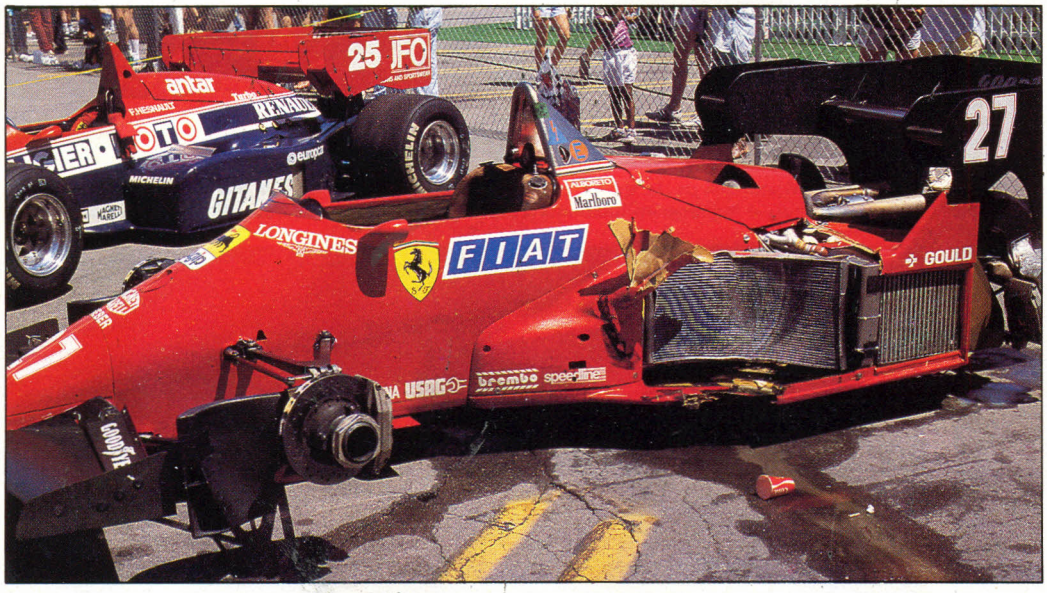
parmalat

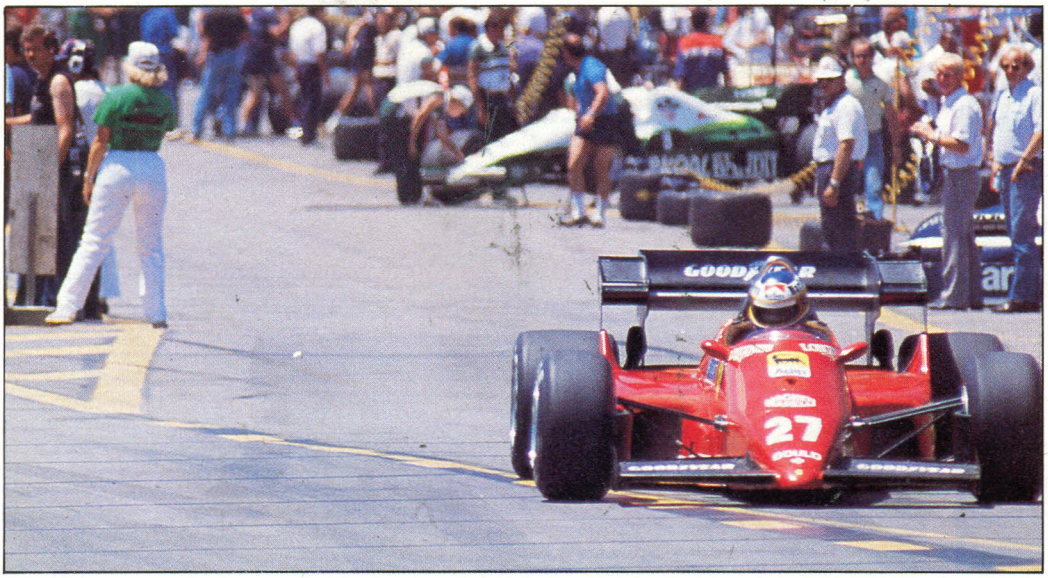
La carambola di Mansell

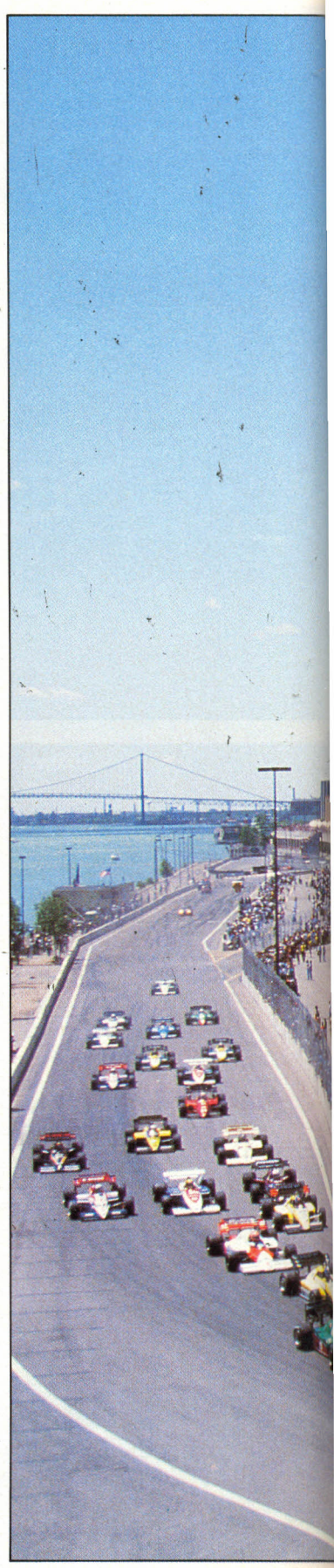
Pronti, via: Mansell si porta tra Prost (7) e Piquet (1) ma aggancia quest'ultimo (FotoAmaduzzi) **e innesca un incidente coinvolgendo anche Alboreto** (FotoVillani)

Alboreto doppia iella

A Detroit Michele Alboreto ha condotto una gara magnifica ma è stato costretto al ritiro (era secondo!) per la rottura di una turbina. A destra, il pilota mentre rientra ai box; è con lui Marco Piccinini, il d.s. della Ferrari (FotoAmaduzzi). **Sotto, la 126 C4 di Alboreto dopo l'urto con la Brabham di Piquet nel corso della prima partenza** (FotoVillani). **In basso, ancora Alboreto mentre torna in pista con il «muletto» per il giro di ricognizione dopo l'incidente al via** (FotoAmaduzzi). **Nella pagina accanto, il «treno» dei protagonisti dopo la seconda partenza: Piquet (Brabham) è davanti a Prost (McLaren n. 7), Mansell (Lotus n. 12), e Alboreto**





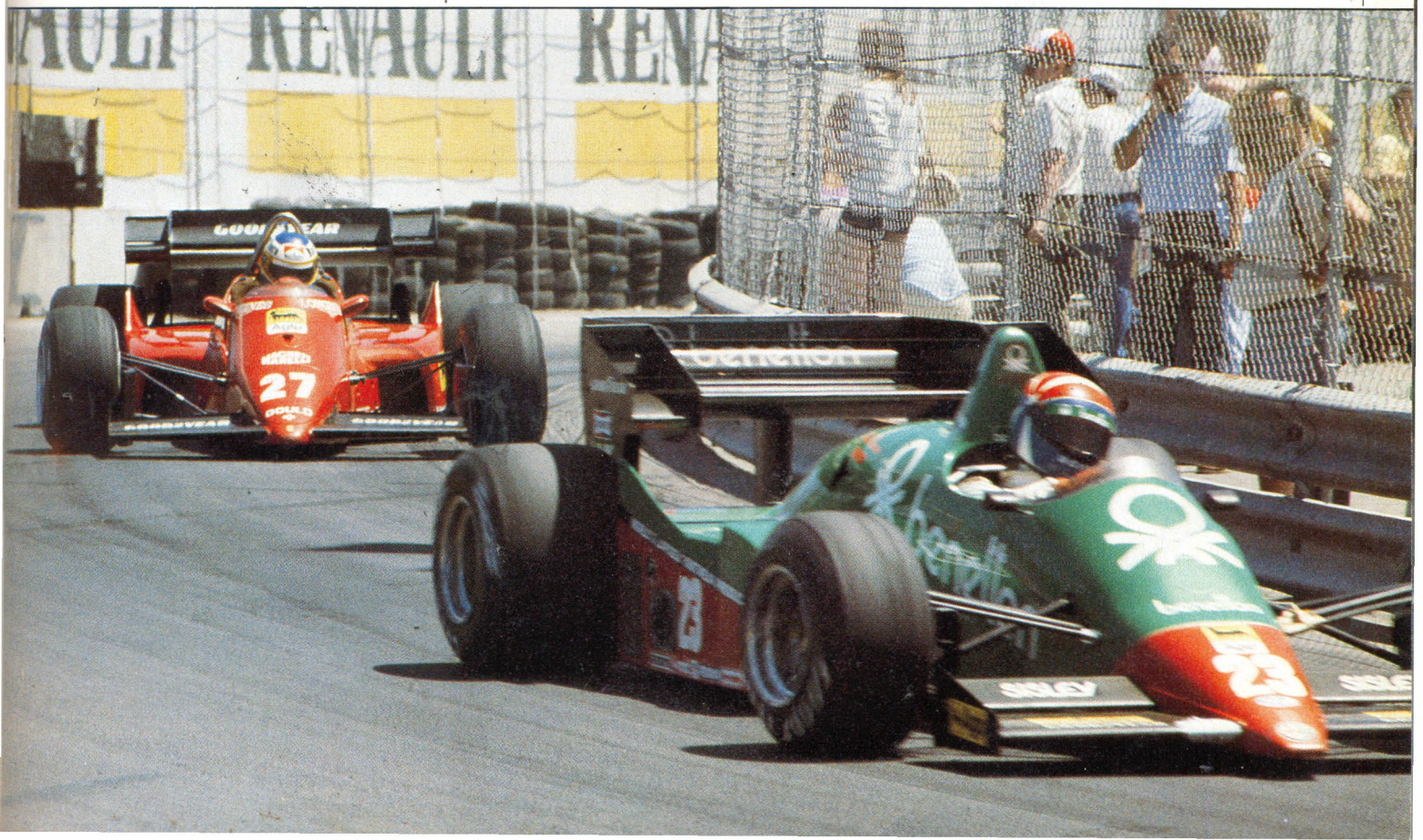


GP USA/DETROIT

Marlboro
RENAULT elf
John Player Special
GOODYEAR
parmalat

L'acuto dell'Alfa

Molto lineare la seconda partenza a Detroit (a sinistra): Piquet è davanti a Prost (7), Mansell (12), Alboreto (27, De Angelis (11), Warwick (16), Cheever (23), Lauda (8), Tambay (15), Senna (19), Brundle (3), Boutsen (18), De Cesaris (26), Bellof (4), Winkelhock (14), Arnoux (28), Cecotto (20), Hesnault (25) e Laffite (5) (FotoColombo). **Sopra, Cheever e Alboreto in bagarre** (FotoVillani). **Poi Eddie è passato** (FotoAmaduzzi)



AUTO SPRINT

Martin Brundle

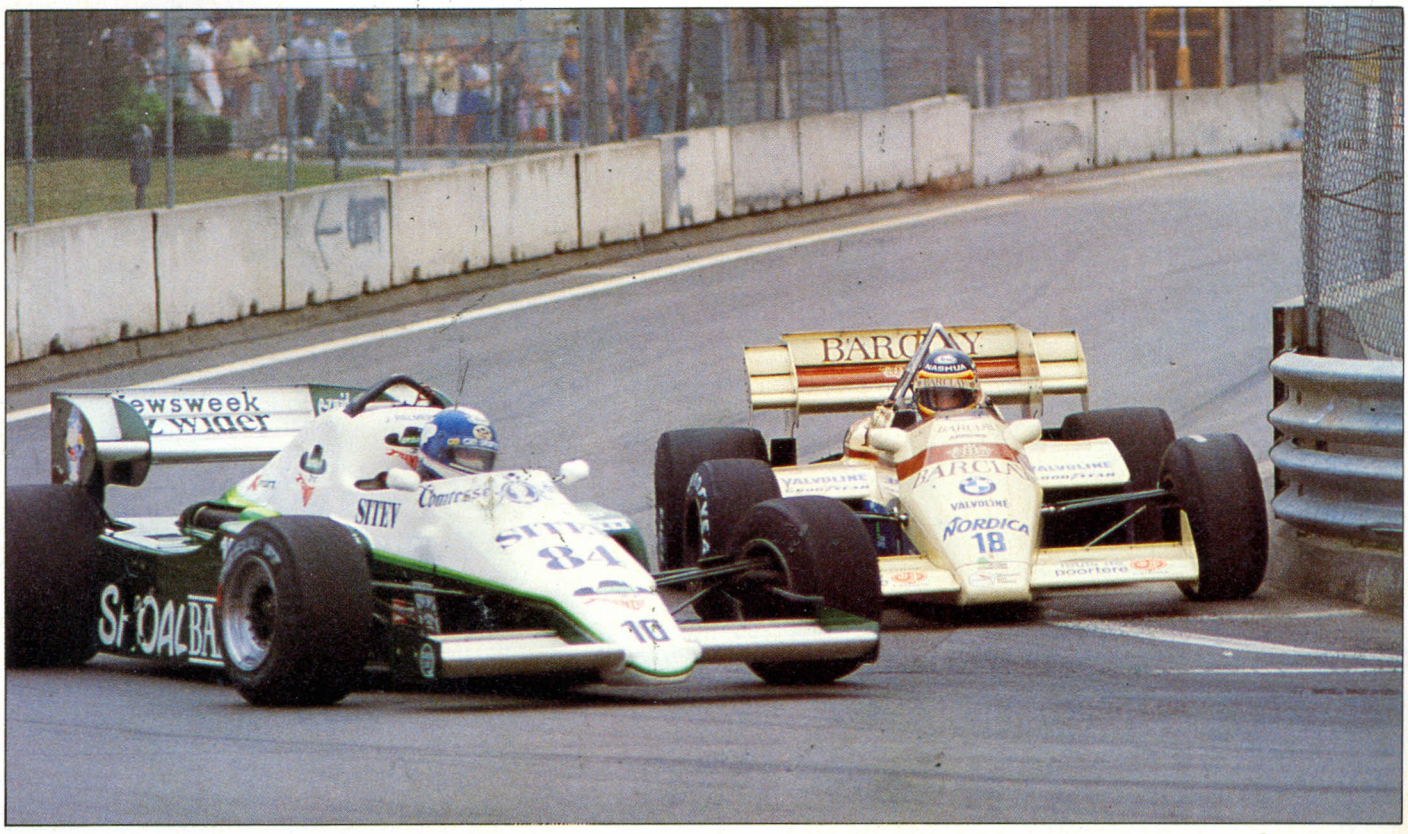
GP USA/DETROIT

(Foto Villani)

RACING
for BRITAIN
GOODYEAR
DeLonghi
HEATERS
Tyrrell
Ford
3
CHAMPION

Aperta la caccia a Mansell

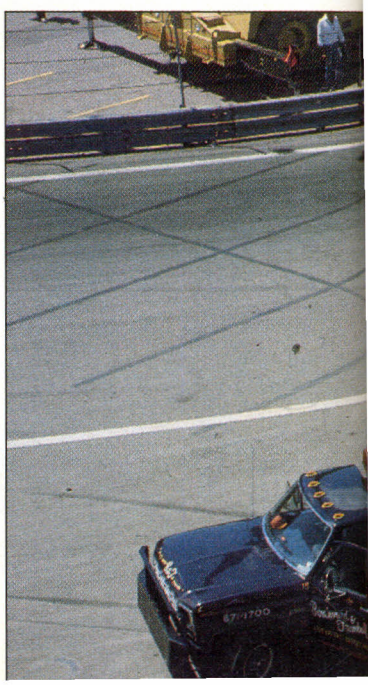
Dopo essersi portato piuttosto vicino al battistrada Piquet, Mansell è stato rallentato da guai al cambio ed è stato raggiunto dal duo Alboreto-Cheever (sopra nella foto di Amaduzzi) **che lo hanno poi superato. A destra, Piquet davanti a Bellof alla curva della chiesa, una delle più caratteristiche di Detroit.** (Foto Villani). **Sotto, Palmer «di traverso», infilato da Boutsen. Nella pagina accanto, l'eccellente De Angelis** (FotografieVillani)



John Player Special
11
elf
GOODYEAR

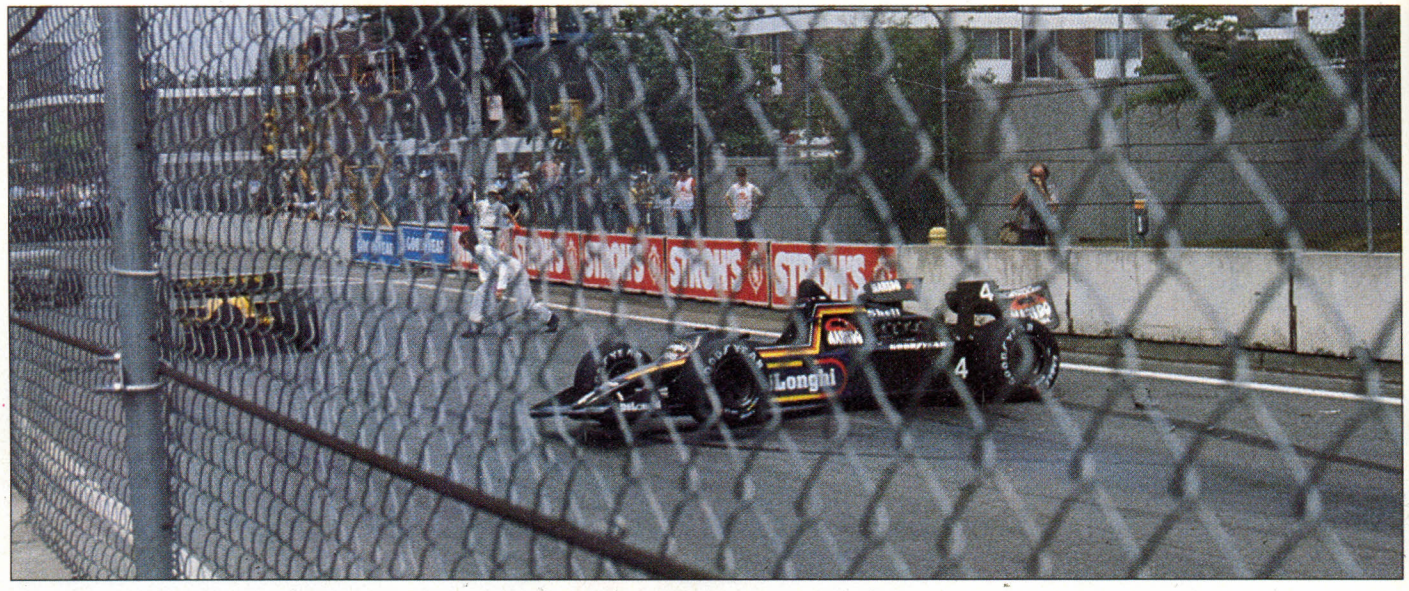
Ayrton toccata e fuga

Ben dieci sono stati a Detroit gli incidenti «ufficiali» e molte altre le rotture causate da un circuito terribilmente «scassamacchine». Al 21° giro Senna ha urtato un muretto ed è stato costretto a fermarsi (sopra e a sinistra nelle foto di Colombo). **In basso a sin., Senna è aiutato a scendere ma si porta via il volante** (Foto Amaduzzi); **sotto, la Toleman viene spostata proprio mentre passa il battistrada Piquet** (FotoColombo). **Nella pagina accanto, Ayrton corre in zona sicurezza** (FotoAmaduzzi) **senza problemi. Poco prima era stato aiutato dai commissari** (FotoColombo)



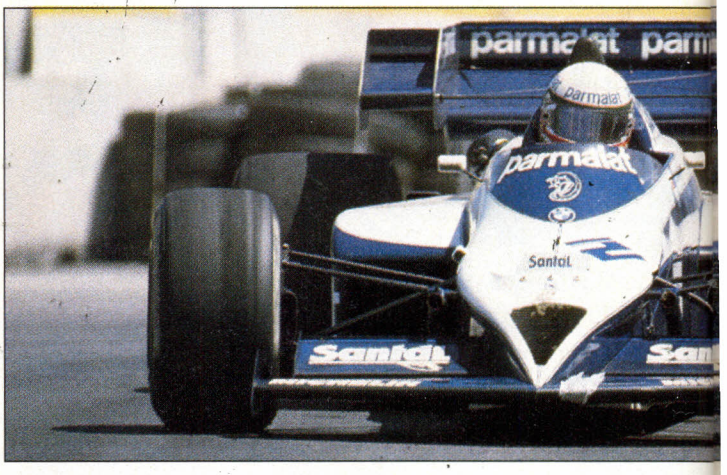
Marlboro

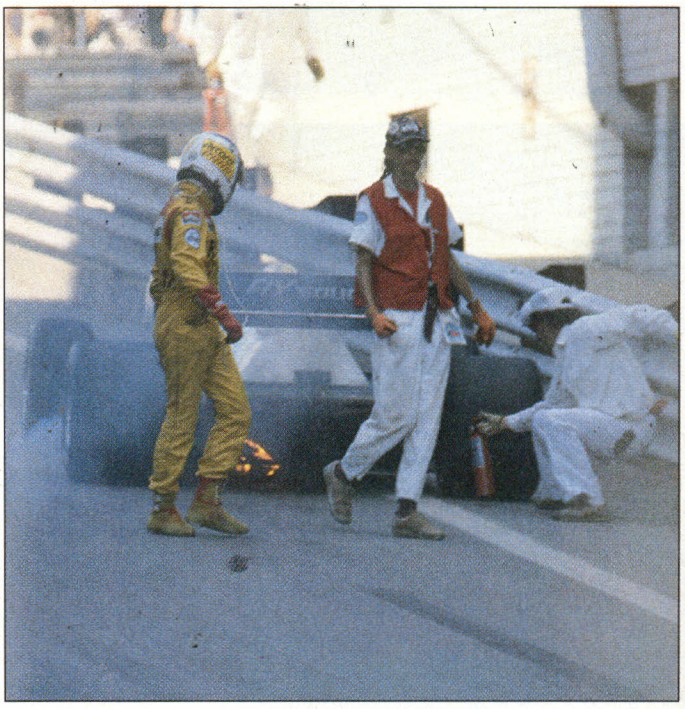
Segafredo
CIRCUIT

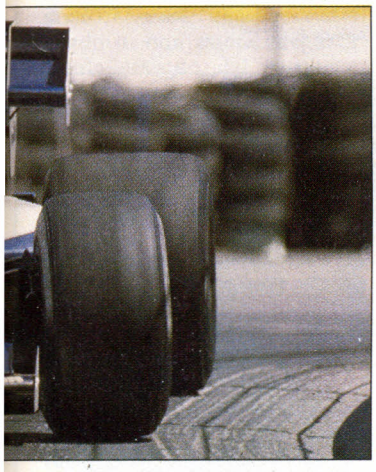


Stefan, troppe confidenze

Stefan Bellof ha «giocato» da campione con la leggera Tyrrell a Detroit ma tra prove e gara ha accumulato tre incidenti per urto contro i muretti. In alto e sotto, il «botto» che lo ha fermato in prova per la rottura del cerchio posteriore destro. A destra, Teo Fabi: finalmente un po' di fortuna per il milanese davanti a un pubblico che ormai gli è amico. In basso a des. il ritiro di Rosberg per rottura del motore Honda (FotoColombo)

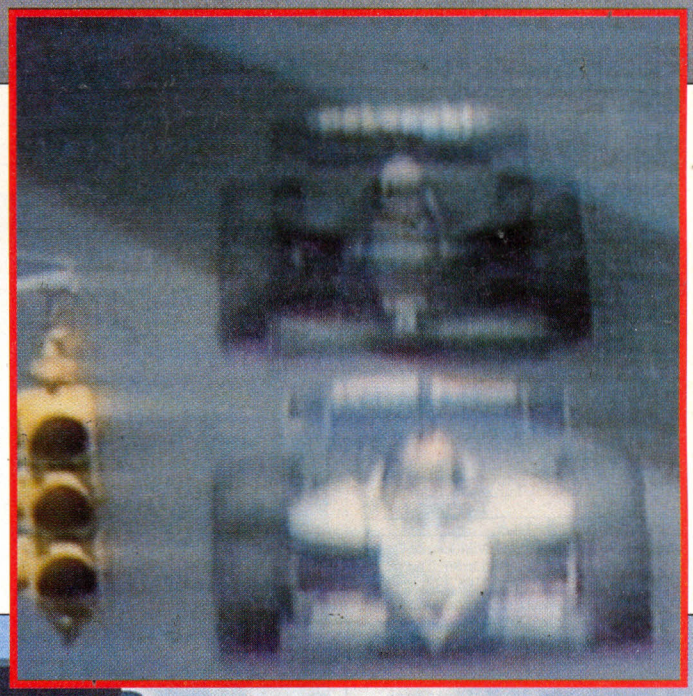


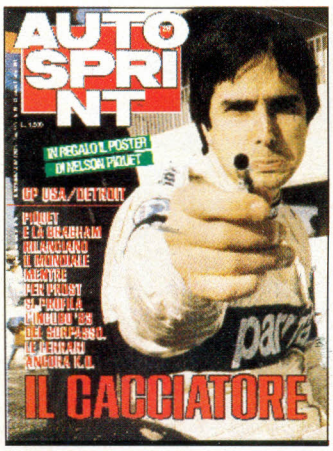


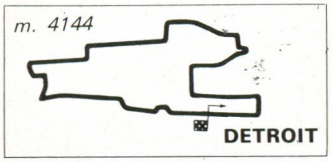


La seconda di Nelson

È bastato che i tecnici della Bmw mettessero finalmente a punto il 4 cilindri secondo le benzine con ottano regolare per permettere a Nelson Piquet di tornare protagonista di primo piano vincendo due GP in fila. Sopra, Nelson davanti a Prost nel finale: il francese riuscirà però a «sdoppiarsi» (FotoVillani). **A destra, l' arrivo del campione del mondo davanti all'incredibile Brundle** (FotoAttualfoto).**Sotto, ancora una immagine dell'arrivo** (FotoAmaduzzi)







Così' (in 26) al via

1. FILA			
1	**Nelson Piquet**	7	**Alain Prost**
	Brabham Bmw		McLaren Tag
	1'40"980		1'41"640
2. FILA			
12	**Nigel Mansell**	27	**Michele Alboreto**
	Lotus Renault		Ferrari
	1'42"172		1'42"246
3. FILA			
11	**Elio De Angelis**	16	**Derek Warwick**
	Lotus Renault		Renault
	1'42"434		1'42"637
4. FILA			
19	**Ayrton Senna**	23	**Eddie Cheever**
	Toleman Hart		Euro Alfa Romeo
	1'42"651		1'43"065
5. FILA			
15	**Patrick Tambay**	8	**Niki Lauda**
	Renault		McLaren Tag
	1'43"289		1'43"484
6. FILA			
3	**Martin Brundle**	26	**A. De Cesaris**
	Tyrrell Ford		Ligier Renault
	1'43"754		1'43"998
7. FILA			
18	**Thierry Boutsen**	14	**M. Winkelhock**
	Arrows Bmw		Ats Bmw
	1'44"063		1'44"228
8. FILA			
28	**René Arnoux**	4	**Stefan Bellof**
	Ferrari		Tyrrell Ford
	1'44"748		1'44"940
9. FILA			
20	**Johnny Cecotto**	25	**F. Hesnault**
	Toleman Hart		Ligier Renault
10. FILA			
5	**Jacques Laffite**	9	**Philippe Alliot**
	Williams Honda		Ram Hart
	1'46"225		1'46"333
11. FILA			
6	**Keke Rosberg**	17	**Marc Surer**
	Williams Honda		Arrows Ford
	1'46"495		1'46"626
12. FILA			
2	**Teo Fabi**	10	**Jonathan Palmer**
	Brabham Bmw		Ram Hart
	1'47"974		1'47"743
13. FILA			
22	**Riccardo Patrese**	24	**P. Carlo Ghinzani**
	Euro Alfa Romeo		Osella Alfa Romeo
	1'47"974		1'48"865

NON QUALIFICATO:
21 Huub Rothengatter (Spirit Ford) 1'49"955. Marc Surer (Arrows Ford) non ha preso la partenza al secondo via perché la sua squadra non aveva la vettura muletto per sostituire la monoposto danneggiata nell'urto con la Brabham di Piquet.

Così (in 6) al traguardo

PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO	MEDIA	DISTACCO
1. **Nelson Piquet**	Brabham Bmw	63	1.55'41"842	131,449 kmh	
2. **Martin Brundle**	Tyrrell Ford	63	1.55'42"679	131,300 kmh	0"837
3. **Elio De Angelis**	Lotus Renault	63	1.56'14"480	130,830 kmh	32"638
4. **Teo Fabi**	Brabham Bmw	63	1.57'08"370	129,873 kmh	1'26"528
5. **Alain Prost**	McLaren Tag	63	1.57'37"100	128,795 kmh	1'55"258
6. **Jacques Laffite**	Williams Honda	62	1.57'18"068	127,620 kmh	1 giro

Questi (20) i ritirati

PILOTA	VETTURA	GIRI	CAUSA
Michele Alboreto	Ferrari	49	turbo
Keke Rosberg	Williams Honda	47	motore
Derek Warwick	Renault	40	cambio
Stefan Bellof	Tyrrell	33	incidente
Patrick Tambay	Renault	33	cambio
Phillippe Alliot	Ram Hart	33	incidente
Niki Lauda	McLaren Tag	33	motore
Nigel Mansell	Lotus Renault	27	cambio
Thierry Boutsen	Arrows Bmw	27	turbo
Andrea De Cesaris	Ligier Renault	24	cambio
Johnny Cecotto	Toleman Hart	23	cambio
Eddie Cheever	Euro Alfa Romeo	21	scambiatore
Ayrton Senna	Toleman Hart	21	incidente
Riccardo Patrese	Euro Alfa Romeo	20	sospensione
Francois Hesnault	Ligier Renault	3	incidente
Pier Carlo Ghinzani	Osella Alfa Romeo	3	incidente
René Arnoux	Ferrari	2	incidente
Jonathan Palmer	Ram Hart	2	incidente
Manfred Winkelhock	Ats Bmw	1	motore
Marc Surer	Arrows Ford	1	incidente alla 1. partenza

I primati

GIRO PIÙ VELOCE IN GARA

Derek Warwick (Renault Re 50) in 1'46"221 alla media di 136,357 kmh. Primato precedente: John Watson (McLaren Ford Mp4) in 1'47"668 alla media di 130,610 kmh (1983).

PRIMATO SULLA DISTANZA

Nelson Piquet (Brabham Bmw Bt 53) 63 giri in 1.55'41"842 alla media di 131,449 kmh. Primato precedente: Michele Alboreto (Tyrrell Ford 012) che nel 1983 aveva compiuto la distanza alla media di 130,610 kmh.

Classifiche iridate

MONDIALE PILOTI

Prost 34,5; Lauda 24; De Angelis 19,5; Piquet 18; Arnoux 16,5; Warwick 13; Rosberg 11; Alboreto 9; Brundle 8; Tambay 7; Bellof, Mansell 5; Senna 4; Cheever, Patrese, Fabi 3; De Cesaris 2; Boutsen, Laffite 1.

MONDIALE COSTRUTTORI

McLaren 58,5; Ferrari 25,5; Lotus 24,5; Brabham 21; Renault 20; Tyrrell 13; Williams 12; Euro Alfa Romeo 6; Toleman 4; Ligier 2; Arrows 1.

Podio di Detroit: da sin. Brundle, Piquet, miss Mondo «colored» e De Angelis (FotoVillani). **Sotto a sin., Ken Tyrrell** (FotoVillani) **segue la corsa di Brundle che, a destra, è baciato dalla miss** (FotoColombo)

EURO F.3/Il «caso Capelli» al Gran Premio Lotteria

Il pasticciaccio di Monza

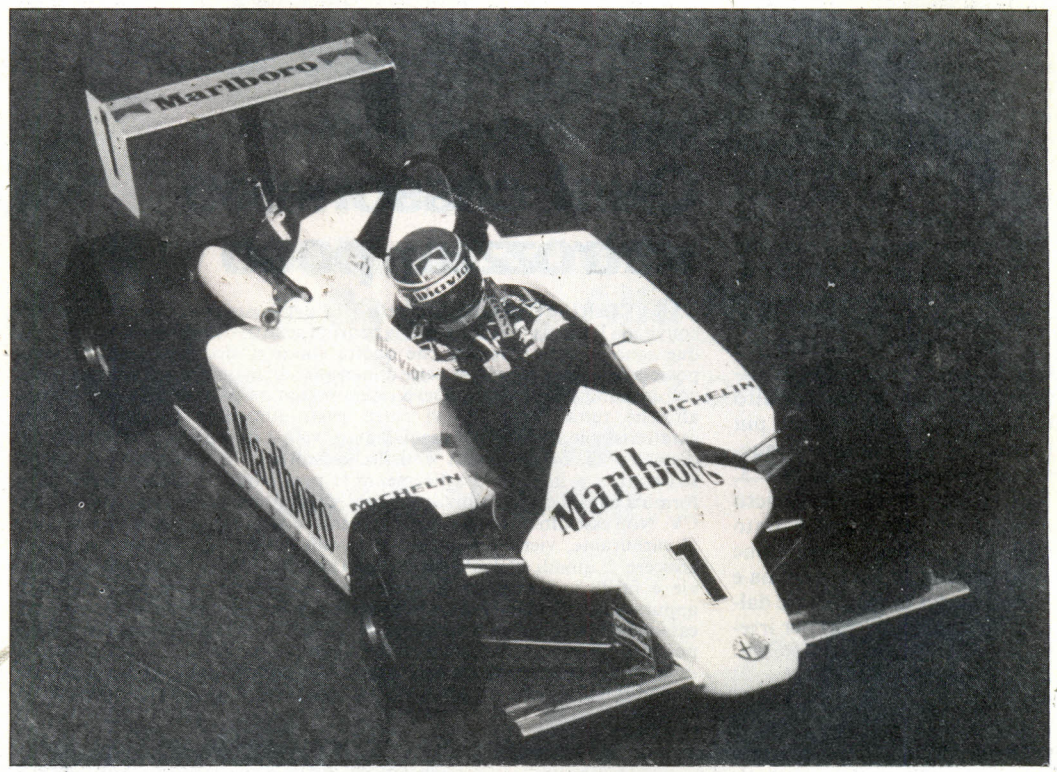
L'esclusione di Ivan dalla classifica (irregolarità al cassoncino di aspirazione) fa nascere dubbi sulla credibilità di una formula che deve creare i campioni del domani

di **Luigi Massari**

LA CONCLUSIONE del recente Gran Premio Lotteria di Monza ha lasciato l'amaro in bocca a parecchi. Dal pubblico che aveva coralmente sostenuto Ivan Capelli durante tutta la giornata, agli osservatori. Ma l'ultima domenica di giugno ha, più concretamente, sferrato un duro colpo alla squadra di Enzo Coloni che, presente con quattro piloti, si è infine ritrovata come unico risultato in classifica il nono posto del giovanissimo peruviano Jochamowitz. Bernard Santal ha rinunciato a prendere parte alla corsa ritenendo di non essere adeguatamente assistito dal suo team (nella pagina seguente pubblichiamo il comunicato di risposta di Enzo Coloni al pilota francese), Alessandro Santin è stato tamponato dopo poche centinaia di metri di gara, ma soprattutto Ivan Capelli è stato tolto di classifica per irregolarità tecniche. I commissari sportivi si sono limitati a due ore e mezzo dalla conclusione della corsa, a comunicare la loro decisione di escludere Capelli dalla classifica mantenendone riservato il motivo. Sulle prime non è stato semplice accertare le cause del provvedimento: chi la indicava nel peso della monoposto inferiore al minimo regolamentare, chi nel cassoncino di aspirazione dalla tenuta non perfettamente stagna, chi in entrambe le irregolarità assieme.

NEI PRIMI GIORNI della settimana scorsa è stata la tesi che coinvolgeva il cassoncino di aspirazione a prendere il sopravvento, non senza che corressero pure voci relative ad astuzie nel sistema di aspirazione dell'aria ritenute superiori alle possibilità tecniche di un team di dimensioni normali come quello di Enzo Coloni. Il team manager si è affrettato però a smentire questa ipotesi, addossandosi interamente la responsabilità dell'accaduto. Un episodio di per sé grave, ancora più triste perché conivolge un pilota, Capelli, che rimane uno dei più promettenti giovani del nostro automobilismo agonistico. Il solo Colo-

segue



Parlano i principali imputati

Coloni: «È solo colpa mia» Capelli: «Non sono un ladro»

COSA c'era di realmente irregolare sulla macchina guidata da Ivan Capelli a Monza? Sono pochi a saperlo con precisione e nessuno a volerlo dire. Si limitano a dichiarare: «Non perfetta tenuta del cassoncino di aspirazione, non posso dirle di più...». **«Durante le verifiche nelle prove di qualificazione** — dice il team manager di Capelli — **tutto è sempre risultato regolare. Dopo la finale i commissari hanno prelevato tutta la benzina rimasta nel serbatoio della macchina di Ivan Capelli, c'è stata qualche perplessità ma poi il peso è stato riscontrato non inferiore ai 455 kg. Alla prova col vacuometro del cassoncino sono risultati dei valori diversi dai normali. Non capisco perché ci sia stato il reclamo dato che a quel punto dovevamo già essere automaticamente tolti di classifica. Io sono il responsabile della squadra e la responsabilità di tutto è interamente mia: non serve a nulla che racconti scuse, in qualsiasi caso ho sbagliato io. Del resto cassoncini non in regola si riscontrano quasi ad ogni gara di F. 3 e nessuno solleva per questo un caso, come pare invece che stia succedendo con me. Trivellato ha sfruttato una possibilità che è offerta a tutti i concorrenti dal regolamento, non ho niente contro di lui».**

In alto Capelli con la Martini-Alfa Romeo del team Coloni in Parabolica a Monza (Attualfoto). **Qui sotto il team manager umbro e il pilota milanese. Il primo si è addossato ogni responsabilità, il secondo non si dà pace** (Foto Ungaro)

ED ECCO la versione dei fatti di Pino Trivellato: **«Dopo la gara hanno controllato le macchine dei primi tre arrivati** — racconta il tecnico vicentino — **quelle di Capelli, Berger e Langes: al vacuometro i cassoncini**

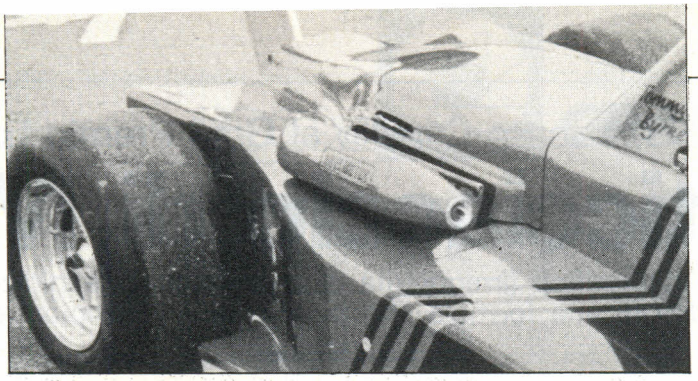
segue

Caso Capelli

segue

ni può sapere (oltre ai commissari) se si debba considerare l'irregolarità frutto di leggerezza o di una scelta. Il G.P. Lotteria era la prima gara dell'Euro F.3 in Italia quest'anno, le prove avevano evidenziato minacciosamente la possibilità di fuga dello scozzese Dumfries in campionato, la corsa veniva trasmessa in televisione e si trattava per Capelli della prima uscita con i colori del nuovo sponsor: solide tentazioni. Per contro, solo entità astratte: una brutta figura, la reputazione di un pilota, lo sport. Le prime due «rimediabili» con qualche vittoria leale, che sia Coloni sia Capelli hanno le capacità necessarie per vincere nel rispetto delle regole: l'altra sempre più trascurata. Per limitarci a questo campionato europeo di F.3, Byrne è stato trovato sotto peso a Magny Cours, Hunt è stato tolto di classifica a Silverstone (coincidenza: la sua macchina e la gara erano sponsorizzate dalla medesima industria) per irregolarità nell'aspirazione, sei piloti si sono visti annullare i tempi di una sessione di prove al Nürburgring per non essersi presentati alle verifiche al termine del turno.

TROPPE IRREGOLARITÀ per una categoria propedeutica che si vuole rivolta alla formazione dei futuri campioni dello sport automobilistico. Da anni circolano insinuazioni nell'ambiente della F.3, si accusano di superficialità i controlli tecnici in diversi autodromi, qualcuno arriva addirittura a parlare di connivenze, di omertà reciproca. Siamo dell'avviso che il più delle volte si applichi il «calunniate, calunniate...». E contro questa tattica subdola i regolamenti offrono l'onesta difesa del reclamo. E quando qualcuno si ritenga svantaggiato in maniera non leale, è preferibile ricorra al regolamento piuttosto che a vuote lamentazioni. Un'azione sgradevole, che richiede da parte del reclamante la certezza di essere perfettamente in regola ma che soprattutto stona in un ambiente di competizioni i cui protagonisti diretti rischiano l'incolumità personale. Ed almeno questo dovrebbe indurre tutti al massimo rispetto reciproco. (l.m.)



Il cassoncino di aspirazione di una monoposto di F.3. La sua funzione è quella di limitare l'afflusso d'aria ai cornetti di alimentazione e quindi anche la potenza del motore

Cosa dice il regolamento Formula 3

Quel cassoncino «strozza» poco

CARATTERISTICA peculiare delle F. 3 è il cassoncino d'aspirazione che convoglia l'aria da miscelare con la benzina nelle trombette d'alimentazione: due sono le caratteristiche che questa «boite a air» deve assolutamente possedere, oltre a rispettare certe dimensioni di ingombro e di collegamento con la testata del motore. Deve essere realizzata in materiale non poroso affinché tutta l'aria che vi entra passi attraverso un'apertura dalle caratteristiche definite dal regolamento, vale a dire un foro cilindrico dal diametro di 24 millimetri e dallo spessore di 3 millimetri. È questa strozzatura a limitare drasticamente le possibilità dei motori della terza formula che da diversi anni sono fermi, come potenza massima, sui 167-170 CV. Non essendo infatti possibile aumentare la quantità d'aria da miscelare al carburante, viene a mancare ai cavalli l'alimentazione necessaria per crescere. È quindi evidente che facendo affluire (illecitamente) aria per altre vie è facile incrementare le prestazioni del motore. Da prove, è stato appurato che l'aumento di un millimetro del diametro del foro d'entrata nel cassoncino porta ad un incremento di 15-18 CV, circa il dieci per cento della potenza massima sviluppabile da un buon motore di F. 3. E ciò mentre le differenze riscontrabili fra due propulsori uguali, della stessa marca ed elaborati dallo stesso preparatore, può aggirarsi, al massimo, attorno ai 3-4 cavalli. □

È solo colpa mia...

segue

di Berger e di Langes hanno fatto segnare valori normali, quello di Capelli un valore troppo alto di depressione, una tenuta eccessiva che mi ha insospettito. Hanno poi tolto tutta la benzina con un tubicino calato all'interno del serbatoio ma non ho potuto vedere il peso della Martini. A me interessava solo il cassoncino e contro quello ho fatto reclamo: all'interno di un box i commissari lo hanno smontato e non è risultato conforme al regolamento. È ora mia intenzione di far smontare ad ogni gara il cassoncino dei primi tre classificati».

VITTIMA dell'irregolarità sulla sua monoposto, Ivan Capelli parla con voce spezzata per l'amarezza: **«Sono rimasto allibito da quanto successo. Vincere a Montecarlo e poi a Monza sarebbe stato il massimo: è stata la pesata a secco che ci ha bidonati. Il cassoncino? Da quanto mi ha detto Coloni era a posto. Dopo quanto ho fatto in sette anni di corse non mi sembra giusto che ora tutti mi siano contro, ma spero di far vedere coi miei successi futuri che l'inghippo di Monza non è dipeso da me. So che ora molti penseranno che le mie vittorie dello scorso anno e quelle nell'europeo prima di Monza siano state «sporche», ma ti giuro su ciò che ho di più caro che non è così: corro da quando avevo quattordici anni e da allora non ho mai rubato nemmeno una vite: mio padre, che da sempre segue le mie gare, lo sa ed è quello che ci è rimasto peggio».** (l.m.)

Il TNA ha escluso Santin dalla classifica della F.3 tricolore al Mugello

Il momento-no del team Coloni

IL 21 GIUGNO a Roma il tribunale nazionale d'appello si è pronunciato, togliendo di classifica Santin e Mancini, sul ricorso avverso la decisione dei commissari sportivi presenti alla gara del Mugello dell'8 aprile 1984 presentato dall'Euroteam. Il ricorso riguardava l'ammissione al primo turno di prove ufficiali dei piloti Santin e Mancini che sulla loro vettura montavano pneumatici da pioggia anche se la pista era asciutta. Ma andiamo con ordine. Al Mugello nella seconda prova di campionato italiano di F. 3 si era verificata una mancata consegna di gomme della Michelin al distributore Bardi per problemi aziendali. In base a ciò si era deciso, d'accordo con i commissari sportivi, di punzonare un massimo di 6 gomme a testa per pilota invece di 10. All'inizio del primo turno di prove ufficiali, l'Arno Racing e il Coloni Racing Car System, avevano mandato in pista rispettivamente Mancini e Santin con un treno di gomme da pioggia, dopo che i commissari sportivi avevano dato il loro benestare ritenendo il tempo incerto e minacciante pioggia. Avendo avuto questi due piloti la possibilità di equilibrare la vettura con gomme da pioggia (anche se la pista era asciutta) prima di montare quattro delle 6 gomme punzonate, gli altri team e l'Automotor e l'Euroteam in particolare, avevano protestato perché di fatto Santin e Mancini tra prove e gara avrebbero usato 10 gomme anziché 6.

A CONCLUSIONE del primo turno di prove l'Automotor e l'Euroteam avevano presentato reclamo contro i due piloti portando a giustificazione della loro protesta l'articolo 2 del regolamento FIA '84 per la F.3 e la specifica pubblicata sul notiziario CSAI n. 4 dell'83 che stabilivano entrambi l'uso delle gomme da pioggia. Il paragrafo A dell'articolo 2 dell'annuario FIA '84 della F.3 e la specifica del notiziario n. 4 precisano che un conduttore può usare 10 pneumatici qualunque sia il numero delle vetture utilizzate eccezion fatta per i pneumatici da bagnato la cui utilizzazione è libera. Il paragrafo B inoltre afferma che spetta al direttore di corsa e solo a lui la decisione se la pista è umida o bagnata e che la decisione nel caso in cui la pista sia giudicata tale deve essere comunicata a tutti i piloti nel più breve tempo possibile. I commissari sportivi avevano respinto il reclamo dei due team affermando che in effetti loro avevano permesso di entrare in pista ai due piloti Santin e Mancini con gomme da pioggia perché il tempo incerto minacciava pioggia. L'Automotor non aveva proseguito nelle sue azioni a differenza dell'Euroteam che aveva presentato appello. La gara aveva visto la vittoria di Forini davanti a Santin; 6° Mancini.

ORA I DUE PILOTI sono stati tolti di classifica in quanto si presume (la sentenza deve essere ancora depositata) non avrebbero potuto entrare in pista con gomme da bagnato essendo la pista asciutta e non avendo il direttore di corsa, pur consultato dai commissari sportivi, dichiarato la gara bagnata e quindi imposto a tutti i piloti gomme da pioggia. In tal modo Santin, persi i 6 punti a favore di Caffi, non risulta più in testa al campionato italiano prima di Pergusa. La classifica aggiornata infatti risulta la seguente: 1. Caffi p. 31; 2. Santin 27; 3. Scapini 21; 4. Tacchino 19; 5. Forini 16; 6. Barbazza 14; 7. Famà 11; 8. Apicella 10.

Roberto Teso

AUTO SPRINT

SPECIALE sulla strada

● *È IN ARRIVO LA 90*

I cinque «cuori» della nuova Alfa Romeo

● *CON LA REKORD 2.3 DIESEL*

Anche l'Opel passa al turbo

Superprova di cinque vetture a trazione integrale

A tutto tiro

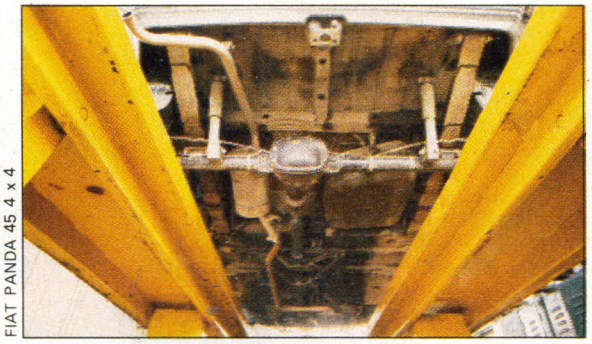
servizi di **Carlo Massagrande** - **Guido Schittone** - Fotografie di **Gianfranco Mauri**

A tutto tiro

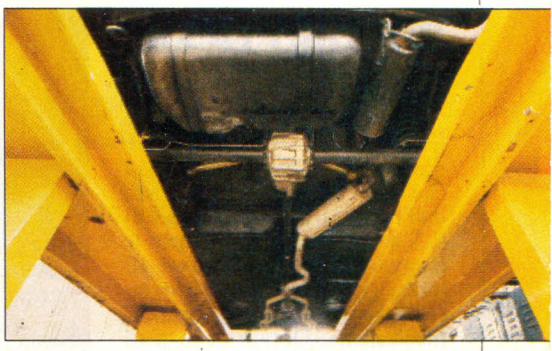
VIZZOLA TICINO — Soffia il vento del tempo libero, del relax, del divertimento. Soffia in ogni campo e il motorismo non fa eccezione. È continuamente sferzato dalla volontà di ricercare nuove frontiere. Macchina e moto non più come vent'anni fa, berlina, spider o coupé, scooter o 125 per la città: i centauri ora vogliono l'enduro, un pratico mezzo a metà tra la moto da cross, quella da regolarità con il comfort «quasi» da autostrada. E gli automobilisti che vogliono? È un dilemma che assilla le case produttrici. Tramontata l'epoca gloriosa e indimenticabile di spider e coupé velocissimi, negli anni ottanta i viaggiatori della domenica e non, valicano nuovamente frontiere. Scoprono il fuoristrada ma non sanno rinunciare alle comodità e, perché no, alle prestazioni. Scelgono, sulla falsa riga dei colleghi statunitensi e giapponesi, le 4 x 4, le quattro ruote motrici multiuso, buone per tutte le occasioni anche per rimorchiare la ragazza all'ingresso delle discoteche. È una razza in piena evoluzione questa della trazione totale.

CINQUE IN PASSERELLA. Proprio per scoprire il pianeta 4 x 4 abbiamo deciso di andare a provare 5 tra le 4 x 4 più voga del momento, frustandole... a sangue su strade impossibili, tortuose, o su piste velocissime. Le «nostre» trazioni integrali hanno risposto all'appello con grande brio e vivacità come si conviene a «fenomeni» alla moda. Dalla 4 x 4 più piccola, la Fiat Panda, alla più veloce, l'Audi 80 Quattro 2200, passando attraverso l'Alfa Romeo 33, la Subaru Glf, e la Renault 18 turbodiesel 4 x 4, abbiamo trascorso una lunga intensa giornata di prova «totale» in Lombardia, in una delle zone più belle e caratteristiche della Regione, quella che si snoda sulle rive del Ticino vicino alla pista-prova delle Pirelli □

Qui sopra, le cinque vetture a trazione integrale provate da AS sulla pista Pirelli di Vizzola Ticino e presentate dal collega Pirovano di Retequattro. In alto a sinistra, la Subaru, a destra la Panda 4 x 4 e qui sotto la Audi 80 Quattro



FIAT PANDA 45 4 x 4



ALFA ROMEO 33 4 x 4 1.5

AUDI 80 QUATTRO 2200

RENAULT 18 BREAK T.D.

Messe alla frusta le 4 x 4 hanno superato brillantemente ogni prova

Meglio di un caterpillar

Il nostro test è stato suddiviso in due prove: la prima su una salita ripida e piena di pietre. La seconda in riva al Ticino per verificare le doti delle 4 x 4 nell'acqua.

LA PROVA DELLE cinque vetture a nostra disposizione è stata ben più massacrante di quelle alle quali gli stessi collaudatori delle case sottopongono le 4x4 appena uscite dalla catena di montaggio. Dopo una breve serie di tornate sulla pista Pirelli di Vizzola Ticino, infatti, ci siamo lanciati alla conquista di spazi nuovi, in questa parte della Lombardia dove la natura è ancora incontaminata, nonostante la vicinanza dell'aeroporto della Malpensa. La prova ha riguardato quattro delle cinque 4x4 a nostra disposizione e precisamente la Panda 45 a trazione integrale inseribile, l'Audi 80 Quattro 2200, la Subaru Glf Station Wagon e la Renault 18 Break 4x4 diesel. L'Alfa Romeo 33 4x4 1.5 era rimasta, invece, nelle officine adiacenti alla pista Pirelli per essere preparata in vista della difficile prova di acquaplaning che si sarebbe svolta più tardi.

DUE I TEST ai quali abbiamo sottoposto le quattro trazioni integrali. Il superamento di una salita con una pendenza pari al 40%, difficilissima perché situata in una cava di cemento. Un percorso questo pieno zeppo di pietre e grossi massi, dove nemmeno le ruspe della cava possono avventurarsi. Il secondo test, invece, è stato organizzato sulle rive del Ticino, per verificare il grado di motricità nei guadi, la resistenza all'acqua dei componenti elettrici e non. Ecco di seguito, vettura per vettura quello che è scaturito dal collaudo di As.

PANDA POCO ACQUATICA - Piccola, compatta, spartana. Queste le tre caratteristiche di

segue

Punto caratteristico delle 4 x 4 è il gruppo differenziale. Nella foto in alto si notano le differenze tra le 4 x 4 a trazione inseribile e l'Audi 80 Quattro dotata di 3 differenzaili bloccabili. A sinistra la Renault 18 Break Turbo Diesel impegnata in un guado

Meglio di un caterpillar

segue

fondo della Fiat Panda 45 4x4 che esteriormente differisce dall'esemplare che vediamo tutti i giorni sulle strade, per le gomme diverse, la maggiore altezza, e i robusti rinforzi inferiori alla coppa dell'olio e alla parti meccaniche. Dotata di sospensioni più resistenti la Panda è la più piccola 4x4 presente sul mercato. Con i suoi 965 cc il motore 4 cilindri trasversale fornisce 48 cv a 5600 giri. L'estrema leggerezza della vettura, 740 kg a vuoto, e la buona altezza da terra, 18 cm, la rendono estremamente agile e scattante nelle ripide salite della nostra prova. Proprio la Panda ha inaugurato il lungo test 4x4. Nelle previsioni della vigilia la sua poca potenza non faceva presagire nulla di buono in merito al superamento della salita. Invece la Panda si è arrampicata con facilità incredibile, senza mai avere un momento di incertezza. Con le quattro ruote inserite la piccola della Fiat supera anche gli ostacoli più duri. È guidabile, si controlla bene e le sospensioni assorbono dignitosamente le asperità del terreno. Purtroppo subito dopo aver superato la difficoltà che avevamo preparato la carburazione della 45 4x4 è andata in tilt. Probabilmente per l'ingresso di polvere nei carbuartori, il motore ha accusato pericolosi vuoti di potenza ai bassi e medi regimi, non rendendo più come in precedenza. Anche il minimo è saltato causando gravi disagi nella seconda parte del test.

UNA VOLTA ARRIVATI in riva al Ticino, infatti, sono iniziati i dolori. La Panda ha affrontato il guado, o meglio è entrata di peso nel fiume, e dopo due o tre evoluzioni si è spenta senza più rimettersi in moto. Cosa era accaduto? Detto del guaio di carburazione, che ha handicappato la vettura, c'è da rilevare che bobina e spinterogeno si erano completamente bagnati. Trainati in riva, abbiamo ovviato all'inconveniente con pezzi di carta e asciugando la calotta al sole. La vettura è ripartita dopo cinque minuti di sosta ma attraversando un piccolo guado, il guaio si è ripetuto, peggiorando ulteriormente le cose. Ora ad essere inzuppato

segue a pagina 80

Nella sequenza un momento della prova di «aquaplaning» svolta sulla pista della Pirelli a Vizzola Ticino. L'Alfa 33 ha dimostrato che può andare più veloce di una normale vettura di ben 20 kmh in queste condizioni.

Ecco le risultanze del test di «aquaplaning» con l'Alfa 33 4 x 4

Fattore sicurezza

La prova sulla pista Pirelli ha dimostrato l'utilità della trazione integrale. In condizioni limite una vettura 4 x 4 è ben più sicura delle vetture tradizionali.

VIZZOLA TICINO — I responsabili della pista Pirelli n.2 di Vizzola Ticino si sono fatti in quattro per aiutarci, soprattutto quando abbiamo deciso di saggiare la bella Alfa Romeo 33 4x4 1500cc per la prova dell'aquaplaning. Un test, questo, indicativo delle possibilità delle trazioni integrali nelle normali condizioni d'uso. Le altre quattro vetture sono state sottoposte a torture fuoristradistiche per controllare il grado di resistenza dei componenti meccanici. Ma, come abbiamo già rilevato, 4x4 significa soprattutto marcia stradale. È sulle arterie di circolazione che le condizioni dell'asfalto possono cambiare continuamente. A velocità elevata si possono incontrare pericolose pozzanghere, o terreno umido. Con le due ruote motrici il pericolo di uscire fuori strada è sempre all'ordine del giorno. Con le 4x4, come vedremo, è limitato e permette di procedere con maggiore tranquillità.

LA PROVA DI AQUAPLANING in curva, svolta dall'Alfa 33, consente di misurare quale è la velocità di perdita di aderenza dei pneumatici e quindi del complesso vettura nell'acqua. Per verificare questa velocità vengono adottate due fotocellule poste a distanza di 5 metri l'una dall'altra prima dell'entrata nella zona deputata, che permette di misurare la resistenza al rotolamento. La prova viene eseguita percorrendo un raggio di 100 metri a velocità sempre crescente fino a trovare il limite, nella condizione di aquaplaning. La zona deputata è una buca d'acqua lunga 20 metri. La profondità è di circa 8-9 metri, ed è tenuta costante attraverso i meccanismi artificiali in funzione nella pista Pirelli di Vizzola. Nella prova i collaudatori verificano due parametri base: la velocità e l'accelerazione trasversale. Quando questa è uguale a 0 si è ottenuto il fenomeno di aquaplaning. In questo modo si può rilevare esattamente il limite di ogni vettura in presenza di condizioni anomale.

PER VERIFICARE LE diversità e l'utilità di una 4x4 nei confronti di una vettura usuale, abbiamo provato l'Alfa 33 dapprima nelle condizioni comuni, ovvero con le due ruote motrici anteriori in presa e quelle posteriori disinserite. Abbiamo percorso la curva dapprima ai 60 chilometri orari. A questa velocità la vettura ha risposto benissimo, non scomponendosi all'ingresso del raggio «bagnato», lungo 100 metri. Dopo aver incrementato ai 62 all'ora la velocità l'Alfa 33 ha più o meno mantenuto lo stesso comportamento, anche se si è notato un sottosterzo maggiore che in precedenza. La velocità di aquaplaning con la sola trazione anteriore è giunta, quando abbiamo curvato ai 69 all'ora. La vettura ha iniziato a scomporsi e i grafici hanno registrato un'accelerazione trasversale uguale a 0.

ERA VENUTO IL MOMENTO di saggiare a fondo la 33 con la trazione integrale funzionante. Le sorprese sono state inaspettate. Ai 60,62 e 69 la vettura sembrava incollata al terreno. Con un po' di circospezione, premendo maggiormente sull'acceleratore, abbiamo raggiunto i 72, poi i 75, infine gli ottanta all'ora. Cosa era successo? Nulla, meno che nulla. La risposta della Alfa 33 4x4 era sempre sicura in ogni momento e quando è stata superata la soglia degli 80 la musica non è cambiata. Solo agli 88 all'ora l'accelerazione trasversale è stata uguale a 0 e allora si è verificato l'aquaplaning. Il rilevamento ha dell'incredibile! Una 4x4 riesce a superare la difficoltà ad una velocità di 19 kmh in più di una vettura normale, che in percentuale fanno il 22,23% di sicurezza a favore della trazione integrale.

(c. m.)

La complessa attrezzatura che serve per rilevare il fenomeno dell'«aquaplaning». I dati trasmessi dalla piccola ruota e dalle apparecchiature elettroniche poste all'interno della vettura sono elaborati nella torre di controllo della pista Pirelli

Meglio di un caterpillar

segue da pagina 78

d'acqua era il vano motore. In conclusione la Panda 4x4 ha superato brillantemente la prova. C'è da considerare che le condizioni alle quali l'avevamo sottoposta erano davvero al limite dell'immaginabile.

LA FRIZIONE DELLA RENAULT. Secondo esemplare provato è stata l'atipica Renault 18 Break 4x4 diesel. Perché atipica? Per la semplice ragione che è un mezzo di difficile piazzamento in un mercato ultra competitivo come quello delle trazioni integrali. Come la Panda, la Renault utilizza il metodo dell'inserimento manuale della trazione sulle ruote posteriori, tramite una leva posta accanto ai sedili anteriori. La 18 Break è mossa dal motore turbodiesel di 2068 cc che fornisce la potenza di 65 cv a 4500 giri. Il peso è notevole, ben 1600 kg. I pessimisti non covavano molte speranze sulla massiccia Station Wagon francese, certamente vettura multiusi per la famiglia ma poco adatta di per sé a superare ostacoli fuoristradistici. La Break, invece, ha compiuto, seppure lentamente, la salita, denotando un'ottima dote nella regolarità del regimi dei giri.

BUONA ANCHE la impermeabilità. Provata nel Ticino la Renault ha continuato a marciare come se l'acqua fosse un fattore del tutto normale. In sostanza la 18 Break, pur mancando di potenza e sfavorita dal prezzo davvero poco competitivo, ci vogliono infatti oltre 19.000.000 per comprararla, ha superato bene il nostro test. L'unico particolare ad aver dimostrato qualche cedimento è stata la frizione, che dopo continui sforzi ha iniziato a slittare, fumando come una forsennata.

AUDI SORPRENDENTE. L'80 Quattro da noi collaudata era la versione di 2200 cc di cilindrata, quella che fra breve non sarà più importata in Italia a causa del sovraprezzo di Iva che portano la spesa per l'acquisto di questo magnifico esemplare a oltre 27 milioni. Dotata del motore 5 cilindri, che grazie ad un collettore di scarico derivato dalle corse consente alla Quattro 2200 di avere a propria disposizione una potenza di 136 cv, la vettura tedesca era nelle previsioni poco adatta ai mal-

Renault e Subaru si avventurano nella cava di cemento, sede della prova. Entrambe hanno superato brillantemente il test, dimostrando buone doti.

trattamenti ai quali l'abbiamo sottoposta. La sua linea elegante, il comfort di marcia, e lo stesso assetto, poco si addicono ai percorsi fuoristrada. Ma essendo l'unica trazione integrale nel senso del termine, tra le nostre vetture, l'Audi 80 Quattro si è dimostrata non solo uno splendido animale veloce e sportivo ma anche un'ottima «tutta terreno». La trazione sempre inserita e la possibilità del bloccaggio dei due differenziali, tramite una manopola che si trova nella consolle centrale dell'abitacolo, permettono all'Audi di salire e discendere dai «sentieri» della cava sede del nostro primo test in maniera assolutamente naturale. L'unico handicap è rappresentato dal corpo vettura e soprattutto dal relativo poco spazio che c'è tra suolo e base della macchina tedesca. Lo spoiler anteriore si è infatti spezzato quasi subito al primo contatto con una pietra nemmeno tanto grande.

IN ACQUA l'Audi 80 Quattro accusa qualche filtraggio di liquido, ma continua a marciare. È divertente e superiore a tutte le altre su strada. Andando velocissimi, quasi ai 190 e incontrando tratti completamente bagnati, come è accaduto nella pista Pirelli di Vizzola, l'Audi non si scompone.

SUBARU TRANQUILLA. L'ultima vettura da noi provata in salita e nel Ticino è stata la «classica» del gruppo: la Subaru Glf Station Wagon di 1781 cc. Il motore a quattro cilindri fornisce una potenza ridotta, solo 75 cv a 5200 giri, ma ha dalla sua il pregio dell'elasticità. Il cambio è a quattro rapporti più le marce ridotte, che avvantaggiano la vettura sulle salite e sui percorsi particolarmente ripidi. Il concetto della Subaru è forse quello che più si addiceva alla nostra prova, con condizioni ambientali sicuramente atipiche per le altre vetture del lotto. L'inserimento della trazione avviene premendo un pulsante sul selettore del cambio, cosa che non fa perdere tempo al guidatore. La Subaru ha poi un'altra particolarità: il bloccaggio «Hill Holder», studiato per facilitare la partenza della macchina su strade in salita senza l'utilizzazione del freno di stazionamento. Basta un giro di chiave, e premere l'acceleratore per ripartire in tutte le situazioni.

UN MARCHINGEGNO che ci è tornato utile quando abbiamo affrontato la salita ripidissima. La vettura si è spenta per un nostro errore di guida, ma siamo ripartiti con estrema facilità. La Subaru non ha comunque deluso le aspettative. Si è comportata splendidamente ovunque e in acqua addirittura ha superato tutte le rivali. (g. s.)

CARATTERISTICHE TECNICHE

VETTURA	
Motore	
Cilindri	
Cilindrata	
Alesaggio × corsa	
Rapporto di compressione	
Potenza	
Cambio	
Ruote motrici	
Sospensioni anteriori	
Sospensioni posteriori	
Freni anteriori	
Freni posteriori	
Lunghezza	
Larghezza	
Altezza	
Peso a vuoto	
Velocità max	
Prezzo Iva inclusa	
Tassa sulla proprietà	

C'è anche la 4 x 4 di famiglia

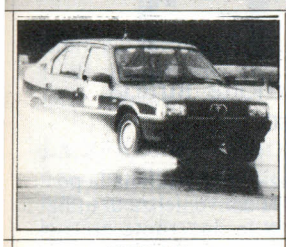
Con la Giardinetta la 33 diventa grande

Disegnata da Pininfarina ha un notevole volume di carico

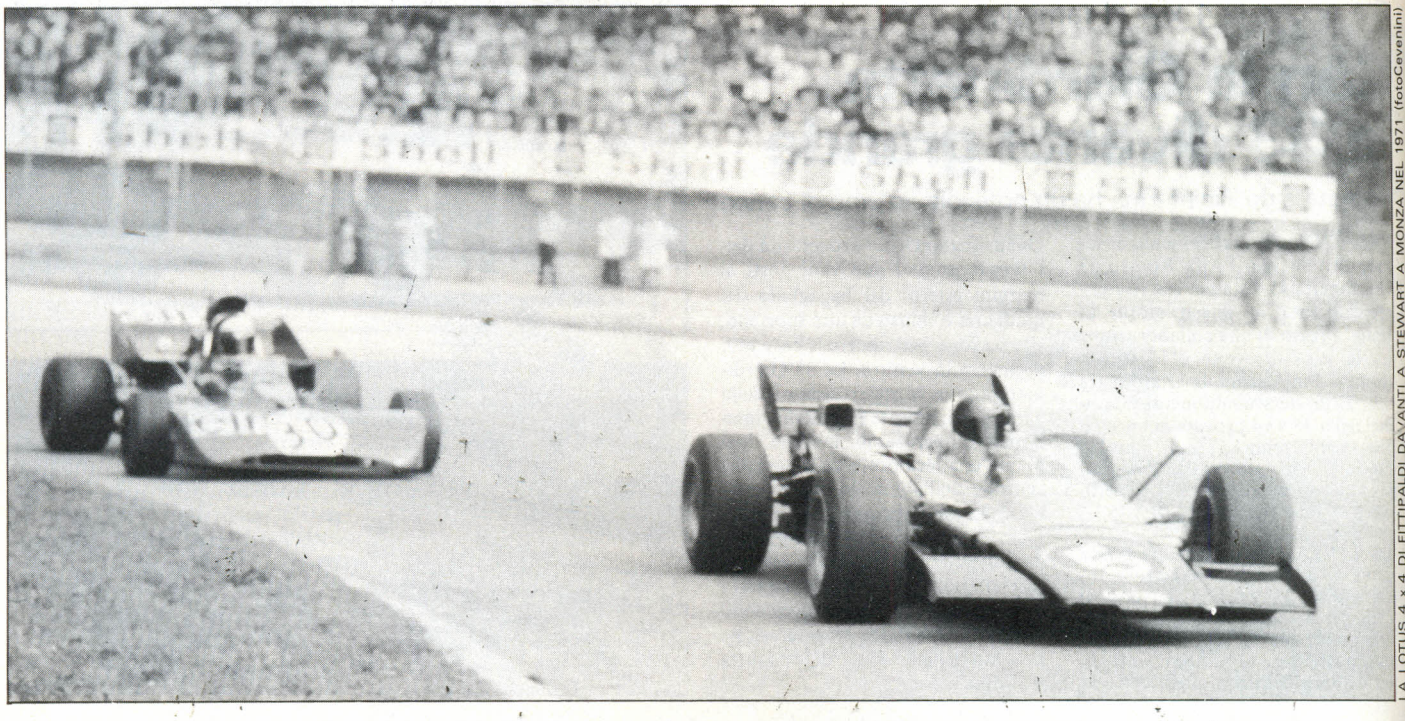
PRESENTATA staticamente al salone di Ginevra, l'Alfa Romeo 33 Giardinetta 4x4 sta per essere commercializzata in questi giorni in Italia. Frutto di una collaborazione tra la casa di Arese e lo stilista torinese Pininfarina, la Giardinetta utilizza gli stessi componenti meccanici della 33 4x4 provata nel nostro test. Di differente ha i freni, maggiorati in considerazione dell'aumento sensibile di peso, 990 kg, rispetto alla versione berlina.

LA LINEA è estremamente pulita come si addice a una vettura disegnata da Pininfarina. Il vano di carico è capiente 350 dm³ e ampliabile a 1000 dm³ ribaltando gli schienali posteriori. Gli allestimenti interni sono identici a quelli della 33 Quadrifoglio Oro. Particolarità dell'interno sono i due vani posti ai margini esterni del bagagliaio dei quali uno è chiuso da uno sportello, che servono per riporre le cose utili da tenere in vettura. La 33 Giardinetta adotta lo stesso sistema della 33 4x4 per inserire la trazione integrale. L'operazione avviene mediante una leva posta sulla consolle centrale dell'abitacolo. La Giardinetta 4x4 monta pneumatici maggiorati (175/70 R 13 82 T su cerchi da 13"), che permettono di aumentare ulteriormente l'altezza da terra della vettura. Le sospensioni sono ora più resistenti, in considerazione del peso della 4x4 Giardinetta tutta italiana. □

Le cinque «integrali» a confronto



ALFA 33 4×4 1.5	AUDI 80 QUATTRO	FIAT PANDA 45 4×4	RENAULT 18 BREAK 4×4 TURBODIESEL	SUBARU GLF STATION WAGON 4×4
anteriore	anteriore	anteriore trasversale	anteriore	anteriore
4 contrapposti	5 in linea	4 in linea	4 in linea	4 contrapposti
1490 cc	2144 cc	965 cc	2068 cc	1781 cc
84×67,2	79,5×86,4	67,2×68	86×69	92×67
9,0:1	9,3:1	9,2:1	21,5:1	8,7:1
84 cv a 5750 gm	136 cv a 5900 gm	48 cv a 5600 gm	66 cv a 4500 gm	75 cv a 5200 gm
5 rapporti+Rm	5 rapporti+Rm	5 rapporti+Rm	5 rapporti+Rm	4 rapporti+ridotte+Rm
anteriori+posteriori inseribili manualmente	anteriori e posteriori sempre inserite	anteriori e posteriori inseribili manualmente	anteriori e posteriori inseribili manualmente	anteriori e posteriori inseribili manualmente
Mc Pherson, triangolo inferiore. Ammortizzatori idraulici a doppio effetto	Indipendenti di tipo Mc Pherson con bracci oscillanti trasversali inferiori a triangolo. Bracci a terra ad effetto stabilizzante. Barra stabilizzatrice	Indipendenti con bracci oscillanti inferiori, ammortizzatori idraulici telescopici a doppio effetto. Molle elicoidali	Indipendenti con quadrilateri trasversali, ammortizzatori idraulici telescopici, molle elicoidali	Mc Pherson con braccio oscillante e barra stabilizzatrice
Assale rigido. 2 parallelogrammi di Watt longitudinali e barra Panhard	Indipendenti di tipo Mc Pherson con bracci oscillanti trasversali inferiori a triangolo. Barra stabilizzatrice	Ponte rigido. Ammortizzatori telescopici a doppio effetto. Molle a balestra semiellittica	Ponte rigido con 2 bracci trasversali a triangolo centrale, ammortizzatori telescopici, molle elicoidali a flessibilità costante	Indipendenti a barra oscillante torsionale ancorata a supporti elastici ammortizzanti
a disco	a disco autoventilati	a disco	a disco	a disco autoventilati
a tamburo	a disco	a tamburo	a tamburo	a tamburo
4,02 m	4,38 m	3,39 m	4,49 m	4,28 m
1,61 m	1,68 m	1,49 m	1,69 m	1,66 m
1,33 m	1,38 m	1,47 m	1,40 m	1,49 m
970 kg	1190 kg	740 kg	1180 kg	1060 kg
165 km/h	193 km/h	135 km/h	148 km/h	165 km/h
15.492.000	27.620.700	10.512.000	19.363.000	17.400.000
71.500	133.800	34.000	660.000	95.100



LA LOTUS 4 x 4 DI FITTIPALDI DAVANTI A STEWART A MONZA NEL 1971 (fotoCevenini)

Dieci anni fa furono costruite le prime 4 x 4 di grande serie

Un fallimento solo in F.1

Dalle prime timide apparizioni il concetto di trazione integrale ha percorso molta strada. Nella massima formula l'impiego fu giudicato troppo dispendioso

QUALI SONO le tradizioni delle vetture 4x4 nella storia dell'automobilismo di produzione? Sebbene queste vetture inizino ad essere prodotte con una certa regolarità solo ora l'idea di applicare la trazione integrale sul normale mezzo da strada è ben più antica di quanto si possa comunemente pensare. Nel 1961 il costruttore di trasmissioni inglese Ferguson commissionò allo stilista torinese Michelotto la costruzione di un prototipo di giardinetta, al quale venne innestata la trazione sulle quattro ruote. Pochi anni più tardi, nel 1965, un'altra piccola casa britannica, specializzata nella costruzione di veicoli gran turismo ad alte prestazioni, presentò un coupé mosso da un motore Ford 8 V di 5300 cc equipaggiato con la trasmissione Ferguson, siglata appunto Ef (formula Ferguson). Tra il 1968 e il 1969, come accennato anche lo sport dell'automobile tentò di aprire una via alle 4x4, addirittura in F.1. A breve distanza di tempo vennero presentate quattro monoposto assai rivoluzionarie, costruite dalla Matra, dalla Cosworth, dalla McLaren e dalla Lotus. Solamente quest'ultima riuscì ad esordire in corsa nel 1969 con alla guida il pilota inglese John Miles, che trovò la monoposto molto dura e difficile da pilotare. Sempre la Lotus tentò ancora una volta la strada della trazione integrale nel 1971 affidando un esemplare del modello 56, dotato di motore a turbina Pratt °C Witney a Emerson Fittipaldi, che ebbe scarsa fortuna nel mondo dei Gp.

ARRIVANO I GIAPPONESI. Prima di trovare una 4x4 costruita in grande serie è necessario attendere il 1975, quando la Casa giapponese Sabaru costruì una vettura dotata di trazione posteriore inseribile. Da allora nel settore delle trazioni integrali sono stati compiuti passi da gigante. I costruttori oggi seguono due tendenze di 4x4: quella cosiddetta «permanente»,ovvero con le quattro sempre in presa, come il caso dell'Audi, e quella «inseribile» adottata dalla maggior parte delle Case. La prima è la più più costosa perché richiede una meccanica oltremodo raffinata, tre differenziali bloccabili anche automaticamente. Il vantaggio che deriva dalla trazione integrale permanente à semplice da spiegare: il differenziale centrale, assicurando in maniera costante il moto sui due assali, fa viaggiare la vettura in condizioni ottimali su ogni terreno. La trazione inseribile, invece, è metodo costruttivo molto più semplice. Il guidatore può giovarsi del vantaggio quando meglio crede e, nel contempo, su strade in condizioni normali ha la possiblità e la convenienza di utilizzare solo le due ruote motrici anteriori.

GUIDE DIVERSE. Potendo usufruire di una trazione integrale continua o permanente si ha un comportamento della vettura neutro. Su asfalto, però, si rendono necessarie tecniche di guida particolari perché l'automobile di questo tipo ha la tendenza ad allargare le curve e la guida si fa più dura. Sulle trazioni inseribili, come quattro delle cinque vetture da noi provate, in pratica tutte tranne l'Audi 80, non esistendo un differenziale centrale bloccabile, insorgono maggiori difficoltà di pilotaggio. Vi è un limite alla trazione delle quattro ruote e a questo proposito le case costruttrici consigliano di utilizzare solo le due ruote motrici su strada normale, anche per consumare meno carburante e risparmiare i pneumatici. I fenomeni tipici di queste vetture sono sottosterzo e sovrasterzo contemporanei, che possono cogliere impreparati i guidatori meno esperti. □

AUTOSPRINT

I nostri test anche sul video

Ricordiamo che alcuni servizi in collaborazione fra As e Retequattro verranno trasmessi nella rubrica domenicale «A tutto gas» condotta dal giornalista Marcello Pirovano.

Un'altra Casa adotta la sovralimentazione per il suo diesel

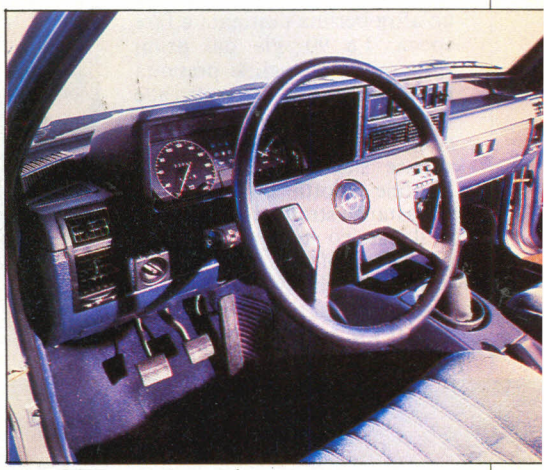
Il Rekord del turbo

Anche l'Opel si allinea alla tendenza di mercato presentando la versione turbocompressa della sua ammiraglia diesel. Motore da 2300 cc che eroga 86 CV. Velocità: più di 170 kmh

MILANO- Sensibile alla tendenza comune che vuole le vetture alimentate a nafta economiche nei consumi, ma anche veloci e confortevoli, anche la Opel ha allestito il suo primo motore diesel turbocompresso e lo ha montato sulla Rekord con un corpo vettura decisamente lussuoso. Questo modello, che si posiziona in una fascia medio-alta del mercato, aveva accusato un netto declino nel 1983 e nel primo quadrimestre dell'84. Ora è assai probabile, che attraverso la politica del turbo, la curva discendente di questo modello un po' anzianotto (è nato nell'ottobre 1972 e, fino ad oggi ne sono stati immatricolati in Italia 108.658 esemplari) possa arrestarsi e risalire per recuperare quella parte di clientela che aveva scelto altre marche.

LA REKORD TURBO Diesel, è sì una vettura robusta, affidabile, confortevole e potente, ma si trascina dietro caratteristiche un po' superate. Parliamo, ad esempio, della bombatura sul cofano motore, tipica di vetture che alcuni anni fa erano passate dalla versione con motore a benzina a quella con motore diesel, dovendo fare i conti con i maggiori ingombri. Anche l'interno della nuova Opel richiama concezioni non proprio all'avanguardia. Ma a parte quest'odore di anzianità, la nuova Rekord Turbo Diesel presenta una potenza decisamente soddisfacente e un comfort notevole. La cilindrata è di 2300cc., con la sovralimentazione guadagna in potenza 15 CV arrivando a 86 CV e migliorando la coppia che passa da 2400 a 2200 giri. La velocità è ottima: ufficialmente la Casa accredita la Rekord Turbo Diesel di 170 km/h, ma in realtà si riesce ad ottenere qualcosa in più. Accelera da 0 a 100 km/h in 15"5. Il turbocompressore è della "KKK". Il motore è stato oportunamente modificato nel blocco cilindri, camicie bielle e pistoni per contenere i maggiori spazi meccanici e termici derivanti dall'inserimento del turbo.

GLI OPTIONALS sono veramente notevoli. Oltre agli alzacristalli elettrici, la chiusura centralizzata, la Rekord Turbo Diesel ha lo specchietto esterno riscaldabile elettricamente, vetri atermici, condotto d'aria calda per i sedili posteriori e tanti altri accorgimenti che fanno di questa nuova Opel una vettura veramente comoda. La Rekord Turbo Diesel, che verrà commercializzata questo mese (scioperi tedeschi permettendo), presenta due versioni base, caravan e benzina, entrambe con allestimento di lusso e CD. Otto i colori della gamma. Il consumo è assai contenuto: 7,9 litri per 100 km. in città e 7,5 litri ai 120 km/h. (c.m.)



Qui a destra, l'interno della Opel Rekord Turbo Diesel. Il comfort è il pregio maggiore di questo nuovo diesel Opel sovralimentato con turbo compressore KKK. Anche la velocità di punta è ottima; la Rekord, infatti supera agilmente i 170 kmh

Ecco i «numeri» della Rekord Turbo Diesel

Corpo vettura: berlina 5 posti, motore anteriore, trazione posteriore -Cx 0,36

Motore: 4 cilindri di 2260 cc, sovralimentato da un turbocompressore KKK.

Potenza max: 86 CV a 4200 giri - coppia max 19,2 mkg a 2200 giri

Accelerazione: da 0 a 100 kmh in 15"5.

Velocità max dichiarata: 165 kmh (Caravan) e 170 kmh (Berlina)

Versioni: berlina e caravan, entrambe in versione Lusso e CD

Consumi: 7,9 litri per 100 km in ciclo urbano - 7,5 litri per 100 km a 120 kmh

Dimensioni: larghezza m. 1,72 - lunghezza m. 4,68 (caravan) e m. 4,65 (berlina) - altezza m 1,42 - peso kg. 1300 (caravan) e kg. 1260 (berlina)

Accessori di serie: alzacristalli elettrici, chiusura centralizzata delle portiere; specchietto retrovisore esterno regolabile dall'interno e riscaldabile elettricamente; vetri atermici, condotto di aria calda per i sedili posteriori; sedila lato guida regolabile in altezza, lunotto termico

Costo annuale bollo: L. 737.000

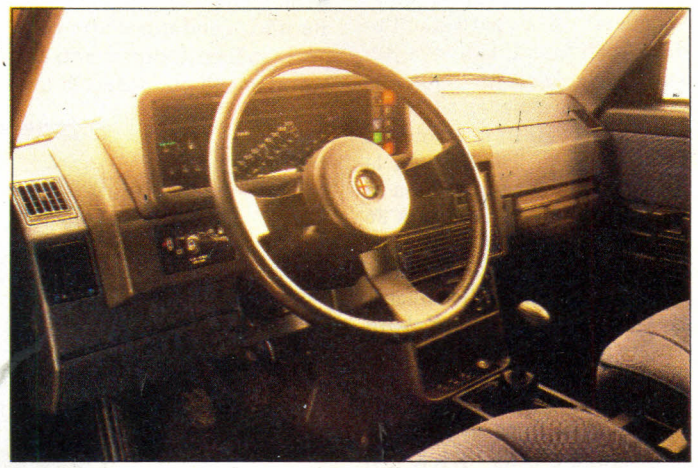
Arriverà in autunno la grande sorpresa della Casa milanese

L'Alfa fa 90

Bella, elegante, velocissima: la nuova berlina è destinata a riscuotere grande successo. Saranno cinque le versioni in vendita. Tra le caratteristiche uno spoiler autoregolante

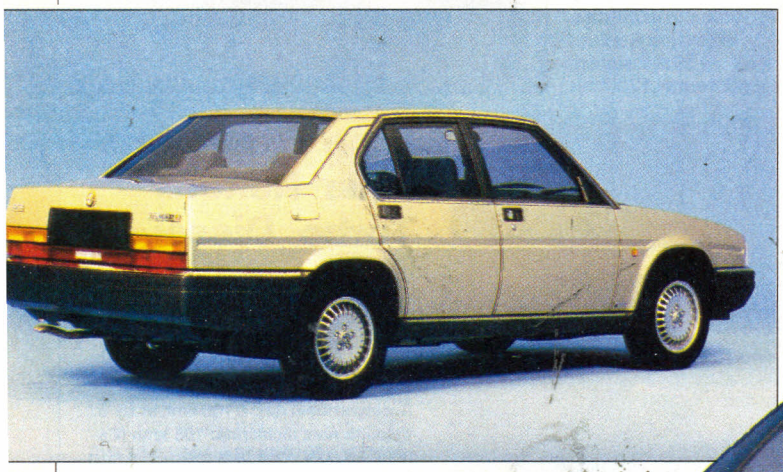
SI CHIAMA 90 ed è la grande novità della produzione automobilistica italiana di quest'anno. La produce l'Alfa Romeo che con l'ingresso nel mercato di questa berlina velocissima e confortevole, occupa lo spazio che sta tra l'Alfetta e l'Alfa 6. L'unica pecca della vettura è rappresentata dal fatto che la sua commercializzazione è prevista solo nei primi mesi del prossimo autunno. Per il resto l'Alfa Romeo non ha lasciato nulla d'intentato per realizzare un'altra berlina destinata a fare epoca. La 90, già dai primi rilevamenti estetici, si presenta molto individuabile rispetto alle concorrenti. La sua linea, pur ricordando l'Alfetta e l'Alfa, appare slanciata e filante. Il frontale adotta una calandra abbastanza stretta dove è inserito il classico stemma della casa di Arese. Ma è sotto questo particolare che si cela la prima grande novità della 90.

SPOILER MOBILE. Lo spoiler frontale è infatti ben diverso dagli altri che si vedono in circolazione. La 90 ne adotta uno autoregolante, che modifica la propria incidenza a seconda della velocità con la quale si viaggia per assicurare nel contempo la migliore resa termica del propulsore e la giusta deportanza anteriore. Posteriormente, invece, la 90 è più classica. Tutta la linea è stata disegnata dallo stilista Bertone, da sempre fedele alla casa del biscione. Gli interni denotano immediatamente il tratto lussuoso con il quale la vettura è stata realizzata. Il piantone di sterzo sarà regolabile in lunghezza e larghezza mentre su alcuni modelli vi sarà la possibilità di regolare il sedile di guida elettricamente. Sempre nelle versioni più potenti della gamma 90 la strumentazione sarà integrata da uno speciale modulo d'efficienza con il quale si potranno avere sotto controllo tutti i consumi.

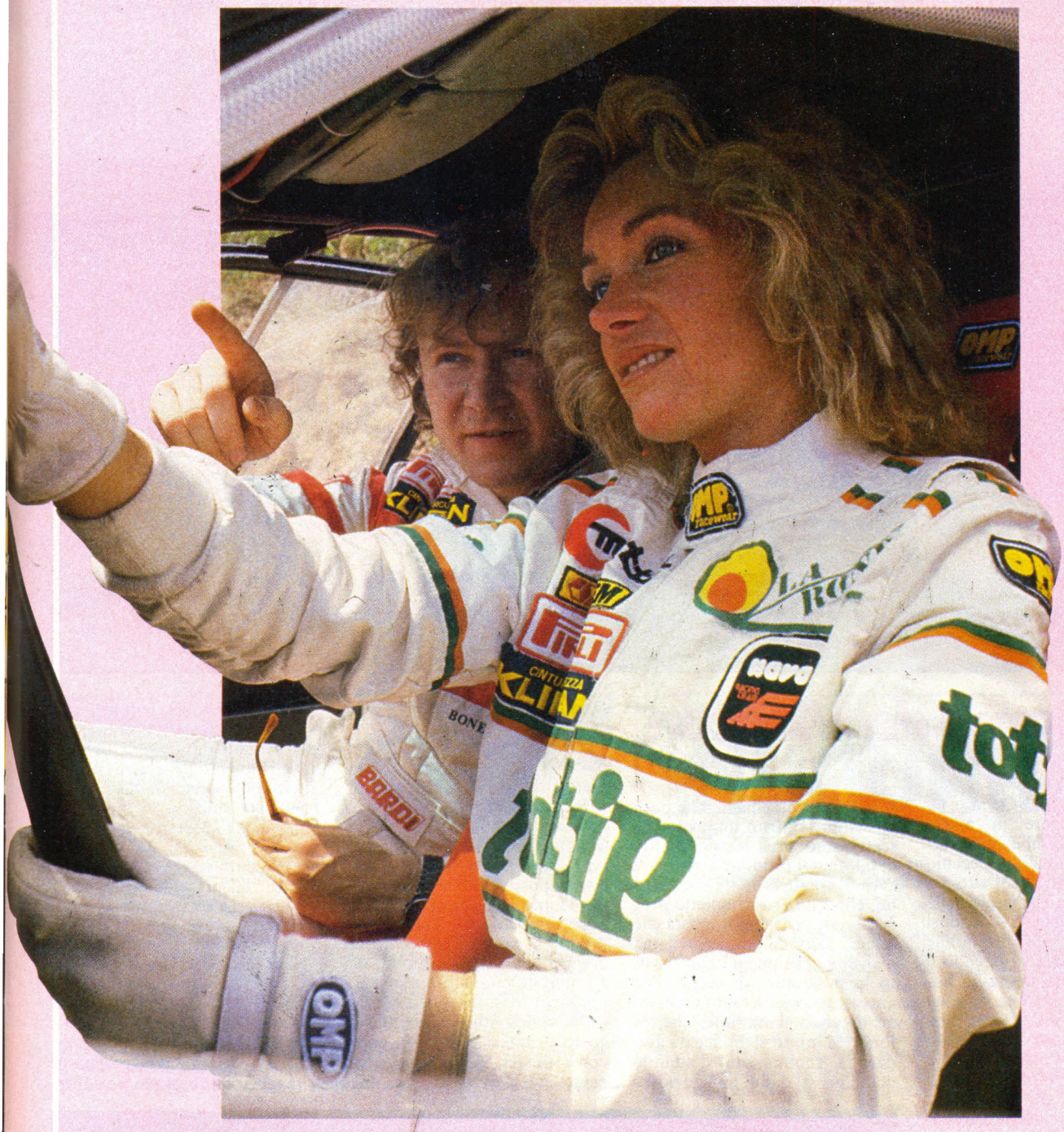


CINQUE VERSIONI. Cinque le versioni previste per la 90. Le prime due utilizzeranno i generosi motori a quattro cilindri 1.8 e 2.0, che muovono l'Alfetta, potenziati rispettivamente a 120 e 128 cv. Questi propulsori, dotati di carburatori a doppio corpo permetteranno alla 90 di raggiungere facilmente i 185 e i 190 km/h. La versione 2.0 sarà poi affiancata da quella Motronic, la quale al posto dei carburatori avrà un'iniezione elettronica digitale e variatore di fase di brevetto Alfa Romeo. Al vertice della gamma ci sarà poi la Alfa 90 2.5 Quadrifoglio Oro, l'ammiraglia della serie. Il motore sarà il sei cilindri a V ad iniezione elettronica capace di raggiungere la potenza di 156cv e di oltrepassare i 200 kmh. L'equipaggiamento interno della 2.5 sarà molto lussuoso con l'adozione di un cruscotto optoelettronico. Nella serie 90 non mancherà neppure la versione turbodiesel, erogante 110cv, e valore 175 kmh.

A LIVELLO telaistico la 90 resterà fedele alle tradizioni. La trazione sarà posteriore, mentre la sospensione posteriore utilizzerà il ponte De Dion con parallelogramma di Watt. Le versioni più potenti avranno, di serie, il servosterzo. Anche il cambio sarà di nuova concezione. Attendiamo quindi la 90 alla prova per verificare i suoi pregi e difetti. Ma da quanto si può vedere bisogna riconoscere che in Alfa hanno fatto le cose davvero grande. □



Tre immagini della nuova Alfa 90, nella versione più potente, mossa dal motore 6 cilindri 2.5. Questo modello avrà una potenza di 156 cv e supererà i 200 kmh. Tra le sue peculiarità l'adozione di una strumentazione rivoluzionaria del tipo «optometrico». Della 90 sono previste anche le versioni 1.8, 2.0 e turbodiesel. La linea è stata disegnata dallo stilista Bertone.



UNA GIORNALISTA SULL'AUDI QUATTRO

Un giorno da Mouton

Chissà cosa si prova a guidare una macchina da rally... Un sogno di tanti, irrealizzabile
E invece capita che uno ti dica: ecco, sali e parti! All'inizio sei prudente poi scopri
che il «mostro» è docile. Domarlo, con tutte le cautele del caso, è facile. Non vorresti più scendere...

di **Roberta Gremignani** - Fotografie **Don**

Un giorno da Mouton

CHI, DA BAMBINO, non ha giocato a fingere di essere «grande»? Le bimbe pavoneggiandosi davanti allo specchio con scarpe dal tacco alto ed abiti sottratti dall'armadio della mamma, i maschietti sedendosi al volante dell'automobile (spenta) di papà e stringendo il volante? Personalmente ho fatto entrambe le cose, da una parte cedendo alla naturale civetteria femminile e dall'altra già vittima di una congenita passione per i motori. Con il tempo i tacchi alti li ho messi davvero e sono riuscita a sfogare la passione per le auto non solo alla macchina da scrivere, ma anche al volante di una simpatica Talbot Samba nei rally CIR. Più di così non potevo chiedere, per appagare ed esaudire i miei desideri giovanili. Invece, per un giorno sono tornata a giocare, ormai alla soglia dei trent'anni, con un sogno proibitivo ed un giocattolo da mille ed una notte. Per un giorno ho sognato di essere Michéle Mouton. Come dire, il massimo per una ragazza appassionata di auto nell'anno del signore 1984. È successo all'Elba, quasi per caso. Emilio Radaelli, che pure ha sempre nutrito un profondo scetticismo circa le mie qualità di pilota, mi propone di provare l'Audi Quattro-Siv. Dice tutto lui: che è un arricchimento professionale per un giornalista che segue i rally da anni; che è una macchina che pochi hanno avuto la possibilità di guidare ed ancor meno è successo a persone di sesso femminile; che, in fondo, è molto semplice da guidare e (bontà sua) andando piano grossi danni non ne posso fare. Alzi la mano chi gli avrebbe risposto: no, grazie.

Arriva così la fatidica mattina del test: tutti gentili completamente disponibili, Radaelli, il suo direttore tecnico Schmidt, i meccanici ed un quanto mai divertito Cinotto. Dall'altra parte io, a pensare che avevo sì ogni tipo di auto stradale, ma che la mia esperienza di auto da corsa era limitata alla Ascona gruppo 2 ex-Noberasco, ad un Tatuus formula Monza ed alla Samba di cui sopra. Un po' pochino, secondo me, per essere certa di non combinare guai (il costo di una Quattro da corsa come quella SIV si aggira sui cento milioni) e di non fare sbellicare dalle risa tedeschi, austriaci e italiani presenti. Sale per primo Cinotto ed io prendo posto sul sedile di destra. Avanti e indietro per il Colle Reciso mentre secondo gli intendimenti di Radaelli, dovrebbe spiegarmi le cose essenziali. In realtà, il discolo non resiste alla tentazione di farmi vedere come la Quattro si guida «davvero», con pendoli, intraversate e via discorrendo. Torniamo alla base con la sottoscritta sempre più preoccupata, ma ormai anche incuriosita.

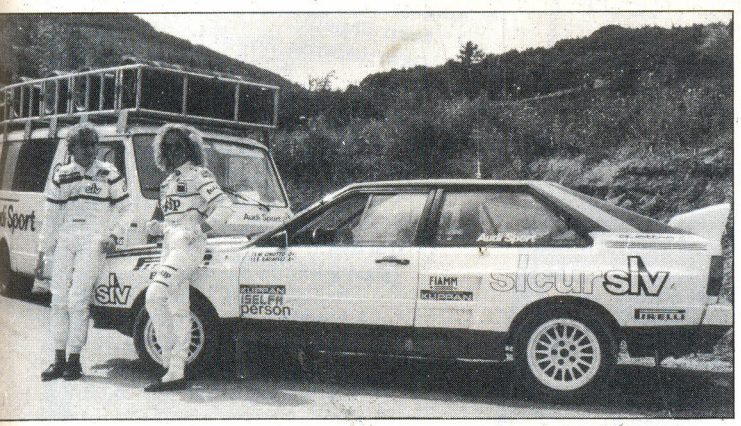
CI SCAMBIAMO i posti, mi infilo i guanti più perché li ritengo il mio feticcio portafor-

tuna inseparabile che non perchè convinta che mi possano servire e guardo Radaelli. Sorride e la cosa mi dà coraggio: se non è preoccupato lui, che è in pratica il padrone della macchina, perché dovrei esserlo io? Avanti!

Lezione numero uno. Cambio in folle, Cinotto gira una chiave in plastica rossa posta al centro del cruscotto e mi invita a schiacciare il tasto nero (uno dei tanti perché l'abitacolo della Quattro sembra quello di un aeroplano) a destra del volante. Eseguo timidamente ed il motore risponde, obbediente. Tutto qui? domando, ricordando che un tempo l'accensione di una Audi Quattro era prodezza di pochi, perché bisognava giocare con malizia con i due interruttori delle pompe. Mi spiegano che sono state montate da tempo nuove pompe elettroniche, ma sono un po' delusa perché speravo di imparare un'operazione più complicata di cui (giudicatemi pure male) farmi vanto. Procediamo. Chiedo a Cinotto se la prima è verso di me, certa di una risposta affermativa, invece no. La disposizione delle marce è tradizionale, come sulla mia Samba. Nel frattempo sfioro con le dita un tasto posto sul davanti del pomello della leva del cambio. È il comando della frizione manuale, ultimo ritrovato della scienza teutonica per rendere più rapide le scalate, ma in questo caso è disattivato, perché Michele, che quest'anno non dispone di un muletto Audi, preferisce utilizzarlo solo dopo avere usato a lungo questo sistema in prova, per evitare di ritrovarsi magari in folle nei momenti meno indicati. Non ho più domande per rimandare ancora il momento dell'avvio e quindi provo a mettere la prima. La Quattro avanza senza sussultare, al primo tentativo. Non è abilità mia, bensì merito di una frizione sorprendentemente «docile» e dolce. Passo in seconda, molto titubante affronto una curva, e poi chiedo a Michele il permesso di mettere la terza. Accordato con una risata, quindi tornante sinistro. Scalo senza «grattare» e mi preparo a sterzare con un certo sforzo, ma le sorprese non sono finite: lo sterzo è leggero come una piuma, merito del servosterzo. Dobbiamo tornare alla base, perché Cinotto deve scendere e lasciarmi, sola, ad affrontare le curve del Reciso sotto l'obiettivo del fotografo di Autosprint. Gli chiedo di venire al mio posto per fare manovra, ma lui rifiuta, mettendomi per la prima volta in difficoltà perché l'alettone posteriore della Quattro impedisce la visuale. Il servosterzo è comunque prezioso in questo caso e ci riusciamo a girare la macchina senza far «bollire» il motore, in pochi secondi. Radaelli mi accoglie con il mio casco in mano: «così entri meglio nello spirito, senti più caldo e le foto vengono meglio» e mentre me lo allaccio Cinotto si eclissa. Rimango sola, con il Mostro, ed un vasto itinerario in programma che comprende anche l'asfalto del «Monumento», una classica prova elbana molto veloce. Con i chilometri, aumenta anche la confidenza con il mezzo, il che significa che pian piano «oso» dare gas in rettilineo, dove peraltro la macchina è molto stabile e non sente le asperità del terreno saltellando a destra e sinistra come molte altre vetture da corsa. La sensazione è piacevolissima, perché la ripresa concessa dagli oltre trecento cavalli del turbo Audi è davvero mozzafiato ed il turbo stesso annuncia la propria presenza con il caratteristico rumore che all'interno dell'abitacolo si sente parecchio. Aumentando la velocità si evidenzia l'unico problema riscontrato durante il test. Abituata a guidare automobili con l'impianto frenante servoassistito, uso con troppa forza il pedale del freno. L'impressione è che la Quattro non freni: una sensazione che mi lascia allibita, perché stando al fianco di Cinotto mi era parso che invece si bloccasse repentinamente su comando del pilota. Faccio notare la cosa a Rodaelli che mi accusa di non avere gambe abbastanza robuste. Bisogna premere violentemente il pedale del freno, mi spiega, ma bisogna anche farci l'abitudine e la frenata rimarrà il mio problema, al punto di indurmi a ridurre notevolmente l'andatura prima delle curve in discesa, per evitare possibili «lunghi».

FRENI A PARTE, la guida turistica della Quattro è veramente facile. Mi aspettavo un'auto nervosa, difficile da controllare, invece mi rendo conto che a poco a poco acquisto sempre più sicurezza, pur rimanendo, è logico, lontana anni luce da quella che si può chiamare una guida sportiva. Diciamo che la Quattro, nelle mie mani, mi ricorda quei feroci mastini che rivelano una enorme pazienza quando sono in compagnia di bambini dai quali si lasciano fare di tutto.
Sinceramente non scenderei più. Comincio a pensare che vorrei il sedile più vicino al volante, i pedali del freno e dell'acceleratore più accostati... quando Radaelli mi invita a scendere mi sento come se mi avesse svegliato bruscamente nel bel mezzo di un sogno piacevole. Ritorno alla realtà: non sono la Mouton, non lo sarò mai, molto probabilmente se dovessi disputare una gara del CIR con la Quattro non mi divertirei neppure, perché faticherei non poco a tenere la macchina in strada se cercassi di superare qui limiti concessi ad un guidatore normale e senza esperienza di vetture potenti. Pero' è stata una giornata da ricordare. E visto che mi sento tornata bambina, sono tentata di prendere carta e penna e scrivere a Gesù Bambino, pardon a Cesare Fiorio, chiedendo per Natale di provare una Lancia 037. Sognare (e sperare) non costa niente!

Roberta Gremignani



**Nelle foto grandi due momenti della prova dell'Audi Quattro, dominatrice del campionato mondiale in questo combattuto 1984.
Qui sopra, Michele Cinotto e la nostra «tester» Roberta Gremignani**

NUOVARETE
NETWORK

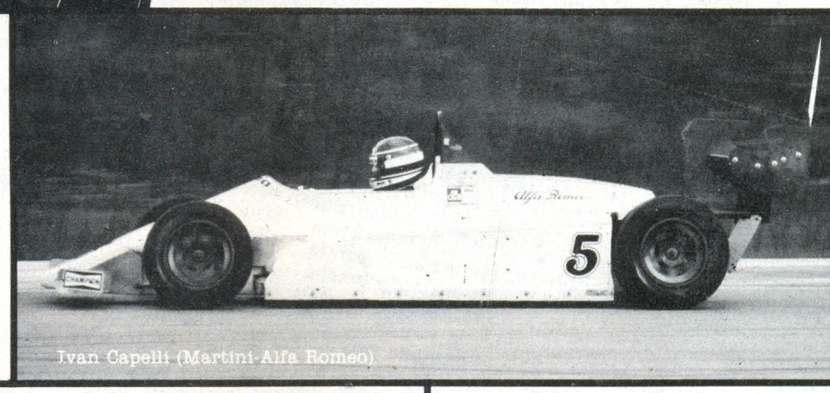
Il primo VERO circuito radiofonico che ti segue in tutta Italia

ALESSANDRIA: T. Radio Monferrato Nuovarete FM: 97.800; ASTI: T. Radio Monferrato-Nuovarete FM: 97.800; ASCOLI PICENO: Radio Linea Nuovarete FM: 90.7; BARI: Radio Centro Nuovarete FM: 103.400; Radio Piper FM: 103.700; BENEVENTO: Radio Base Antenna 735 Nuovarete FM: 95.400/87.500; BOLOGNA: Rete Radar Nuovarete FM: 90.400; Brescia: Radio Zenith Nuovarete FM: 88.600/98.300/93.700; CALTANISSETTA: Nuovarete Palermo FM: 93.200/107.300; CAMPOBASSO: Radio Base Antenna 735 Nuovarete FM: 95.400/87.500; CANOSA/BARI: Canosa Centro Radio Tele Color Nuov. FM: 88/98/99/102; CATANIA: Radio Mongibello Belpasso Nuovarete FM: 97/102.500; CATANZARO: Radio Gamma 7 FM: 96.600; Radio Luna Nuovarete FM: 95.700/99.600; COSENZA (versante tirrenico): Radio Cosenza 2 Nuovarete FM: 98.100/104; CREMONA: Radio Zenith Nuovarete FM: 88.600/98.300/93.700; ENNA: Nuovarete Palermo FM: 93.200/107.300; FOGGIA: Radio Base Antenna 735 Nuovarete FM: 95.400/87.500; FROSINONE: Orizzonte Radio Nuovarete FM: 98.300/103.100; IGLESIAS/CAGLIARI: Radio Iglesias Nuovarete FM: 89/104; LATINA: Radio Antenna Musica Nuovarete FM: 99.500/101.500; LA SPEZIA: Radio Nord Garfagnana Nuovarete FM: 90.300/ 98.100/ 98.400/101.800/102.700; LECCE: Prima Radio Nuovarete FM: 101.500/103; LUCCA: Radio Nord Garfagnana Nuovarete FM: 90.300/98.100/98.400/101.800/102.700; MASSA CARRARA: Radio Nord Garfagnana Nuovarete FM: 90.300/98.400/101.800/102.700; MATERA: Radio Antenna Effe Nuovarete FM: 95.800; MODENA: Rete Radar Nuovarete FM: 90.400; NAPOLI: Radio Fiamma Nuovarete FM: 88.600; PALERMO: Nuovarete Palermo FM: 93.200/107.300; Radio Antenna Italia Nuovarete FM: 87.800; PIACENZA: Radio Zenith Nuovarete FM: 88.600/98.300/93.700; PISTOIA: Rete Radar Nuovarete FM: 90.400; RAGUSA: Radio Mongibello Belpasso Nuovarete FM: 97/102.500; REGGIO CALABRIA: Nuovarete Calabria FM: 87.850/88.100/89.800 91.400/102.800; SIRACUSA: Radio Mongibello Belpasso Nuovarete FM: 97/102.500; TARANTO: Radio Antenna Effe Nuovarete FM: 95.800; TORINO: Nuovarete Torino 91 FM: 92. 350.

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

ALFA VINCE

FORMULA 3



Ivan Capelli (Martini-Alfa Romeo)

26° Grand Prix di Monaco

(Competizione Internazionale ad inviti)

1° Ivan Capelli (Martini-Alfa Romeo)
2° Gerhard Berger (Ralt-Alfa Romeo)
3° James Weaver (Ralt-Alfa Romeo)

Gerhard Berger (Ralt-Alfa Romeo)

CAMPIONATO EUROPEO F 3

4 vittorie (su 8 gare)

- Magny Cours (1-5)
  1° Ivan Capelli
  (Martini-Alfa Romeo)
- La Chatre (13-5)
  1° Ivan Capelli
  (Martini-Alfa Romeo)
- Zeltweg (27-5)
  1° Gerhard Berger
  (Ralt-Alfa Romeo)
- Monza (24-6)
  1° Gerhard Berger
  (Ralt-Alfa Romeo)

CLASSIFICA CAMPIONATO EUROPEO FORMULA 3

(dopo 8 gare)

1. Dumfries (Ralt-Volkswagen) p. 39
2. Berger (Ralt-Alfa Romeo) p. 33
3. Capelli (Martini-Alfa Romeo) p. 32

L'Alfa Romeo, che non partecipa direttamente alle competizioni, ringrazia i suoi clienti sportivi, le scuderie e gli sponsor per le vittorie conseguite con i propri motori

Si ritirano Walkinshaw-Heyer ma l'europeo è sempre più Jaguar

Benvenuto, signor Percy

La Bmw di Brancatelli è stata l'unica vettura tedesca ad opporsi alle Jaguar. Volvo e Rover sugli scudi mentre l'Alfa consolida il primato in classifica

SALISBURGO - Jaguar, sempre Jaguar, fortissimamente Jaguar. Ormai il campionato europeo turismo, a livello di vittoria assoluta sembra proprio non avere storia. Al Salisburgo nella sesta tappa continentale ha vinto il coupé dodici cilindri della coppia Percy-Nicholson, che hanno approfittato del ritiro di Heyer-Walkinshaw per raggiungere il loro secondo successo personale nell'europeo dopo la vittoria di Donington. I due hanno legittimato la vittoria soprattutto nella seconda parte di gara quando Win Percy ha preso il sopravvento sul nuovo componente del team Twr David Sears, giunto secondo con lo svizzero Calderari in veste di coequipier, sulla terza Jaguar ufficiale. Certo che se il campionato continuerà su questo passo tutti gli altri dovranno abbandonare le (poche) ambizioni della vigilia.

A SALISBURGO la prima Bmw al traguardo è quella preparata da Eggenberger che porta i colori della filiale italiana della casa bavarese. Brancatelli-Kelleners con il loro terzo posto hanno suggellato un'ottima gara nella quale la Bmw italiana ha dimostrato di avere colmato l'handicap che la separava dalle prime vetture tedesche del lotto. I coupé 635 di Eggenberger, infatti, hanno corso in terra d'Austria con nuovi propulsori Alpina capaci di fornire potenze vicine ai 310 cv, mentre le gomme Pirelli a Salisburgo sono state superiori in fatto di tenuta e prestazioni alle Dunlop usate dagli altri piloti Bmw. L'altra Bmw Italia giunta al traguardo si è piazzata in sesta posizione con Grano e Sigi Müller ma è stata in lizza per il quinto posto per lungo tempo. Purtroppo il duello tra Müller e il pilota della Rover Vitesse Armin Hanhe si è risolto al favore del secondo che è stato favorito da un errore del primo.

ANCORA SUGLI SCUDI è stata la Volvo 240 di Elgh-Granberg, vera terza forza dell'europeo, giunta quarta dopo un'ottima corsa. La vettura svedese è sulla strada della giusta competitività e ormai da tre corse a questa parte non perde occasione per dimostrarlo. Nella classifica assoluta è fuori dalle prime posizioni la Bmw Ufficiale del team Schnitzer di Roberto Ravaglia e Gerhard Berger, impressionante nelle prove di qualificazione, con un terzo tempo assoluto incredibile, di poco dietro alle due Jaguar più veloci. Ma in gara Berger ha optato per gomme Dunlop che non hanno fornito buone prestazioni. Il fatto è dimostrato dal poco consolante ottavo posto finale con il quale i due hanno concluso la corsa. Per il resto nulla da segnalare, se non la vittoria dell'Alfetta Gtv 6 di Lella Lombardi Giorgio Francia nella seconda divisione, che consente alla casa italiana di mantenere il comando nella classifica per marche.

LA CRONACA. Il via della corsa è stato, come spesso accade, molto lineare. Le tre Jaguar di Walkinshw, Percy e Sears hanno distanziato nettamente la Volvo di Granberg e la Bmw di Kelleners. Dietro all'anziano pilota della Bmw Italia seguivano Soper, Berger, Lindstrom, Grano, Quester e Allam, mentre nella diyisione fino a 2.5, Naddeo e Drovandi erano al comando con le loro Alfa Gtv 6. Soprattutto il secondo, per la prima volta al volante di una vettura preparata da Luigi Cimarosti, ha dato filo da torcere ed in breve si è trovato a duellare con le Bmw e le Volvo private nelle posizioni centrali della corsa.

DOPO UN QUARTO di distanza Walkinshaw e Percy erano al comando distanziati da 5" davanti a Calderari, a 30", Granberg, Kelleners, Soper e Grano. La prima Jaguar a sostare ai box per i rifornimenti è stata quella di Calderari-Sears dopo 45 giri, seguita tre tornate più avanti dalla vettura di Walkinshaw che ha ceduto il volante a Heyer e la prima piazza al sorprendente Wim Percy. Dopo 59 giri Heyer si è dovuto fermare un'altra volta ai box. È ripartito ma dopo un altro giro ha sostato ancora a far controllare l'impianto d'iniezione. Ha perso quasi cinque minuti, mentre i tecnici inglesi hanno deciso di eliminare il limitatore di giri. Ma il momento del ritiro era nell'aria. Al comando Nicholson stava per essere rimontato dallo scatenato David Sears. I due, separati da 8", precedevano la Volvo di Granberg-Elgh, la Bmw di Brancatelli-Kelleners e via tutte le altre forze in campo.

SEARS È PASSATO in testa al 85. giro, approfittando di un errore di Nicholson che è andato in testa coda. A questo punto sulla seconda Jaguar è salito Percy che ha ben presto ridotto lo svantaggio superando di nuovo Sears al 114. giro, proprio mentre la Jaguar di Walkinshaw, che navigava nelle retrovie ha rotto la campana della frizione, che si è frantumata in mille pezzi andando a colpire addirittura il parabrezza della Rover di Armin Hanhe. La corsa si è conclusa quindi con la vittoria di Percy davanti a Calderari-Sears e agli eroi morali della giornata austriaca, Brancatelli e Kelleners, gli unici ad avere guidato in maniera competitiva la Bmw 635 di Eggenberger.

Thomas M. Imhof

Così l'europeo turismo dopo 7 gare

	MONZA 1/4	VALLELUNGA 8/4	DONINGTON 29/4	PERGUSA 13/5	BRNO 10/6	OESTERREICH. 17/6	SALZBURGRING 1/7	NURBURGRING 8/7	24 ORE SPA 28-29/7	SILVERSTONE 9/9	ZOLDER 23/9	MUGELLO 21/10	TOTALE PUNTI
MARCHE													
1. Alfa Romeo	20	20	20	20	20	20	20						140
2. Jaguar	20	12	20	20	20	20	20						132
3. Bmw	15	20	15	10	8	12	12						92
4. Volkswagen	4	20	—	15	15	20	15						89
5. Toyota	20	15	10	20	—	—	20						85
6. Ford	15	12	—	12	10	—	—						49
7. Volvo	6	1	3	6	10	10	10						46
8. Audi	—	—	—	—	20	—	12						32
9. Rover	—	—	1	—	4	4	8						17
PILOTI													
1. Walkinshaw	29	16	2	21	29	29	—						126
Heyer	29	16	2	21	29	29	—						126
3. Percy	—	—	29	16	21	21	29						116
Nicholson	—	—	29	16	21	21	29						116
5. Hoyer	20	15	10	20	—	—	20						85
Lombardi	—	—	15	15	20	15	20						85
Francia	—	—	15	15	20	15	20						85
8. Drovandi	20	—	—	20	12	20	10						82
9. Kelleners	21	13	—	13	10	7	16						80
Brancatelli	21	13	—	13	10	7	16						80
11. Calderari	—	3	10	29	16	—	21						79
12. Nielsen	20	15	—	20	—	—	20						75
13. Boucher	15	15	—	—	15	12	15						72
«Spiffero»	15	15	—	—	15	12	15						72

■ **IL TEAM BMW** Schnitzer disputerà la 24 ore di Spa con i piloti Stuck-Quester-Boutsen e Ravaglia-Berger-Winkelhock. La Volvo, al contrario non sarà rappresentata da nessuna vettura ufficiale, ma quasi sicuramente sarà al via la 240 turbo di Dieudonne-Delcourt.

EUROTURISMO

LE INTERVISTE

Percy incredulo!

SALISBURGO - Wim Percy, l'eroe della giornata è ancora incredulo: «Ad inizio campionato — dice — non pensavo certo di poter vincere. Il mio compito era quello di proteggere le spalle a Walkinshaw e Heyer. Invece ora sono già a quota due vittorie nell'europeo e francamente è una sensazione magnifica». Hans Heyer non ha perduto il consueto buonumore nonostante il ritiro. «Una volta tanto è possibile perdere — ha detto al termine il pilota tedesco — perché fornisce più motivazioni per la prossima corsa». Grande sconforto, invece, nel clan delle Bmw. Il campione europeo Dieter Quester è abbattuto come mai: «Ormai non mi agito più. A Salisburgo sono arrivato solo 10., nonostante tutti gli sforzi fatti per essere competitivi. Stiamo perdendo la motivazione, tanto che non fa assolutamente differenza arrivare quinti o decimi. Speriamo sia solo un momentaccio». (t.m.i.)

■ **LA VOLVO** ha equipaggiato dell'iniezione ad acqua tutte le vetture, comprese le private, presenti a Salisburgo. La squadra ufficiale non sarà comunque presente a Spa, poiché vuole sviluppare altre migliorie per aumentare la già buona competitività delle berline 240.

■ **ERRORE ALLA PREMIAZIONE** della gara. Sul podio dei terzi gli organizzatori hanno chiamato Granberg e Elgh, che in realtà erano arrivati quarti. Accortisi dell'errore hanno poi premiato Kelleners e Brancatelli.

IL TEAM HARTGE si è ritirato dall'euroturismo. Lo sponsor della squadra è stato quindi dirottato sulle Bmw ufficiali di Ravaglia Berger, che da Salisburgo ha portato in gara i colori della Wurth.

500 KM DI SALISBURGO

settima gara del campionato europeo turismo
Salisburgo (Austria), 1 luglio 1984

Così (in 37) al via e (in 19) al traguardo

Jaguar Xjs (Percy-Nicholson) 1'25"71	**Jaguar Xjs** (Walkinshaw-Heyer) 1'25"39
Bmw 635 Csi (Ravaglia-Berger) 1'27"20	**Jaguar Xjs** (Calderari-Sears) 1'26"81
Bmw 635 Csi (Kellerers-Brancatelli) 1'27"66	**Volvo 240 T** (Granberg-Elgh) 1'27"64
Volvo 240 T (Lindstroem-Oloffsson) 1'28"12	**Bmw 635 Csi** (Stuck-Quester) 1'27"67
Rover Vitesse (Joosen-Allam) 1'28"70	**Rover Vitesse** (Soper-Hanhe) 1'28"59
Volvo 240 T (Neve-Pirnay) 1'29"26	**Bmw 635 Csi** (Grano-Mueller) 1'29"13
Bmw 635 Csi (Enge-Reindl) 1'30"15	**Bmw 635 Csi** (Bosshard-Dorchy) 1'29"82
Bmw 635 Csi (Werginz-Micangeli-Vojtech) 1'30"74	**Bmw 635 Csi** (Hamelmann-Felder) 1'30"58
Bmw 635 Csi (Haezebrouck-Gouhier) 1'30"86	**Alfetta Gtv 6** (Lombardi-Francia) 1'30"82
Volvo 240 T (Dieudonne-Delcourt) 1'30"98	**Bmw 635 Csi** (Oppitzhauser-Pacher) 1'30"92
Alfetta Gtv 6 (Drovandi-Cremer) 1'31"35	**Alfetta Gtv 6** (Palma-Naddeo) 1'31"19
Alfetta Gtv 6 (Cipriani-Toffoli-Siena) 1'32"52	**Alfetta Gtv 6** (Zapico-Micangeli) 1'31"48
Alfetta Gtv 6 (Suster-Gallo-Camathias) 1'32"93	**Alfetta Gtv 6** («Spiffero»-Boucher) 1'32"68
Alfetta Gtv 6 (Bigliazzi-Soli) 1'35"00	**Mazda Rx 7** (Mitterer-Rockenbauer) 1'33"07
Vw Golf Gti (Leyxy-Stallmann) 1'38"13	**Alfetta Gtv 6** (Fishaber-Voehringer) 1'35"51 n.p.
Toyota Corolla (Hoyer-Nielsen) 1'39"34	**Ford Escort Rsi 1.6** (Burkhardt-Kern) 1'38"68 n.p.
Audi 80 Gte (Capra-Da Schio-Clemente) 1'39"66	**Audi 80 Gte** (Artl-Hoelscher) 1'39"37
Alfasud Ti (Lingmann-Heolzl) 1'40"11	**Vw Golf Gti** (Fermine-De Liedekerke) 1'39"70
Toyota Corolla (Hinz-Muller-Niedermuller) 1'43"07	

1. **Jaguar Xjs** (Percy-Nicholson) 141 giri in 3.31'27"16 media 170,300 kmh
2. **Jaguar Xjs** 3.32'36"17 (Calderari-Sears)
3. **Bmw 635 Csi** a 1 giro (Kelleners-Brancatelli)
4. **Volvo 240 Turbo** a 1 giro (Granberg-Elgh)
5. **Rover Vitesse** a 2 giri (Soper-Hanhe)
6. **Bmw 635 Csi** a 2 giri (Grano-Mueller)
7. **Rover Vitesse** a 3 giri (Joosen-Allam)
8. **Bmw 635 Csi** a 3 giri (Ravaglia-Berger)
9. **Volvo 240 Turbo** a 7 giri (Dieudonne-Delcourt)
10. **Bmw 635 Csi** a 7 giri (Quester-Stuck)
11. **Alfa Romeo Gtv 6** a 8 giri (Lombardi-Francia)
12. **Alfa Romeo Gtv 6** a 8 giri («Spiffero»-Boucher)
13. **Alfa Romeo Gtv 6** a 9 giri (Toffoli-Cipriani-Siena)
14. **Alfa Romeo Gtv 6** a 10 giri (Drovandi-Cremer)
15. **Bmw 635 Csi** a 12 giri (Bosshard-Dorchy)
15. **Bmw 635 Csi** a 13 giri (Oppitzhauser-Pacher)
17. **Toyota Corolla** a 17 giri (Hoyer-Nielsen)
18. **Vw Golf Gti** a 18 giri (Fermine-De Liedekerke)
19. **Audi 80 Gte** a 21 giri (Artl-Holscher)

■ Giro più veloce: David Sears (Jaguar Xjs) in 1'26"93 alla media di 175,56 km/h.

F3 INGLESE

A Dumfries non guasta la sosta

SNETTERTON — Il campionato Marlboro di F.3 ha ripreso il proprio cammino dopo oltre un mese di sosta ma il fatto pare non avere mutato la sostanza della serie britannica della terza formula. La Ralt Volkswagen di Dumfries, dopo essersi aggiudicata la pole position, ha infatti tagliato ancora una volta il traguardo in prima posizione. Dumfries nelle prove ha girato in 1'01"33 davanti a Ross Cheever, al volante di una Ralt, Carlos Abella, Mario Hytten, Gilbert-Scott e Spence, l'ultimo del lotto ad aver girato sotto il minuto e 02. Dopo i primi sei giri di gara questi piloti si sono ritrovati nelle stesse posizioni di partenza con Dumfries comodamente in testa davanti ad Abella e Cheever che lottavano duramente per la piazza d'onore. Proprio all'ultima tornata il motore di Cheever ha ceduto di schianto permettendo ad Abella di arrivare secondo davanti allo svizzero Hytten, particolarmente positivo in questo suo ennesimo anno in F.3 inglese. L'unico pilota non Ralt giunto al traguardo è stato Bill Burley, giunto in 12. posizione al volante dela sua Argo. Con questa sua vittoria Dumfries comanda ora con 72 punti il campionato.

David Hodges

MARLBORO F.3

Snetterton, 1 luglio 1984

9. prova del campionato britannico Marlboro di F.3

La classifica: 1. Dumfries 25 giri in 26'03"51 alla media di 177,54 kmh; 2. Abella 26'11"36; 3. Hytten 26'20"57; 4. Spence 26'31"68; 5. Hunt 26'36"58; 6. Gilbert-Scott 26'37"82 (tutti su Ralt).

□ Giro più veloce: Dumfries 1'01"98 alla media di 175,15 kmh (record).

■ **INTERESSA I LICENZIATI.** Mercoledì 4 luglio il delegato Csai del Lazio, Romano Fazio, ha in programma una riunione alla quale sono invitati a intervenire tutti i licenziati della regione. L'appuntamento è alle 18,30 in via Marsala 8. La riunione è importante perché verranno discussi i regolamenti '85; dunque, un'ottima possibilità per «influenzare» le future decisioni della Csai.

■ **CHIUSURA.** Mercoledì 4 luglio l'autodromo «Riccardo Paletti» di Varano Melegati sarà chiuso alla normale circolazione perché sono in programma prove della Peugeto-Talbot.

A Winkelhock la 200 miglia di Norimberga

Manfred con calma

Il pilota tedesco ha preso il comando quando agli altri scarseggiava la benzina. A Boutsen la prova Sport tedesca. Vogt vince la produzione

NORIMBERGA — Manfred Winkelhock è stato il grande trionfatore della 200 Miglia di Norimberga. Il pilota di F.1 si è trattenuto inizialmente, prendendo il comando solo nell'ultimo quarto della corsa, quando i suoi concorrenti si sono trovati in difficoltà per mancanza di benzina. Al secondo posto si è piazzato Jonathan Palmer, anche lui su Porsche 956, davanti al più sfortunato della giornata, Stefan Bellof. Il pilota della Tyrrell ha subito una foratura lenta dopo una collisione con la Ford Zakspeed di Klaus Ludwig, fino a quel momento si era trovato nettamente al comando. Davanti a 12.000 spettatori, l'ex-campione del mondo, Keke Rosberg si è piazzato al 4. posto, mentre Alessandro Nannini, con la Lancia ufficiale, si è classificato soltanto ottavo a 9 giri, in seguito a diversi problemi.

200 MIGLIA DI NORIMBERGA

Norimberga, 1 luglio 1984

La classifica: 1. Manfred Winkelhock (Porsche 956) 66 giri in 56'14"51 alla media di 161,943 kmh; 2. Palmer (Porsche 956) a 1 giro; 3. Bellof (Porsche 956) a 1 giro; 4. Rosberg (Porsche 956) a 1 giro; 5. Merl (Porsche 956) a 2 giri; 6. Grohs (Porsche 956) a 4 giri; 7. Kroesemeijer (Porsche CK5) a 6 giri; 8. Nannini (Lancia Martini) a 9 giri; 9. Wagenhäuser (Gebhardt JC842-BMW) a 12 giri; 10. Wagenstetter (Toj C390) a 15 giri.

PRODUZIONE TEDESCA — Winnie Vogt, alla guida di una BMW 323i, inferiore alle macchine dei suoi avversari, si è imposto a sorpresa nella 7. prova del campionato tedesco di produzione al Norisring. Ha battuto, sulla distanza di 45 giri, Olaf Manthey su Rover Vitesse, Walter Brun con una BMW 635 CSI e Volker Strycek anche lui su BMW 635 CSI. Con questo risultato Strycek rimane in testa al campionato con 106 punti, seguito ora da Vogt con 87 davanti a Manthey con 85,5. Harald Grohs che occupava sinora il secondo posto nella serie, non ha potuto fare meglio a Norimberga del 18. posto dopo aver accusato problemi di motore nella fase finale della corsa, ottenendo così, solo un punto e retrocedendo al 5. posto nella classifica del campionato.

PRODUZIONE TEDESCA

Norimberga 1. luglio 1984

7. prova del campionato di produzione tedesco

La classifica: 1. Winnie Vogt (BMW 323i) 44 giri in 46'09"42 alla media di 131.551 kmh; 2. Manthey (Rover Vitesse) 46'32"12; 3. Brun (BMW 635 CSI) 46'33"79; 4. Strycek (BMW 635 CSI) 46'48"39; 5. Ketterer (BMW 635 CSI) 46'52"91; 6. Ritzsthee (Opel Kadett GTE) 47'04"25; 7. König (BMW 635 CSI) 47'08"56; 8. Gartmann (Ford Capri) a 1 giro; 9. Schneider (BMW 635 CSI) a 1 giro; 10. W. Müller (Opel Manta GTE) a 2 giri.

TEDESCO SPORT — Con la vittoria del pilota della Arrows, Thierry Boutsen, su Porsche 956 si è conclusa la prima prova del campionato tedesco sport 1984 sul Norisring. Il secondo posto è andato a Manfred Winkelhock davanti a Stefan Bellof anche loro su 956. Boutsen ha approfittato negli ultimi due giri del fatto che Bellof, che aveva condotto la gara per lungo tempo, ha perso terreno perché è rimasto a corto di benzina. Boutsen, che ha corso per la prima volta sul Norisring è stato felicissimo: **«Il mio team mi ha messo a disposizione una macchina perfetta, credo che Stefan Bellof abbia spinto un po' troppo».**

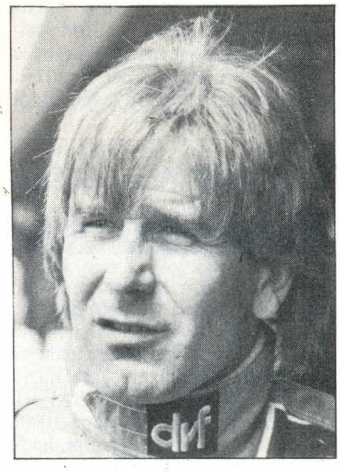
Hans-Jürgen Tücherer

SPORT TEDESCO

Norimberga 1 luglio 1984

1. prova del campionato tedesco sport

La classifica: 1. Thierry Boutsen (Porsche 956) 68 giri in 57'44"56;; 2. Winkelhock (Porsche 956) 57'48"14; 3. Bellof (Porsche 956) 59'17"31; 4. Lässig (Porsche 956) a 2 giri; 5. Von Bayern (Porsche 956) a 3 giri; 6. Kroesemeijer (Porsche CK5) a 4 giri; 7. Dauer (Ford Zakspeed C1/8) a 4 giri; 8. Wagenhäuser (Gebhard JC842-BMW) a 10 giri; 9. Konrad (Porsche 956) a 11 giri; 10. Niedzwiedz (Ford Zakspeed C1/8) a 11 giri.



MANFRED WINKELHOCK

TROFEO CADETTI AGIP

A Ottini gara e classifica

MONZA — Vincendo la sesta prova del Trofeo Cadetti Agip, Bruno Ottini si è portato in testa alla classifica generale, con un punto di vantaggio su Quartero, che è giunto in seconda posizione ad appena 38/100 di distacco. Buona la prova di Formica, nell'occasione al volante di una CRS identica a quella del vincitore, che in terza posizione ha regolato in volata Maestri, l'incredibile Re e Mercatelli. Battuta a vuoto per molti concorrenti, fra i quali Musani e Lavaggi, rispettivamente primo e secondo in classifica del trofeo nazionale, che nel corso dell'ottavo giro rompevano il motore contemporaneamente sulla dirittura di arrivo. Alla partenza della finale, si registrava un pauroso incidente. Notarnicola arriva lungo in curva e si intraversa; alle sue spalle tentano di evitarlo i piloti sopraggiungenti, ma lo spazio è limitato e Zuffetti cerca un varco all'esterno dove è fermo Sacchi: l'urto è inevitabile e Zuffetti decolla ribaltandosi in aria due volte e atterrando a testa in giù. Momenti di paura, ma tutto si risolve con tanto spavento e danni alle vetture. Un plauso ai solerti commissari che in meno di un giro riescono a sgomberare la pista. Sabato 7 luglio si replica.

Paolo Ciccarone

VELOCITÀ IN PISTA

Monza 30 giugno

Trofeo cadetti

F. Panda - F. Monza

1. Batteria: Lavaggi (G. Ermolli) in 10'36"91 alla media di 135,938 km/h; 2. Maestri (R. Corsini) 00"30; 3. Mercatelli (D. Mig) a 1"06; 4. Ottini (B. Crs) 1"19; 5. Maddonnini (E. Comepre) 1"32; 6. Carabelli (C. Ermolli) 15"01; 7. Frasson (T. Ermolli) 15"78; 8. Caprotti (F. Santandrea) 15"98; 9. Nisini (S. Santandja) 16"16; 10. Rota (C. Ermolli) 19"11; 11. Mascheroni (A. Tatuus) a 26"77; 12. Polledri (F. Polledri) 26"91; 13. De Rui (R. De Rui) 30"31; 14. Sabbadini (O. Ellenne) 49"17; 15. Cravero (M. Ermolli) a 56"05.

2. Batteria: 1. Quartero (A. Dama) in 10'41"32 alla media di 135,003 km/h; 2. Formica (A. Crs) a 4"78; 3. Radaelli (M. Tatuus) 8"93; 4. Fortis (R. Santandrea) 9"09; 5. Notarnicola (P. Santandrea) 13"12; 6. Rossetti (R. Tatuus) 13"14; 7. Rossino (P. Durante) 15"77; 8. Ridolfi (D. Ermolli) 16"00; 9. Vergani (G. Tatuus) 16"33; 10. Orlandi (L. Domingo) 16"47; 11. Piazzalunga (A. Tatuus) 18"58; Moselle (M. Ermolli) 29"70; 13; Veronesi (A. Ellenne) 55"11; 14. Rossetti (A. Ellenne) 9 giri; 15. Terraneo (F. Corsini) 9 giri.

3. Batteria: 1. Musani (T. Moschella in 10'39"56 alla media di 135,374 km/h; 2. Assi (O. Crs) a 3"92; 3. De Bellis (G.F. Comepre) 3"92; 4. Re (A Gibertini 14"69; 5. Verduci (R. Verduci) 14"85; 6. Sacchi (P. Treeffe) 14"97; 7. Zuffetti (F. Crs) 15"73; 8. Moccia (L. Reggiani) 17"09; 9. Benvissuto (G. Santandrea) 17"23; 10. Lunghi (P. Ermolli) 17"25; 11. Radaelli (E. Tatuus) 29"96; 12. Elli (E. Tatuus) 7 giri; 13. Gusmini (T. Comepre) 7 giri; 14. Ballabio (M. Tatuus) 15 giri.

Finale (22 giri = 52,910 km): 1. Ottini (B. Crs) in 23'16"92 alla media di 136,354 kmh; 2. Quartero (A. Dama) a 00"08; 3. Formica (A. Crs) a 00"50; 4. Maestri (R. Corsini) a 00"68; 5. Re (A. Gibertini) a 00"87; 6. Mercatelli (D. Mig) a1"03; 7. Assi (O. Crs) a 13"85; 8. Radaelli (M. Tatuus) a 14"10; 9. Rossetti (R. Tatuus) a 23"74; 10. Notarnicola (P. Santandrea) a 35"46; 11. Frasson (T. Ermolli) a 35"56; 12. Sacchi (P. Treeffe) a 46"01; 13. Carabelli (C. Ermolli) a 52"00; 14. Rossino (P. Durante) a 16 giri.

□ Giro più veloce: il 7. di: Ottini in 1'01"97 media 139,713 kmh.

F. Monza finale (giri 15 = 36,075 km): 1. Ghezzi (G. Repetto) in 18'31"93 alla media di 116,797 kmh; 2. Marchio (F. Santandrea) a 00"26; 3. Cirelli (M. Ccm) a 10"31; 4. Sada (G.L. Madis) a 10"31; 5. Gibelli (D. Vargiu) a 12"01; 6. Bonfanti (L. Tatuus) a 24"41; 7. Ambrosini (E. Tonetti) a 24"52; 8. Fragotto (G. Dall'Oglio) a 49"87; 9. Di Carlo (D. Corsini) a 1'01"67; 10. Munoni (L. Mononi) a 14 giri; 11. Castagna (P. Bst) a 11 giri.

Classifica generale Trofeo Cadetti Agip (dopo 6 gare): 1. Ottini 24; 2. Quartero 23; 3. Mertelli 20; 4. Maddonini 15; 5. Maestri 11; 6. Modena, Verducci 9; 8. Formica 8; 9. Musani 6; 10. Lavaggi, Aghemio 5.

Classifica generale Trofeo Nazionale F. Panda (dopo 8 gare): 1. Musani 23; 2. Lavaggi, Mercatelli 21; 4. Ottini 18; 5. Maddonini 16; 6. Quartero 15; 7. Modena, De Bellis 9; 9. Formica 8; 10. Aghemio 7.

MG METRO CHALLENGE

Gunnella attacca Pace

MAGIONE — Dopo quella di Varano, a soli quindici giorni di distanza, Marcello Gunnella, proprio sulla pista di casa, ha conquistato un'altra perentoria vittoria proponendosi, al momento, come il più pericoloso avversario di Giampaolo Pace. Il ternano, con la vettura bianco-celeste del team Autovox, già al 5. giro ha preso il comando senza più lasciarlo. Dietro, la lotta per le posizioni di rincalzo è stata bella ed a lungo Mario Gradoli ha occupato la seconda piazza: poi, in difficoltà con i freni, l'orvietano ha dovuto arrendersi al bel ritorno di pace che ancora una volta, con la macchina preparata da Mazzalupi, è andato a punti ed a metà campionato e più che mai il favorito per il successo finale. Degli altri, finalmente una bella gara per Ambrosini, tornato dopo un periodo nero tra i migliori, così come per Boldrini. Benché quest'anno non disponga di un mezzo eccezionale, la fortuna ancora una volta ha voltato le spalle a Gianfranco Ricci, il pilota del team Rubini. Dopo una perentoria vittoria in batteria ha condotto in testa i primi quattro giri della finale, prima che la rottura di una cuffia di un semiasse lo costringesse alla resa. Rubini ha così dovuto accontentarsi del piazzamento di Benedini che, dopo aver toccato Giovannetti in testa-coda, ha dovuto chiudere lentamente essendogli salite le temperature. Migliore fortuna non ha avuto Brassetto: il padovano, fino a metà gara è stato con i primi poi noie ai freni (una vera ecatombe per il caldo torrido) lo hanno costretto a mollare, tirando solo a finire la gara. Da ricordare anche le onorevoli prestazioni di Castagna, Giovannetti, Brancatelli, Cantera e Giudici. Ora il monomarca dell'Austin-Rover si sposta a Misano con la gara di agosto anticipata al 21 luglio (m.m.)

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Magione 1 luglio

MG Metro Challenge

5. prova

Le classifiche

Assoluta: 1. Gunnella Marcello in 21'43"83 media 91.116 km/h; 2. Pace 21'46"80; 3. Gradoli 21'49"92; 4. Ambrosini 21'52"80; 5. Boldrini 21'53"82; 6. Benedini 21'55"56; 7. Grassetto 22'03"84; 8. Castagna 22'08"05; 9. Giovannetti 22'10"07; 10. Brancatelli 22'12"19; 11. Cantera 22'23"14.

□ Giro più veloce il 2. di Ricci in 01'03"18 alla media di 94.017 km/h.

1. batteria: 1. Pace Giampaolo 10'48"81 media 91.552 km/h; 2. Grassetto 10'51"68; 3. Gunnella 10'54"78; 4. Benedini 10'55"85; 5. Boldrini 11'02"95; 6. Castagna 11'04"71; 7. Presenzini 11'05"25; 8. Boffa 11'15"87; 9. Giudici 11'17"90; 10. Cantera 11'18"73.

□ Giro più veloce l'8. di Pace in 01'04"18 alla media di 92.552 km/h.

2. batteria: 1. Ricci Franco 10'50"71 media 91.285; 2. Gradoli 10'52"73; 3. Giovannetti 10'54"99; 4. Ambrosini 10'55"95; 5. Ninen 11'00"09; 6. Moselli 11'02"33; 7. Brancatelli 11'03"21; 8. Di Filippo 11'15"73.

□ Giro più veloce il 2. di Ricci in 01'03"79 alla media di 93.118 km/hg.

Classifica campionato (dopo 5 prove): 1. Pace 81; 2. Gunnella 56; 3. Benedini 53; 4. Presenzini 28; 5. Gradoli 25; 6. Moselli 22; 7. Grassetto, Scarabelli 19; 9. Boldrini 18; 10. Ambrosini 15.

SPORT NAZIONALE

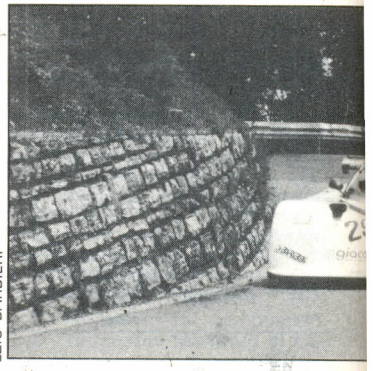
Gimax fra i

MAGIONE. Dieci le vetture in pista in questa divisione sport nazionale, ancora ben lontana dal decollare. In partenza si avvia bene Fiaccadori (Lucchini), poi Gozzi, con una vettura gemella, risale dalla terza posizione però passare in testa al 5. giro, alla curva dei box. La gara è ravvivata solo da Carlo Scola (Osella) che, presa confidenza con il tracciato, passa prima Fagioli (Osella) e poi Araldi (Osella), conquistando un ottimo terzo posto. Le sport 2. e 3. divisione dovevano essere il clou della giornata ma c'erano solo sette vetture. Una gara monotona che ha dato qualche brivido solo nei primi giri per la rimonta di Gimax (Osella Carma Turbo) partito lentamente. Quindi, vittoria assoluta di Gimax e bel duello nella 2. divisione tra Parpinelli e Sanesi: poi il primo è stato costretto al ritiro per la rottura di un semiasse. Nel campionato, dopo cinque prove, il migliore è

CRONOSCALATA/Colle della Maddalena

Baribbi senza avversari

BRESCIA - Le previsioni sono state ampiamente rispettate: il bresciano Ezio Baribbi, 37 anni, alla guida di una Osella PA 10-2000 del team «Mirabella 1000 Miglia» si è imposto anche nella seconda cronoscalata del Monte Maddalena, gara nazionale di velocità in salita, valida per la coppa CSAI della montagna, prima zona, organizzata dal team 1000 Miglia. Nelle due manches, per somma di tempi, ha fermato i cronometri a 5'38"6, alla media di 106,320 kmh. Con il ritiro, ancora nella prima manche, per incidente (ha perso la ruota posteriore sinistra nell'urto contro il guard-rail) di Giuseppe Tambone (Osella PA 9), Baribbi non ha praticamente avuto rivali nella vittoria finale. Al secondo posto si è classificato il sorprendente Romano Casassola (Osella D 1600) con il tempo di 5'57"8. Terzo il bresciano Dario Luraghi, pure con una Osella 1600 in sei minuti esatti. ottimando le prestazioni di Alberto Montini (Porsche 3000 6'24"4) e Fabrizio Colombi (Opel 2500 6'27"). Il vincitore Ezio Baribbi ha realizzato un «tempone» (2'46"7) nella prima manche, nonostante abbia toccato il muretto con l'alettone. nella seconda è salito più tranquillo. (g.s.)



EZIO BARBIERI

VELOCITÀ IN SALITA

Brescia, 1 luglio 1984

Cronoscalata al Colle della Maddalena

Le classifiche

Assoluta: 1. Ezio Baribbi (Osella) 5'38"6 media 106,320 kmh; 2. Casassola (Osella 1600) 5'57"8; 3. Luraghi (Osella) 6'00"; 4. Aguzzoni (Osella) 6'03"4; 5. Montini (Porsche) 6'24"4; 6. Biasioli (Chevron) 6'27"0; 7. Colombi (Opel Ascona) 6'27"2; 8. Pacino (Osella) 6'29"9; 9. Degano (Dallara) 6'34"9; 10. Abbiati (Lucchini) 6'37"0.

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Giovanni Giucoli (A 112) 7'45"0; 2. Gimitelli (A 112) 7'51"1; 3. Ottelli (A 112) 7'52"2; 4. Tosini (Fiat) 7'56"3; 5. Cardia (Fiat) 8'00"3; 6. Schieghi (A 112) 8'00"8; 7. Formolli (A 112) 8'03"8; 7. Albertini (A 112) 8'03"8; 9. Peli (A 112) 8'11"3; 10. Pedretti (A 112) 9'34"5; 11. Ambrosi (Fiat) 8'51"8.

Classe 1300: 1. «Lorenzo» (Talbot) 7'25"3; 2. Dal Mas (Talbot) 7'26"0; 3. Morandini (Opel) 7'36"0; 4. Manenti (Talbot) 7'42"1; 5. Vinciguerra (Talbot) 7'53"6.

Classe 1600: 1. Giorgio De Gregorio (Fiat) 7'34"5; 2. Girabello (Fiat) 7'38"3; 3. Abbiati (Ford) 8'03"9; 4. Olivieri (Alfa Romeo) 8'12"7.

Classe 2000: 1. Daminato (Fiat) 7'12"7; 2. Mulas (Fiat) 7'13"0; 3. Rocchi (Renault) 7'19"9; 4. Merci (Fiat) 7'20"9; 5. Gastaldelli (Fiat) 7'21"4; 6. «Francisco» (Renault) 7'22"5; 7. Tacchini (Fiat) 7'23"3; 8. Cerminara (Alfa Romeo) 7'23"6; 9. Lozza (Golf) 7'27"1; 10. Bonanomi (Fiat) 7'32"8.

Classe 2500: 1. Giuseppe Quargentan (Alfa Romeo) 7'25"9.

GRUPPO 3

Classe 1300: 1. Marco Fait (Fiat) 7'41"4; 2. Cossio (Fiat) 7'47"9; 3. Martinelli (Fiat) 7'48"7; 4. Accorsi 7'51"1; 5. Antonini (Fiat) 7'54"6; 6. Rosa (Fiat) 7'55"0; 7. Olivari (Fiat) 7'55"9.

Classe 1600: 1. Edoardo Bellamoli (Fiat) 7'40"6; 2. Costa (Fiat) 7'44"0; 3. Masserolo (Fiat) 8'02"1.

Classe oltre 2000: 1. Germano Pantaleoni (De Tomaso) 7'01"2.

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Angelo Grazioli (Fiat) 7'07"8; 2. Utti (Fiat) 7'12"7; 3. Menestrina (Fiat) 7'18"9; 4. Franchi (Fiat) 7'23"9; 5. Strapparava (A 112) 7'26"9; 6. Zadra (Fiat) 7'37"8; 7. Stanca (Fiat) 7'39"3; 8. Fasano 7'39"5; 9. Nodari (A 112) 7'49"; 10. Zubani (Fiat) 7'47"6; 11. Scaccabarozzi (Fiat) 7'49"8; 12. Gilardi (A 112) 8'03"9; 13. Rocchi (A 112) 8'05"2; 14. Sabbio (A 112) 8'06"9; 15. De Toni (A 112) 8'23"9; 11. Perona (A 112) 8'46"8; 17. Fracassi 8'54"4.

Classe 1300: 1. Marco Pizzini (De Tomaso) 7'43"7; 2. Franzoni (Alfa Romeo) 7'54"; 3. Maffei (Alfa Romeo) 8'23"3; 4. Bonomo (Fiat) 8'47"6.

Classe 1400: 1. Carmelo Girardi (Renault) 7'15"8; 2. Martinelli (Renault) 7'18"2; 3. Valgera (Renault) 7'49"3.

Classe 1600: 1. Klaus Tretl (Golf) 6'55"9; 2. Farina (Fiat) 6'57"2; 3. Tanzini (Golf) 7'14"0; 4. Entrizzi (Golf); 5. Accorsi 7'15"8; 6. Bergomi (Alfa Romeo) 7'18"5; 7. Pellegrini (Talbot) 7'20"2; 8. Di Giacomo 7'21"7; 9. Bettinzoli 7'32"4; 10. Bugatti (Talbot) 7'33"3; 11. Erculiani (Golf) 7'43"8; 12. Maglioccola (Alfa Romeo) 7'51"0.

Classe 2000: 1. Ivano Giuliani (Fiat) 6'40"5; 2. Negrente (Fiat) 6'47"0; 3. Tommassini (Opel) 7'03"8; 4. Bertoloni (Opel) 7'12"5; 5. Merzi (Fiat) 7'22"5; J6. Berardi (Opel) 7'22"7; 7. Frigerio (Opel) 7'36"9; 8. Sandrini (Renault) 8'03"5; 9. Ulgaro (Opel) 8'07"3; 10. Pateo (Opel) 8'25"2.

Classe 2500: 1. Casimiro Barbieri (BMW) 7'08"5; 2. Lanzetti (BMW) 7'19"5; 3. Chaipparini (Alfa Romeo) 7'25"6; 4. Marinoni (Alfa Romeo) 7'57"1.

Classe 1000: 1. Claudio Zocchi (Fiat) 8'06"7; 2. Valbusa (Fiat) 8'43"2; 3. Girelli 9'08"9; 4. Comaprini 9'16"7.

GRUPPO 2

Classe 1000: 1. Fabio Valbusa (Fiat) 8'32"1; 2. Bagossi (Fiat) 8'34"8; 3. Bossato (Fiat) 9'13".

Classe 1150: 1. Antonio Tomasi (Fiat) 7'21"6; 2. Tomasini (Fiat) 7'25"6; 6. Pavan (Fiat) 7'42"1; 4. Magri (A 112) 7'54"4; 5. Coldrelli (A 112) 8'00"9.

Classe 1300: 1. Rino De Luca (Simca) 7'03"8; 2. Mozzoni (Simca) 7'09"9; 3. Franzoni (Alfa Romeo) 7'25"1; 4. Marangon (Simca) 7'30"8; 5. Ferrari (Simca) 7'35"; 6. Pregoli (Simca) 7'56"6.

Classe 1400: 1. Tiziano Cegalin (Alfa Romeo) 6'59"1; 2. Barbuscia (Fiat) 7'01"0; 3. Carbone (Fiat) 7'38"9.

Classe 1600: 1. Francesco Pera (Golf) 6'45"7; 2. Cornelio (Golf) 6'47"8; 3. Cosini (Fiat) 7'06"8; 4. Nerini (Fiat) 7'12"5; 5. Maranelli (Fiat) 7'40".

Classe 2000: 1. Giuseppe Zarpellon (BMW) 6'38"5; 2. Percivale (Triumph) 6'53"6; 3. Mariolini (Alfa Romeo) 6'54"4; 4. Magrino (Opel) 7'00"4; 5. Lambruschi (Opel) 7'24"5; 6. Bonaventi (Opel) 7'24"5; 7. Freitag (Opel) 7'34"9.

GRUPPO B

Classe 1600: 1. Giorda (Alfa Romeo) 6'56"7; 2. Coccoli (Fiat) 7'09"1.

Classe 2000: 1. Graziano Poma (Renault) 6'49"0; 2. Zanini 6'55"7; 3. Giacomelli (Renault) 6'59"1.

Classe 3000: 1. Alberto Montini (Porsche) 6'25"4; 2. De Giacomi 6'43"6; 3. Busi 6'52"4; 4. Cattane 7'36"2.

GRUPPO 4

Classe 1300: 1. Sandro Bona (Fiat) 7'02"0; 2. Filippozzi (Fiat) 7'21"9; 3. Broglio 8'09"9.

Classe 1600: 1. Gianangelo (Alfa Romeo)

ochi

Gozzi che ora lo guida con 38 punti, davanti a Sanesi e Parpinelli con 33. (m.m.)

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Categoria Sport Nazionale

Magione 1 luglio

Le classifiche

1. Divisione: 1. Gozzi 29'29"55 alla media 104,060 km/h; 2. Fiaccardori 29'33"66; 3. Scola 29'47"21; 4. Araldi 29'52"81; 5. Faggioli 29'53"83; 6. Benedini 30'14"12; 7. Tosi a 1 giro.

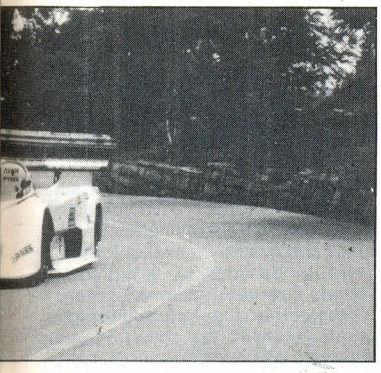
□ Giro più veloce: il 4. di Gozzi in 56"24 alla media di 105,618 km/h.

2. Divisione: 1. Sanesi (Osella PA/9 Bmw) 31 27'16"44 media 112,525 km/h; 2. Veninata (Osella Hart 2000) a 2 giri; 3. napione (A.M.S. 1600) a 4 giri; 4. Parpinelli (Osella Bmw) 2000 a 12 giri.

□ Giro più veloce: il 20. di Sanesi in 51"68 alle media di 114,938 km/h.

3. Divisione: 1; Gimax (Osella Turbo Carma) 26'59"68 media 113,689 km/h; 2. Faraci Massimo (Osella Turbo Carma) a 1 giro; 3. Fortina Mario (Fortina 23) a 8 giri.

□ Giro più veloce: il 7. di Gimax in 50"18 media di 118,374 km/h.



6'51"1; 2. Guerrato (Fiat) 7'16"2; 3. Morello 7'17"1; 4. Tagliani 7'40"8.

Classe 2000: 1. Bruno Caramaschi (Fiat) 6'59"3; 2. Sandrini 7'19"0; 3. Manfredini (Lancia) 8'14"0.

Classe 3000: 1. Fabrizio Bolombi 6'27"2; 2. Rebai (Porsche) 6'41"3; 3. Dal Ben (Ferrari) 6'43"2; 4. Marsili (De Tomaso) 6'53"6; 5. Begoiani (Porsche) 6'54"7.

GRUPPO 5

Classe 700: 1. Roberto Garbelli (Fiat) 7'35"3; 2. Calore (Fiat) 7'38"0; 3. Antolini (Fiat) 7'38"1; 4. Romagnoli (Fiat) 7'41"0.

Classe 1600: 1. Panzeri (Dallara) 6'32"1; 2. Frisio (Dallara) 7'09"4; 5. Fasoli 7'56"3; 4. Proto (Golf) 8'10"7.

Classe 2000: 1. Farris Sergio (Ford) 6'37"9; 2. Santinello (Opel) 7'00"6.

Classe 2500: (non costituita): 1. Benusiglio Renato (Lancia) 7'35"3.

Classe 3000: (non costituita): 1. Albanti Alberto (Porsche) 7'03"4.

GRUPPO 6

Classe 1000: 1. Maurilio Degano (Dallara) 6'34"9; 2. Mussi (AMS) 10'16"9.

Classe 1300: 1. Italo Travagin (AMS) 7'01"1; 2. Stefenelli (Osella) 7'01"3; 3. Longhi (Lola) 7'06"3; 4. Ronchi (AMS) 8'20"8.

Classe 1600: 1. Romano Casassola (Osella) 5'57"8; 2. Luraghi (Osella) 6'00"0.

Classe 2000: 1. Ezio Baribbi (Osella) 5'38"6; 2. Aguzzoni (Osella) 6'03"4; 3. Pacino (Osella) 6'29"9; 4. Abbiati (Lucchini) 6'37"0.

VELOCITÀ IN SALITA/Cammarata S. Rosalia

Benny, vidi, vici

CAMMARATA — Niente rivincita fra Grimaldi e Rosolia, nella 5. edizione della cronoscalata agrigentina e musi lunghi fra il numeroso pubblico anche per via dell'assenza di «M. Arriva», e del palermitano Ceraolo. Grimaldi, poi, aveva rispedito al Nord la propria Osella per l'ultima e definitiva messa a punto da parte di Armaroli. Una gara, dunque, per pochi intimi (soltanto in 104 al traguardo) penalizzata prima dallo scivolamento di data e poi dall'averla anticipata di una settimana prendendo in contropiede piloti e scuderie.

Una formalità per il marsalese Benny Rosolia affermarsi per la prima volta su questo tracciato di sette chilometri al tempo record di 3'14"57 alla media oraria di 129,549 kmh con l'Osella 2000 preparata a dovere dai suoi meccanici bravi nell'eliminare gli inconvenienti di carburazione verificatisi durante le prove ufficiali. «Senza volere imitare la società autostrade ho proprio fatto una partenza intelligente... affrontando la salita con prudenza per evitare di bruciare una così facile occasione. Capita raramente di non preoccuparsi dei rivali». Diceva a fine gara Rosolia.

Nella scia del vincitore i due fratelli Virgilio, Beppe e Salvatore, rispettivamente su Osella 2000 e 1600. Quarto il palermitano Caci con la Chevron, attardato dalla rottura di un castelletto. Nonostante una toccata nel tratto finale bella prova di Licata con l'AMS 1300 che ha preceduto di poco più di un secondo Spinnato. Nei vari gruppi le vittorie sono andate rispettivamente a: Mertoli (N), Pino (A), D'Anca (3), Sollano (2), Lombardo (4), Di Benedetto (B), Ragusa (5) e ovviamente Rosolia (6). (r.b.)

VELOCITÀ IN SALITA

Cammarata, 1 luglio 1984

5. Cammarata-S. Rosalia-Trofeo S. Giovanni Gemini

Gara di velocità in salita valida per le coppe CSAI della montagna 3. Zona

Le classifiche

GRUPPO N

Classe 700: 1. Cataldo Palmeri (Fiat Panda) 5'36"34, media 79,924 kmh.

Classe 1000: 1. Carmelo Lo Faso (Fiat Panda) 5'11"71 media 80,844 kmh.

Classe 1150: 1. Settimo Ienna 4'16"48, media 98,253 kmh; 2. Meli 4'27"14; 3. Biancheri 4'35"87. Tutti su A 112.

Classe 1300: 1. Roberto Villa (Samba) 4'21"08, media 96,522 kmh; 2. «Amerix» (Samba) 4'22"84.

Classe 1600: 1. Serafino La Delfa (Ford Escort) 4'20"49; 2. Gaetani (Ritmo) 4'25"08.

Classe 2000: 1. Giorgio Mertoli 4'05"34, media 102,714 kmh; 2. Santini 4'10"30; 3. Tusa 4'14"08; 4. Ferrazzano 6'41"65. Tutti su Ritmo 130.

GRUPPO 3

Classe 1300: 1. Benito Gerbino 4'28"89, media 93,718 kmh; 2. Mirici 4'31"64; 3. Lo Bello 4'50"65. Tutti su Fiat X 1/9.

Classe 1600: 1. Michele Bica (Fiat X 1/9) 4'31"31, media 92,882 kmh.

Classe 2000: 1. Giuseppe D'Anca (Lancia Beta Montecarlo) 4'24"12, media 95,411; 2. Capodicasa (Lancia Beta Montecarlo) 4'45"78.

GRUPPO A

Classe 1000: 1. Stefano Anello (Fiat 127) 4'48"55, media 87,333 kmh; 2. Ionès (Fiat 127) 5'07"57.

Classe 1150: 1. Marcello Zampardi 4'14"37, media 99,068 kmh; 2. Anzalone 4'17"21; 3. Guarino 4'20"61; 4. Morabito (Fiat 127) 4'23"80; 5. Graziano 4'24"28; 6. Conti 4'24"86; 7. Seccia 4'25"38; 8. Romano (Fiat 127) 4'25"39; 9. Lo Sardo 4'27"61; 10. Nobile 4'35"62; 11. Aiello 4'43"44; 12. Morreale 4'54"00. Tutti gli altri su A 112.

Classe 1300: 1. Sergio Saitta (Alfasud) 4'24"27, media 95,357 kmh; 2. Imbrò (Alfasud) 4'37"65.

Classe 1400: 1. «Abraxas» (Renault 5) 4'16"81, media 98,127 kmh; 2. Clemente (Renault 5) 4'24"20; 3. Lo Burgio (Alfasud) 4'26"54.

Classe 1600: 1. Leonardo Giorlando 4'08"10, media 101,571 kmh; 2. Premiati 4'08"64; 3. «Popof» 4'12"55; 4. Crisafulli 5'42"62. Tutti su Talbot.

Classe 2000: 1. Nicola Pino (Opel Kadett GTE) 4'02"51, media 103,913 kmh; 2. Beccaria (Ritmo 130) 4'06"89.

Classe 2500: 1. Salvatore Spinelli (Alfetta GTV6) 4'24"28, media 95,353 kmh.

GRUPPO 2

Classe 700: 1. Francesco Tummiolo (Fiat 126) 4'40"76, media 89,852 kmh; 2. Cammarata (Fiat 126) 4'50"32.

Classe 1000: 1. Rosario Todaro (Fiat Panda) 4'20"49, media 96,740 kmh; 2. Palo (Fiat 127) 4'43"74.

Classe 1150: 1. Gaspare Sollano (Fiat 128) 4'04"08, media 103,242 kmh.

Classe 1300: 1. «Meteora» 4'10"04, media 100,783 kmh; 2. Majorini 4'13"64; 3. Alfano (Fiat 128) 4'25"03; 4. Rotolo 4'29"25; 5. Caruso (Fiat 128) 4'51"55. Tutti gli altri su Simca.

Classe 1400: 1. Francesco De Francisci (R 5 Alpine) 4'24"33, media 95,335 kmh; 2. Alessandro (R 5 Alpine) 4'27"62.

Classe 1600: 1. Gaetano Pellerito (Talbot) 4'05"54, media 102,630 kmh; 2. Ferraro (Ritmo) 4'08"67.

Classe 2000: 1. Salvatore Ruggero (Alfetta 4'12"02, media 99,715 kmh; 2. Foti (Alfetta) 4'23"91.

GRUPPO B

Classe 1300: 1. «Sorry» (Visa Chrono) 4'22"15, media 96,128 kmh.

Classe 1600: 1. Enzo Sottile (Fiat X 1/9) 4'10"97, media 100,410 kmh.

Classe 2000: 1. Sergio Di Benedetto (R 5 Turbo) 4'04"70, media 102,983 kmh; 2. Piparo (Lancia Beta Montecarlo) 4'20"77; 3. Libreri (Lancia Beta Montecarlo) 4'25"64.

Classe 3000: 1. Alfonso Vella (Porsche) 4'07"05, media 102,000 kmh; 2. La Franca (Porsche) 4'09"75.

Classe oltre 3000: 1. Giuseppe Comito (Porsche Turbo) 4'04"92, media 102,890 kmh.

GRUPPO 4

Classe 1300: 1. Giuseppe Lombardo (Fiat X 1/9) 3'58"21, media 105,789 kmh; 2. Sciortino (Fiat X 1/9) 4'46"85.

Classe 1600: 1. Leonardo Ippolito (A.R. Duetto) 4'13"65, media 99,349 kmh; 2. Ciulla (Fiat X 1/9) 4'18"89; 3. Cummaudo (Fiat X 1/9) 4'19"71.

Classe 2000: 1. Antonio Condina (Lancia Beta Montecarlo) 4'02"75, media 103,810 kmh.

Classe oltre 3000: 1. Antonino Guagliardo (Porsche Turbo) 4'01"28, media 104,442 kmh.

GRUPPO 5

Classe 700: 1. Antonino Ponticello 4'06"33, media 102,301 kmh; 2. Carlino 4'11"15; 3. Di Re 4'16"12; 4. Russo 4'21"43; 5. Romano 4'27"22; 6. Raimondi 4'46"25. Tutti su Fiat 126.

Classe 1000: 1. Agosta (Fiat 127) 4'25"04; 2. Giacalone (A 112) 4'33"21; 3. Coniglio (A 112) 5'57"12.

Classe 1300: 1. Pasquale Marchese (Fiat X 1/9) 4'12"94, media 99,628 kmh.

Classe 1400: 1. Giovanni Irato 4'11"96, media 100,015 kmh; 2. Mannino 4'13"21; 3. Lo Piccolo 4'13"30. Tutti su Fiat 128.

Classe 1600: 1. Franco Di Lorenzo (Ford Escort) 4'29"83, media 93,392 kmh; 2. «Calandrino» (Fiat 128) 4'40"45.

Classe 2000: 1. Salvatore Gagliano (Ford Escort) 4'04"26, media 103,168 kmh.

Classe 3000: 1. Michele Ragusa (Porsche) 3'48"49, media 110,289 kmh; 2. Vinci (Porsche) 3'58"27.

GRUPPO 6

Classe 1300: 1. Giuseppe Licata (AMS) 3'34"28, media 117,603 kmh; 2. Spinnato (Osella) 3'35"32.

Classe 1600: 1. Salvatore Virgilio (Osella) 3'30"24, media 119,863 kmh.

Classe 2000: 1. Benny Rosolia (Osella) 3'14"52, media 129,549 kmh; 2. G. Virgilio (Osella PA/9) 3'28"53; 3. Caci (Chevron B36) 3'30"66; 4. Gloria (Osella) 3'57"66.

SLALOM/Citta di Santarcangelo

Che brodo Lombardi

S. ARCANGELO — Solo undici verificati in questo primo torneo Città di S. Arcangelo. Su tutti si è imposto Vincenzo Lombardi, su Ritmo 130, alle sue spalle il concorrente Zupo è stato escluso per irregolarità al carburatore (filtro aria). (b.d.)

SLALOM

S. Arcangelo, 1 luglio 1984

1. Trofeo Città di S. Arcangelo

Gara nazionale di slalom in salita

Le classifiche

Assoluta: 1. Lombardi (Ritmo 130) 2'00"18; 2. Laudato (Fiat 126) 2'01"96; 3. Icuchi (A 112) 2'03"45; 4. Pace (Samba Rallye) 2'05"69; 5. Panico (Fiat X 1/9) 2'05"81; 6. Salsano (Fiat 128) 2'07"04; 7. Favili (Kadett GTE) 2'07"71; 8. Grippa (A 112) 24'09"72; 9. Brienza (Fiat 127) 2'11"16.

Gruppo N, 1, 3

Classe 1150 (non costituita): 1. Icuchi (A 112) 3'03"45; 2. Brienza (Fiat 127) 3'11"16.

Classe 1300 (non costituita): 1. Pace (Samba Rallye) 2'05"69; 2. Panico (Fiat X 1/9) 2'05"81.

Classe oltre 1600 (non costituita): 1. Lombardi (Ritmo 130) 2'00"18.

Gruppo Speciale

Classe 700 (non costituita): 1. Laudato (Fiat 126) 2'01"96.

Classe 1000 (non costituita): 1. Grippa (A 112) 2'09"72.

Classe 1300 (non costituita): 1. Salsano (Fiat 128) 2'07"04.

CRONOSCALATA/2. Città di Todi

Leviamo i Caliceti

TODI — Nella 2. Edizione della cronoscalata sulle pendici della storica cittadina umbra, il sorprendente Mario Caliceti con la sua Osella PA6 BMW-Armaroli si è aggiunto all'ancora esiguo albo d'oro della corsa, portando il record del tracciato a 3'49"80, di ben oltre 6"inferiore a quello fatto registrare lo scorso anno da Paganucci. (f.m.)

VELOCITÀ IN SALITA

Todi 1 luglio

2. Salita Citta di Todi

Le classifiche

Auto storiche (vetture costruite prima del 31.12.1954) categoria GTF

Classe oltre 2000: Arnaldo Rizzi (Fiat 1100 TV) 5'39"55 media 77,396 kmh; 2. Dolfin (Fiat 1100 TV) 5'47"70;

Vetture costuite tra il 1.1.1955 e il 31.12.1960 - categoria Gt oltre 2000: 1. Massimo Vezzosi 5'29"76 media 79,694 kmh; 2. Liberatore 5'36"49; 3. Milani 5'51"63; tutti su Giulietta Sprint;

Categoria GTS 1300: 1. Paolo Malatesta (Giulietta SZ) 5'15"91 media 93,188 kmh; 2. Chiapparini (Giulietta) 5'16"38; 3. Ferretti (Giulietta Sprint) 5'31"99; 4. Garoia (Giulietta Sprint) 5'41"54; 5. Treves (Giulietta Spider) 5'4"56;

Anni 1955-1960 - categoria GTS oltre 2000: 1. Francesco Fazzolari (Austin) 5'29"05 media 79,866 kmh;

Categoria sport corsa oltre 2000: 1. Bruno Ricardi (Jaguar Couper) 5'07"97 media 85,332 kmh; 2. Ricci (Austin) 6'00"82;

Anni post. 1961: 1. Claudio Apolloni (Giulietta Sprint) 5'21"36 media 81,777 kmh; 2. Speziali (Simca 1000) 5'55"19;

Categoria GT 2000: 1. Gian Nicola Cividini (Porsche 356 C) 5'25"58 media 80,717 kmh; 2. Busi (Giulia Spider) 5'26"05; 3. Rossi (Porsche Spider 356/B) 5'27"39;

Anni post 1961: - categoria GTS classe 1300: 1. Flaviano Pisoni (Asa) 5'13"80 media 83,747 kmh; 2. Tratrelli (Abarth) 5'46"95;

Classe oltre 2000: 1. Aldo Bergoni (Porsche 356 C) 5'16"25 media 83,098 kmh; 2. Rizzi (Jaguar 3800) 5'17"31; 3. Gestri (Occa Zagato) 5'50"01.

ASSOLUTA: 1. Mario Caliceti (Osella BMW) 3'49"80; 2. Calella (Lola BMW) 3'49"84; 3. Cipriani (Osella) 4'01"59; 4. Arfé (Osella) 4'02"13; 5. Giammaria (Osella) 4'03"76.

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Franco Bonechi (A 112) 5'05"73 media 85,986 kmh; 2. Agostini (A 112 ab.) 5'13"71; 3. Armuzzi (A 112 Ab.) 5'14"33; 4. Di Stefano (A 112) 5'14"72; 5. Innocenti (Fiat 127) 5'15"39; 6. Bove (A 112) 5'15"46; 7. Forti (A 112 Ab.) 5'16"65; 8. Alighiero (Fiat 127) 5'20"47; 9. Valgruccioli (A 112) 5'24"33; 10. Fanfara (A 112) 5'24"49; 11. Patrinostro (A 112) 5'25"77; 12. Ciogli (A 112) 5'26"10;

Classe 1300: 1. Nazzareno Pomozzi (Talbot Samba) 5'12"52 media 84,090 kmh; 2. Innocenti (Opel) 5'25"07; 3. Leone (Talbot Samba) 5'27"65;

Classe 1600: 1. Roberto Brenti (Escort) 4'58"61 media 88,007 kmh; 2. Francioli (Talbot) 4'59"03; 3. Tommarelli (Talbot) 5'03"35; 4. Russo (Escort) 5'05"56;

Classe 2000: 1. Mauro Cimicchi (Ritmo 130) 4'59"76 media 86,760 kmh; 2. Tarquini (Ritmo 125) 5'07"78; 3. Turano (Ritmo 130) 5'11"95; 4. Munari (Ritmo 130) 5'25"97; 5. Pepi (Ritmo 125) 5'34"43;

Classe 2500: 1. Giovanni Fespucci (Alfaromeo) 4'53"08 media 89,668 kmh; 2. Lazzari (Alfaromeo) 5'09"83; 3. Polverini (Lancia HF) 5'44"73;

GRUPPO 3

Classe 1300: 1. Marco Poponi 5'05"31 media 86,076 kmh; 2. Boccia 5'06"15; 3. Secca 5'07"70; 4. Marchini 5'16"05; 5. Passerini 5'18"34; 6. Pachiorri 5'19"21; tutti su Fiat X 1/9;

Classe 1600: 1. Giancarlo Trippini (Fiat X 1/9) 5'05"03 media 86.155 kmh.

Classe 2000: 1. Paolo Cianu (Lancia Beta) 5'42"43 media 76.745 kmh.

GRUPPO A

Classe 1000: 1. Salvatore Noviello (Fiat 127) 5'14"44 media 83.577 kmh; 2. Pancotti (Fiat 127) 5'20"85. 3. Marzaiuolo (Panda 45) 5'29"79; 4. Popini (Fiat 127) 5'32"75.

Classe 1150: 1. Giuseppe Mammanco 4'57"36 media 88.377 kmh; 2. Cardinali 4'58"99; 3. Di Filippo 5'03"60; 4. Di Domenico 5'31"82; 5. Serafini 5'51"08; tutti su Fiat 127.

Classe 1300: 1. «Maxim» (Samba Rally) 5'03"62 media 86.555 kmh; 2. Romani (Opel) 5'28"20; 3. Traspedini (Escort) 5'35"76; 4. Albanucci (Skoda) 5'37"66.

Classe 1400: 1. Maurizio Eccel 5'04"66 media 86.200 kmh; 2. Olivieri 5'15"06; 3. Finestauri 5'19"11; 4. Simoncini 5'26"05. 5. Pescatiri (Alfasud) 6'12"50; tutti gli altri su Renault Alpine.

Classe 1600: 1. «Maximilian» (Golf Gti) 5'54"14 media 89.345 kmh; 2. Venturini (Talbot) 4'59"13; 3. Francinelli (Talbot) 4'59"98; 4. Gonfiotti (Talbot) 5'02"01.

Classe 2000: 1. «Giuseppe» (Opel Kadett GTE) 4'44"11 media 92.499 kmh; 2. Franci (Alfaromeo GT) 5'01"10; 3. De Angelis (Ritmo) 5'15"92.

GRUPPO 2

Classe 1000: 1. Roberto Tarozzi (Talbot) 5'15"89 media 83.193 Kmh; 2. Chioccia (A112) 5'27"31.

Classe 1150: 1. Vladimiro Temperini (Ritmo 60) 4'56"48 media 88.640 kmh; 2. Figliaggi (Fiat 128) 4'58"99; 3. Pellegrini (Fiat 128) 5'17"10; 4. Ubaldi (Fiat 127) 5'17"45.

Classe 1300: 1. Giuseppe Ceccarelli (Alfasud) 4'47"21 media 91.500 kmh; 2. Iacovella (Alfasud) 5'02"17; 3. Spagnoli (Alfasud) 5'16"45; 4. Testa (Simca R2) 5'17"25; 5. Mittica (Fiat 128) 5'19"77; 6. Fratticioli (Simca R2) 5'31"75.

Classe 1400: 1. Luigi Santandrea (Alfasud) 4'35"82 media 95.279 kmh.

Classe 1600: 1. Giovanni Mangoni (Golf) 4'39"80 media 93.024 kmh; 2. Ciccalé (Alfasud) 4'51"54.

GRUPPO 2

Classe 2000: 1. Mauro Braconi (BMC) 4'42"31 media 93.089 kmh.

GRUPPO B

Classe 1600: 1. Renzo Magiani (Fiat X 1/9) 4'50"74 media 90.390 kmh; 2. De Camillis (Fiat X 1/9) 5'12"81.

SLALOM

Ritorna l'imperatore

CUNEO — Ritorno alla vittoria di Augusto Cesari, su Dallara nello slalom di Colle San Bartolomeo organizzato dagli Amici del Moscato di Alba. Suoi avversari Pier Carlo Angeli su Abarth, Primo Esmondo su Lancia, Giuseppe Carrega su Alpine e Luigi Barbero su Fiat X 1/9, giunti nell'ordine.

SLALOM

Pieve di Teco - Colle San Bartolomeo - 24 giugno 1984

Trofeo Albergo La Pineta

Valido per la Coppa CSAI

1. zona e super-slalom Samba Rallye

Le classifiche

Gruppi N-1-3

Classe 1000: 1. Giovannoni P. 184,50; 2. Giani 186,79; 3. Crubellati 189.56; 4. Morelli 210.20. Tutti su A112 Abarth.

Classe 1150: 1. Bechis (A112) 180.19; 2. Lanzone (A112) 181.18; 3. Seghei (A112) 182.91; 4. Bruzzese (A112) 186.37; 5. Gnecco (Fiat 127) 188.20. 6. Zanira (A112) 189.79; 7. Dolla (A112) 191.05; 8. Orengo (Fiat 127) 191.24. 9. Guidotti (A112) 191.35; 10. Podestà (A112) 191.43. 11. Garibaldo (A112) 192.40. 12. Lypp (Fiat 128) 205.53. 13. Aracuti (Fiat 127) 207.83.

Classe 1300: 1. Panesi (Simca RS) 179.53; 2. Bertolotti (Simca R2) 182.05. 3. Cirio (Samba Rallye) 186.14; 4. Salvini (Samba Rallye) 188.05. 5. Carrari (Opel Corsa) 193.05; 6. Andreoli (Samba Rallye) 196.94. 7. Nomia (Samba Rallye) 206.23.

Classe 1600: 1. Pizzo (Golf GTI) 176.37; 2. Nastaldi (Peugeot 104) 196.54; 3. Madella (Fiat Ritmo) 199.74. 4. Gros (Peugeot 104) 203.66.

Classe 2000: 1. Botta (Kadett GTE) 175.16; 2. Lanfranco (Kadett GTE) 181.44. 3. Lasnico (Ritmo 130) 197.10.

Gruppo Speciale

Classe 1000: 1. Taccone (A112) 178.02. 2. Massimiani (Fiat 700) 178.16; 3. Boldone (Fiat 700) 179.06; 4. Rozzo (Abarth) 1000) 179.13. 5. Nonasterolo (NSU Prinz) 180.80; 6. Timotti (A112) 183.46; 7. Fiorino (A1127 183.76.

Classe 1150: 1. Morello (A112) 169.85. 2. Panaro (A1127 171.22. 3. Morini (Fiat 127) 171.62. 4. De Andrea (A112) 172.34; 5. Ciriaco (A112) 172.86; 6. Schiavo (A112) 177.43. 7. Chiappori (Fiat 127) 202.91. 8. Aucella (A112) 220.48.

Classe 1300: 1. De Micheli (Alpine Renault) 163.59; 2. Lavaggi (Fiat X1/9) 169.37; 3. Vivaldi (Mini De Tomaso) 176.97; Garibaldi (Simca RZ) 178.90; 5. Costamagna (Simca R2) 180.01; 6. Marla (Citroën Visa) 186.47; 7. Balestra (Fiat X 1/9) 188.22. 8. Giacomino (Fiat 128) 188.79; 9. Tomaselli (Simca R2) 209.59.

Classe 1600: 1. Carrega (Alpine Renault) 156.71; 2. Gnan (Dallara X 1/9) 189.86; 3. Mirabelli (Talbot Ti) 195.93; 4. Prea (Talbot Ti) 201.07.

Classe 2000: 1. Cesari (Dallara) 149.34; Edmondol (Mantà) 156.54; 3. Barbero (Fiat X 1/9) 160.44. 4. Tarantino (Fiat 124 Spider) 170.57.

Classe 3000 (non costituita): 1. Vezza (Lancia Stratos) 160.58; 2. De Filippi (Porsche 911) 174.07.

Classe 1000 prototipi: 1. Mazzole (Fiat Woodstock) 167.37; 2. Rivera (Fiat 500) 168.03; 3. Galli (Fiat 500) 174.41; 4. Pittaluga (Fiat 126) 169.04. 5. Bruzzese (Fiat 500) 181.94; 6. Giolino (Fiat 500) 187.39.

Classe 3000 prototipi: 1. Angeli (Abarth X 1/9) 155.26; 2. Rossi (Alpine Renault) 164.03. 3. Carbone (Alfasud) 171.79; 4. Sabbadini (Fiat 500-R5 Alpine) 173.66; 5. Ferrando (Fiat 500) 179.78.

Classifica assoluta: 1. Augusto Cesari (Dallara) 149.34; 2. Angeli (Abarth X 1/9) 155.26; 3. Edmondo (Manta) 156.54. 4. Carrega (Alpine Renault) 156.61. 5. Barbero (Fiat X 1/9) 160.44. 6. Veza (Lancia Stratos) 160.58. 7. De Micheli (Alpine Renault) 163.59. 8. Rossi (Alpine Renault) 164.03. 9. Mozzone (Fiat Woodstock) 167.37; 10. Rivera (Fiat 500) 168.03.

Classe 2000: 1. Maurizio Masset (R5 Turbo) 4'52"12 media 89.063 kmh; 2. Baronci (R5).

Classe 3000: 1. Teodoro Perugini (Lancia 037) 4'31"46 media 96.809 kmh.

GRUPPO 4

Classe 1300: 1. Bruno Simoncelli (Fiat X 1/9) 4'50"55 media 90.449 kmh; 2. Corsi (Fiat).

Classe 1600: 1. Biancolini (Alfaromeo duetto) 4'49"07 media 90.912 kmh; 2. Mantellini (Alfaromeo) 4'52"90.

Classe 2000: 1. Roberto Di Giuseppe (Lancia Beta) 4'33"10 media 96.228 kmh; 2. Ciampini (Lancia Beta) 5'06"63.

GRUPPO 5

Classe 700: 1. Franco Cavafave (Fiat 126) 5'02"45 media 86.890 kmh; 2. Campanile.

Classe 1300: 1. Rocco Dallara (Fiat X 1/9) 4'51"64 media 90.111 kmh; 2. Garattoni (Fiat 128) 5'10"74; 3. «Pipino» (Mini).

Classe 3000: 1. Pino Tocci (Porsche) 4'45"92.

GRUPPO 6

Classe 1000: 1. «Sassa Rolbar» (Lola) 4'41"50 media 93.357 kmh; 2. Piombini (Muccini) 4'41"72. 3. Giosia (AMS) 5'38"03.

Classe 1300: 1. Francesco Capacchietti (Osella) 4'05"36 media 107.107 kmh; 2. Rempici (Osella) 4'32"76.

Classe 1600: 1. Renato Arfé (Osella) 4'02"13 media 108.536 kmh; 2. Giammaria (Osella) 4'03"76; 3. Brandi (March Ford) 4'16"64.

Classe 2000: 1. Mario Caliceti (Osella BMW) 3'49"80 media 114.360 kmh; 2. Calella (Lola BMW) 3'49"84. 3. Cipriani (Osella) 4'01"59.

KARTING

Krause vince a Monaco la B intercontinentale

MONACO — Si è disputato sul circuito di Monaco il campionato della classe intercontinentale B, alla quale erano iscritti ben 38 piloti, fra cui solo un italiano, il milanese Renato Crippa. Il tedesco Wolfang Krause, molto regolare, dopo essere giunto secondo in due finali, è riuscito a prendere il comando subito al via, conducendo fino al traguardo, aiutato nell'impresa anche da una collisione alla prima curva tra i suoi più diretti inseguitori. Grandi protagonisti della manifestazione sono stati il tedesco Fritsch che, nonostante il ritardo in partenza, è riuscito a giungere ugualmente secondo, approfittando del ritiro di Renato Crippa che, dopo un ottimo quarto in prefinale, era costretto al ritiro nella finale per il cedimento del motore, mentre occupava la seconda posizione e cominciava ad attaccare il battistrada. Al terzo posto lo svedese Joakin Birgherson che però veniva squalificato perché trovato irregolare alle verifiche tecniche. Podio tutto tedesco, dunque, poiché al terzo posto saliva Bovensieten che mai ha brillato se non in regolarità. (g. p.)

KARTING

Monaco, 29-30 giugno 1984

Campionato europeo intercontinentale B

1. Wolfang Krause (D); 2. Frietsch (D); 3. Birgherson (S) squalificato; 4. Bovensieten (D); 5. Liconnet (F); 6. Kerscher (D); 7. Lawrenz (L); 8. Hennigs (D); 9. Spockli (CH); 10. Trilar (D); 11. Kristensen (D).

TOIVONEN AL COSTA SMERALDA (Attualfoto)

EURORALLY

Ypres (Belgio), 30 giugno-1 luglio 1984

24 Ore di Ypres

30. appuntamento dell'europeo rally (coeff. 4)

La classifica: 1. Toivonen-Grindrod (Porsche) 5.16'24"; 2. Andruet-Rick (Lancia 037) 5.16'51"; 3. Snijers-Collebunders (Porsche) 5.21'33"; 4. Capone-Cresto (Lancia 037) 5.22'39"; 5. McRae-Arthur (Opel Manta) 5.29'36"; 6. Colsoul-Lopes (Opel Manta) 5.34'42"; 7. Mathon-Hanocq (R5 Turbo) 5.36'10"; 8. Dumoulin-Dumoulin (Porsche) 5.46'21"; 9. Lareppe-Lambert (Opel Ascona) 5.49'35"; 10. Gondezenne-Messine (Alfa Romeo) 5.52'10".

EURORALLY/Capone solo quarto a Ypres

Toivonen con brivido

La classifica alle spalle del finlandese è ancora incerta causa la possibile squalifica di Andruet (2.) per reclamo di Snijers

YPRES — Henry Toivonen si è aggiudicato questa 24 ore rallistica di Ypres, ma è l'unico dato certo, giacché alla gara, che è stata tutto un susseguirsi di colpi di scena, non è mancato neppure un finale «giallo». Durante la prima notte di corsa, Andruet ha sostituito un pneumatico utilizzando una ruota e una chiave fornite da un meccanico, mentre il regolamento prevede l'uso dei soli mezzi di bordo. Immediato reclamo del belga-Porsche Snijers, respinto dai commissari ma comunque in attesa di un giudizio definitivo. Pertanto, rimane sub judice la seconda posizione di Andruet e tutte le seguenti. Veniamo comunque alla cronaca non «nera». Non c'era voluto molto per capire che Lancia e Porsche sarebbero state le protagoniste di una lotta al coltello, con intromissioni della M1 del francese Beguin e della Manta di McRae. Le due coppie, Toivonen e Snijers (Porsche) e Capone-Andruet (Lancia) non parevano intenzionate a farsi regali neppure tra loro. Spariti Beguin (un dritto) e Droogmans, Capone e Andruet imponevano il loro ritmo con Capone sempre all'attacco, più per distanziare il rivale di campionato, Toivonen, che per infastidire il forte francese. Alla fine del primo giro era quindi Andruet a condurre, davanti a Capone (46"), Snijers (1'21") e Toivonen (1'22"). Qui iniziava il balletto. Prima era Andruet a cedere il posto a Capone per rottura dello scappamento; poi nuovo cambio perché Capone doveva sostituire la frizione. Alla fine della prima tappa, quindi, Andruet conduceva con 9" sul capoclassifica. Nella seconda tappa, Toivonen rimontava fino alla seconda posizine, a 1'24" da Andruet, ma era scritto, evidentemente, che le Lancia non dovessero vincere: il cambio bloccato in quarta costava a Andruet ben 18 minuti. Quando poi, a due speciali dalla fine, Capone perdeva 5 minuti per una foratura, Toivonen non trovava più ostacoli, aggiudicandosi la prova e avvicinandosi pericolosamente a Capone che terminava solo quarto. Al di là delle sfortune, le Lancia hanno comunque fornito un'ottima prova e sono state molto applaudite.

André Royez

I primi passi della segretissima Lancia 038

Torino scende in pista e batte 4

IL MOMENTO tanto atteso è finalmente arrivato: la nuova Lancia Rally, la «progetto 038», sostiene in questi giorni i primi veri test. Sarà Giorgio Pianta a occuparsi dei primi passi della neonata nuova arma di Casa Lancia, la vettura con cui a Torino si vuole rispondere, adattandosi alle regole, al gioco che vuole la trazione integrale ormai padrona delle competizioni rallistiche. Particolarmente in seguito alle recenti gare del mondiale rally, che hanno spostato l'ago della bilancia della vittoria finale sempre più a favore delle 4x4 Audi, si è parlato di un affrettato impegno Lancia nello sviluppo della nuova vettura, riconducendolo a una ventilata intenzione di stringere i tempi dell'esordio in pista. Pare invece che le cose non stiano così, e lo stesso Pianta ha più volte pubblicamente affermato la sua intenzione di mantenere tempi e modi del lavoro di sviluppo più aderenti possibile a quanto pianificato, allo scopo di essere in grado di portare in gara una vettura senza bisogno, o quasi, di ulteriore svezzamento. Alla luce di queste affermazioni, il debutto mondiale della 038 è sempre atteso per il Rally di Sanremo 1985, mentre non è escluso che i primi passi in gare nazionali possano avvenire in tempi assai più brevi.

PRESTO' O TARDI che sarà il debutto, certo è che in questi giorni (lunedì 2 e martedì 3 luglio, giorni dell'uscita in edicola di questo numero di AS) la 4x4 della Lancia muove i primi passi sul terreno extraprivato della Mandria, tracciato di proprietà del Gruppo Fiat in grado di tenere lontani gli occhi indiscreti di stampa e concorrenza. Grazie ai soliti canali tutt'altro che ufficiali si è saputo anzi che la vettura ha già mosso i primi passi sabato scorso, 30 giugno, sull'asfalto di quella parte dell'area della Mandria che viene definita l'aeroporto. Sempre nelle mani di papà Pianta, la 038 pare si sia limitata a qualche avanti-indietro allo scopo di saggiare il buon funzionamento di cambio e trasmissione, ma nulla di più. Saranno i primi giorni di questa settimana a dire qualcosina in più, sia sui chilometri della Mandria, sia probabilmente sul tracciato di prova di Vizzola, di proprietà della Pirelli. Il segreto di cui queste prime prove sono circondate impedisce per ora di saperne di più. Molti sono fiduciosi, comunque, in una imminente presa di contatto ufficiale con la vettura, se i test daranno velocemente frutti positivi. L'ambiente rallistico italiano e straniero attende con trepidazione lo scoprirsi dei veli su questa che certamente sarà una protagonista dei rally dei prossimi anni. Speriamo bene... (r.b.)

Così la Lancia per l'85

Per allinearsi ai progressi tecnici ai quali è arrivata la concorrenza in fatto di vetture da rally a trazione integrale, la Lancia è stata costretta a lavorare seriamente sul suo primitivo progetto di una Delta «4x4». Ne è nata una Delta con trazione su tutte le ruote ma con motore posteriore-centrale e con caratteristiche generale di vera auto da corsa. Verrà prodotta ovviamente in 200 esemplari (alcuni dei quali con finiture «stradali») per essere omologata in gr. B nel 1985. Il 4 cilindri derivato da quello di 2500 che equipaggia l'attuale Lancia Rally sarà caratterizzato da una sovralimentazione sdoppiata: turbo e volumetrico in coppia per ovviare ai problemi (potenza in basso e in alto) dei due sistemi. Le sospensioni saranno ovviamente a 4 ruote indipendenti con parallelogrammi mentre il corpo vettura riprenderà il concetto instaurato dalla Peugeot 205: una parte centrale con telaio scatolato con telaietti ausiliari di tipo a traliccio. La trasmissione curata dalla Hewland in collaborazione con la Lancia prevede una scatola del cambio rivolta verso la parte centrale della vettura (anche il motore è longitudinale) con un secondo albero di trasmissione che porta il moto alle ruote anteriori tramite un differenziale.

Al Mille Piste debutto Mitsubishi

PER VEDERLA all'opera in un rally mondiale, dovremo attendere il «Rac» in autunno ma la Mitsubishi Starion turbo con trazione integrale debutterà in gara al «Mille Piste» che si disputerà in Francia dal sei all'otto luglio. La vettura che sarà omologata in gr. B dall'1 ottobre sarà guidata da Lasse Lampi mentre il team ha sede in Inghilterra ed è gestito da Andrew Cowan, noto per la vittoria in una Londra-Sidney. La Starion monterà pneumatici Pirelli P6 sia al «Mille Piste» che nel proseguimento del programma che prevede la partecipazione al campionato del mondo rally '85.

OPEN RALLY/Un «Lana» da copione

Stop, passa Vuda

Il pilota Jolly-Totip si impone grazie anche alla sfortuna di Cunico e si porta a soli cinque punti dal capolista «Lucky»

di **Roberta Gremignani**

BIELLA — Anche i mastini piangono. Sono per lo più lacrime di rabbia: un breve sfogo, prima di tornare a stringere i denti e combattere. È successo a Biella ad Adartico Vudafieri, il «mastino» di Castelfranco Veneto. Venuto al Rally della Lana con l'imperativo di vincere per rimanere in lizza per il campionato Open, «Vuda» stava svolgendo al meglio il proprio compito, mantenendosi al comando davanti a Cunico-Sghedoni su Lancia-Goldie e «Lucky»-Berro su Ferrari 308 GTB, quando si è visto costretto a cedere la prima posizione per due penalità inflittegli a tavolino. La prima per un ritardo a un controllo orario dovuto a una digressione stradale in un trasferimento, prima distrazione nella carriera di Gigi Pirollo, la seconda per avere anticipato di un secondo la partenza di una speciale. In totale, due minuti di penalità, che hanno prima costretto Vudafieri a lacrime di rabbia (al termine della prima tappa) e poi a un attacco forsennato. La seconda tappa del Rally di Biella è stata quindi per «Vuda» un «ricominciamo da capo», con la Lancia-Totip all'attacco e con un buon Cunico che si è difeso senza farsi prendere dal complesso della lepre, e quindi senza sbagliare. Cunico-Sghedoni fin dall'inizio gara, pur vincendo alcune speciali e pur mantenendosi nella scia di Vudafieri-Pirollo, erano apparsi destinati alla piazza d'onore, posizione che non hanno poi potuto conservare fino al traguardo perché un incidente stradale di cui riferiamo in cronaca, li ha obbligati a pagare 12 minuti di ritardo al controllo successivo, cedendo la posizione a «Lucky»-Berro. Questi ultimi hanno così raggranellato più punti del previsto, e mantengono la leadership di campionato con 5 punti di vantaggio su Vudafieri-Pirollo. «Lucky» ha compiuto egregiamente il proprio dovere che era quello di rimanere a ridosso delle due Lancia attenendo eventuali fatti favorevoli. Lo stress causato dalla concentrazione e il gran caldo hanno poi causato un crollo fisico del pilota a fine gara.

CALDO PERICOLOSO. Il caldo è stato il protagonista vero delle prime battute del rally, quando le gomme degradavano a metà delle prove speciali e molti piloti rischiavano il collasso. Si sono visti così molti «numeri» e molti testacoda. Un incidente ha messo k.o. anche la Manta 400 di Cerraro-Cerri sulla prima ps. **«È accaduto dopo il tratto sterrato che caratterizza questa ps su asfalto** — ci ha detto il diesse "Rudy" **— presumibilmente Dario ha forato una gomma sulla terra e non se ne è accorto quando è tornato sull'asfalto, pensando di avere le gomme sporche di terra. Alla prima curva in appoggio però la macchina ha perso aderenza e ha carambolato fra muro e terrapieno. Un vero peccato ai fini del campionato, perché se Cerrato-Cerri fossero rimasti a ridosso dei primi nella classifica Open la Casa li avrebbe mandati anche a Piancavallo, mentre ora è certo che il programma '84 di Cerrato proseguirà con la partecipazione al Sanremo».**

GRANDE ORMEZZANO. Il pubblico biellese aspettava una brillante prestazione dal locale Ormezzano, in coppia con Amati su una Ferrari, ma Federico ha avuto la sfortuna di incorrere in un incidente stradale nel primo trasferimento e ha quindi dovuto continuare la gare, peraltro con onore, con l'assetto ormai compromesso dalla violenta botta, finché un guasto non l'ha appiedato a poche prove dall'arrivo. Del Zoppo-Tognana hanno dato spettacolo, come d'abitudine, e sono andati a punti, cedendo ovviamente posizioni alle vetture più potenti. Ma sono ugualmente rimasti ben piazzati in classifica Open, dove il loro terzo posto dice molto sull'abilità del pilota comasco. L'Open va quindi in vacanza fino a Piancavallo (31 agosto-1 settembre). Vacanze felici per «Lucky»-Berro e la Pro.Mo.Tor Sport, che vanteranno per tutta l'estate la loro posizione di comando, e vacanze felici per Vudafieri-Pirollo e il Team Jolly Club Totip, che hanno riacquistato le chanches di vittoria finale che sembravano esigue dopo l'Elba.

LOTTA DI GRUPPO. Sorpresa in gruppo A, dove Cravero-Mandrile, con la Manta della Chieri Corse, si sono trovati la vittoria servita su un piatto d'argento con i biglietti da visita di Bentivogli e Rayneri, entrambi ritirati. La guerra fra i due contenendenti al titolo pareva doversi risolvere a favore di Rayneri-Bartolich dopo che Bentivogli-Evangelisti avevano perso parecchio tempo per noie elettriche e si erano poi dovuti fermare per il cedimento del motore. Un semiasse ha tradito però Rayneri a 5 speciali dall'arrivo. Tutto da rifare quindi ai fini del campionato. Il gruppo N ha registrato il successo dei giovani toscani Chiti-Boretti su Ritmo), che si portano in testa al campionato visto che i loro diretti avversari Fabbri-Perfoglia, fermati del cedimento del cambio della loro Ritmo, non sono andati a punti. Chiti e Fabbri si sono alternati al comando per tutta la prima tappa, poi Fabbri ha preso il largo all'inizio della seconda, quando il suo rivale era nei guai con freni e motore, finché non si è dovuto fermare. In campo femminile, la lotta che ha visto alternarsi al comando Alberi-Pria (Citroën Visa) e Riva-Galli (Peugeot), entrambe bravissime ed entrambe alle prese con qualche noia meccanica, si è esaurita con il ritiro della Alberi per rottura dell'alternatore. Pierangela Riva ha anche vinto la sua classe e si è classificata seconda di gruppo.

Sopra, la 037-Totip di Vudafieri in un momento della gara che lo ha portato a prendere il comando, a rischiare il peggio, e infine a vincere per la seconda volta nell'Open (Attualfoto). **Sotto, la gioia di Vudafieri e Pirollo sul podio di Biella** (Studio'83). **A destra, la Ferrari 308 GTB di «Lucky»-Berro, secondi al traguardo e primi in classifica di campionato**

Pirollo dal pianto alla gioia

Lacrime dolci

BIELLA — Lo sguardo attonito, gli occhi tuffati nell'infinito, Gigi Pirollo non riconosceva neppure gli amici più cari. Non riusciva a darsi pace, il copilota di Vudafieri, uno dei migliori navigatori attualmente ingaggiati dalla Lancia, per avere sbagliato strada all'uscita del riordino di San Nicolao. Eppure, lo stesso bivio, mimetizzato da auto e furgoni parcheggiati disordinatamente, aveva tratto in inganno anche Renato Genova, uno dei membri dell'organizzazione che su queste strade è nato e ha collaborato alla stesura del percorso. E poi un errore nella vita di un copilota è più che perdonabile: quante volte perdoniamo ai piloti? Che dire di Grindrod, che ha fatto perdere un titolo europeo a McRae e più recentemente il Rally di Bulgaria a Toivonen? Chi è stato ferocemente critico nei confronti di Pirollo non ci trova d'accordo. Così come non trova d'accordo Vudafieri, che è stato il primo a voler minimizzare l'accaduto. Poche prove più tardi toccava però a «Vuda» il compito di essere rincuorato. Adartico si disperava per l'accusa, mossagli dallo stesso cronometrista che lo scorso anno penalizzò per lo stesso motivo Capone, di essere partito in anticipo a una speciale. E giù parole sulla sfortuna, sulle circostanze avverse che sembrano nemiche di Vudafieri quest'anno. Parole messe poi a tacere con una rimonta da manuale. Poi il commento di Vudafieri, a caldo, quando lo abbiamo avvicinato fuori dalla ps che lo aveva visto sorpassare in classifica Cunico. **«Ci siamo divertiti questa notte, e abbiamo fatto un po' di allenamento per Sanremo. È tutto dimenticato. Ora penso solo alla gioia di essere di nuovo primo. E poi credo che anche il pubblico abbia apprezzato il nostro recupero. Abbiamo movimentato la gara, e il campionato non è più così incerto come veniva dipinto dopo l'Elba».**

COSÌ L'OPEN D'ITALIA DOPO 5 GARE

1. «Lucky» p. 55; 2. Vudafieri 50; 3. Del Zoppo 42; 4. Cerrato 39; 5. Cunico 32; 6. «Tony» e Toivonen 20; 8. Bentivogli 16; 9. Capone 15; 10. Rayneri 14.

LA SITUAZIONE NEI GRUPPI

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

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

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

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

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

Trofeo A112/Quinta gara di campionato

La forza del Lago

BIELLA - Una pioggia di champagne ha innaffiato la vittoria di Gianfranco Lago nella prima prova del secondo girone del Trofeo Autobianchi. Lago ha attaccato subito nella prima prova per scrollarsi di dosso gli avversari più pericolosi, poi ha saputo correre con la tranquillità necessaria pur non tralasciando di mantenere il piede sull'acceleratore, come dimostrano i sette migliori tempi conseguiti nelle otto speciali in programma (una è stata appannaggio del pordenonese Muin) al fine di contenere i ripetuti attacchi portatigli dal vincitore della prova siciliana, Pizio, costretto al ritiro da un guasto meccanico nella penultima speciale quando si trovava a soli 27" da Lago.

Carlo Burlando

TROFEO A112

Biella, 30 giugno - 1 luglio 1984

5. gara di campionato

La classifica: 1. Lago-Roccati 1.35'43"; 2. Corredig-Zamparutti a 1'28"; 3. Perugia-Casazza a 2'03"; 4. Panontin-Pieri a 2'10"; 5. Muin-Cappella a 2'35"; 6. Artusio-Garnero a 3'34"; 7. Sormano-Grivetti a 4'10"; 8. Craveri-Pezzati a 5'27"; 9. Bellan-Ocleppo a 5'28"; 10. Pasero-Ricordini a 5'39"; 11. Boggio-Zanetti a 6'12"; 12. Cartasegna-Dellachà a 6'52"; 13. Stafforini-Malchiodi a 6'55"; 14. Bosco-Raimondi a 7'31"; 15. Vernengo-Ricordini a 7'36"; 16. Zumelli-Julita e Cima-Montessoro a 8'17"; 18. Ribaldone-Vezzulli a 10'46"; 19. Volpi-Barbieri a 11'24"; 20. Per-Delrosso a 12'23"; 21. Bello-Mei a 12'53"; 22. Rivardo-Casazza a 13'01"; 23. Lombardi-Valpreda a 14'19"; 24. Aires-Bertoli a 16'53"; 25. Butturi-Bullio a 20'40"; 26. Cozza-Carraro a 28'58".

Classifica del Trofeo: 1. Lago p. 85; 2. Corredig 51; 3. Perugia 47; 4. Pizio 38; 5. Panontin 34.

Classifica Under 23: 1. Panontin p. 85; 2. Vernengo 47; 3. Comba 30; 4. Comba 30.

Una immagine della 037 Goldie con cui Cunico ha concluso al terzo posto dopo essere stato anche in testa (Studio'83)

OPEN EURO RALLY

Biella 29 giugno - 1 luglio 1984

7. Rally della Lana

5. gara del campionato Open d'Italia; 28. appuntamento dell'europeo rally (coeff. 2)

Le classifiche

Assoluta: 1. Vudafieri-Pirollo (Lancia Rally) in 6h11'50"; 2. «Lucky»-Berro (Ferrari) a 7'01"; 3. Cunico-Sghedoni (Lancia Rally) a 11'13"; 4. Ercolani-Roggia (Ascona 400) a 24'40"; 5. Serena-Amerio (Lancia Rally) a 25'48"; 6. Del Zoppo-Tognana (Samba Rallye) a 32'52"; 7. Giorgio-Gruppo (Porsche 911) a 35'09"; 8. Cravero-Mandrile (Manta GTE) a 47'39"; 9. Martini-Mondino (Ascona 400) a 48'57"; 10. Grossi-Parri (Alfetta GTV) a 56'20".

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Caberlon-Mino (A112) 8'05'23"; 2. Cucco-Bau (A112) a 8'35".

Classe 1300: 1. Fagioli-Saccaglia (Opel Corsa) 8h39'49"; 2. Caucino-Manacorda (Samba Rallye) a 8'53".

Classe 1600: 1. Parlamento-Mantegazza (Escort) in 7h36'24"

Classe 2000: 1. Chiti-Boretti (Ritmo 130) in 7h10'36"; 2. Gerbiino-Mollica (Ritmo 130) a 1'36"; 3. Patrucco-Soffritti (Ritmo 130) a 17'24"; 4. Omnias-Costa (Ritmo 130) a 21'59"; 5. Cacciami-Bolla (Peugeot 205 GTi) a 1h02'52".

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Zanella-Pivetta (Fiat 127) in 7h55'22".

Classe 1600: 1. Riva-Galli (Peugeot 205 GTi) in 7h27'33"; 2. Golzio-Melera (Peugeot 205 GTi) a 2'39"; 3. Pillon-Rolando (Peugeot 205 GTi) a 19'38"; 4. Boetto-Grillo (Ritmo 105) a 1h05'24".

Classe 2000: 1. Cravero-Mandrile (Manta GTE) 6h59'29".

GRUPPO 3

Classe 2000: Del Zoppo-Tognana (Samba Rallye) in 6h44'42".

Classe oltre 2000: 1. Vudafieri-Pirollo (Lancia Rally) 6h11'50"; 2. «Lucky»-Berro (Ferrari) a 7'01"; 3. Cunico-Sghedoni (Lancia Rally) a 11'13"; 4. Ercolani-Roggia (Ascona 400) a 24'40"; 5. Serena-Merito (Lancia Rally) a 25'48"; 6. Giorgio-Gruppo (Porsche 911) a 35'09"; 7. Martini-Mondino (Ascona 400) a 48'57"; 8. Bertinotti-Santi (Porsche) a 1h03'55".

RALLY DELLA LANA

BIELLA — Nemmeno una regione ad alta densità rallistica come il Piemonte riesce nell'intento di superare gli ottanti iscritti alla sua gara Open, a ulteriore conferma della crisi di questo campionato. Non si tratta, come alcuni vogliono far credere, di una crisi dovuta a un minor numero di praticanti, ma di scelte precise dovute ai maggiori costi: la riprova sta negli oltre 160 iscritti al Rally Cir di Limone Piemonte in programma la prossima domenica. Dei 77 equipaggi verificati 75 lasciano lo stadio Lamarmora. Non prendono il via Speranza-Cavallini (Ritmo 130 gr. A) per la rinuncia in extremis dello sponsor che avrebbe dovuto garantire la partecipazione, e la Samba Rally di Melia-Melia. Lo stesso problema di speranza è accusato anche dal triestino Lupidi, iscritto con una Porsche Tamauto che di conseguenza non si presenta nemmeno alle verifiche ante gara. Ormezzano-Amati si aggiudicano subito l'Oscar della jella: nel trasferimento da Biella alla prima speciale si scontrano frontalmente con una vettura privata, danneggiando vistosamente il frontale della loro bianca Ferrari. Senza freni e con il radiatore fuori uso «Tramezzino» affronta la prima speciale usando solo il freno a mano e con la temperatura acqua altissima.

1 «Lane Monterosa» km 9,79

1. Vudafieri	in 6'27"
2. Cunico	a 2"
3. «Lucky»	5"
4. Chiossi	25"
5. Ercolani	34"
6. Del Zoppo	
Lampo	40"
8. Menes	41"

Due anni dopo l'ultimo incidente (Ciocco '82) Cerrato-Cerri si concedono il bis, e, purtroppo per loro, nel momento meno opportuno per le loro aspirazioni di campionato. All'intersezione tra un breve sterrato e il successivo asfalto la loro Manta 400 si scompone in modo anomalo e i tentativi del torinese di limitare il danno non riescono: la Manta carambola ripetutamente e impatta duramente con l'anteriore destro. Nessun danno fisico per l'equipaggio, ma la vettura non è in grado di proseguire. Quasi certamente, il loro secondo posto in classifica alla vigilia di questa gara non sarà incrementato da altri punti in quanto in casa Opel si è deciso per lo stop al programma Open. Rivedremo Cerrato-Cerri al rally iridato di Sanremo. Cassinis, con la Manta gruppo A, emula Cerrato e si ferma duecento metri dopo il pilota ufficiale della GM Italia. Anche Uzeni-Bondesan abbandonano la compagnia: la loro Porsche Orlando accusa la rottura del cambio. Vudafieri rispetta il ruolo di «costretto a vincere» e precede Cunico e «Lucky» di una manciata di secondi. I fratelli sanremesi Sandro e Rossano Chiossi con la Porsche Tamauto sono subito a ridosso dei tre big, confermando le loro ottime doti.

2 «Banca Sella» km 6,33

1. Cunico	in 4'02"
2. Vudafieri	a 1"
3. «Lucky»	5"
4. Chiossi	17"
5. Ercolani	24"
6. Rosa	26"
7. Serena	
Perazio	29"

Il grande caldo evidenzia problemi di eccessiva usura dei pneumatici. Cunico-Sghedoni si aggiudicano la prova davanti a Vudafieri-Pirollo.

3 «S.I. Piem» km 12,13

1. Vudafieri	in 8'46"
2. Cunico	a 4"
3. «Lucky»	16"
4. Chiossi	34"
5. «Menes»	44"
6. Lampo	48"
7. Rayneri	49"
8. Bentivogli	52"

Il trio di testa arriva al controllo stop e all'unisono lamenta problemi alle gomme. Per «Vuda» ci sono anche noie agli ammortizzatori. «Lucky» si gira e perde alcuni secondi, «Menes» fora l'anteriore sinistra all'ultimo tornante della speciale. Anche Del Zoppo accusa lo stesso inconveniente, tocca con il posteriore e conclude la prova con vistosi danni al serbatoio carburante.

4 «Biella Corse» km 17,50

1. Vudafieri	in 12'33"
2. Cunico	a 10"
3. «Lucky»	37"
4. Serena	52"
5. Chiossi	1'00"
6. «Menes»	1'02"
7. Ercolani	1'05"
8. Del Zoppo	
Lampo	1'11"

Ercolani-Roggia restano vittime di un singolare incidente: in piena speciale si apre l'estintore che scarica all'interno dell'abitacolo della loro Ascona 400 il suo contenuto con conseguenze facilmente immaginabili. «Menes»-Radaelli abbandonano al riordino successivo a questa prova, probabilmente per problemi fisici del pilota milanese.

5 «Lane Monterosa» km 9,79

1. Vudafieri	in 6'19"
2. «Lucky»	a 11"
3. Cunico	12"
4. Chiossi	29"
5. Ormezzano	32"
6. Ercolani	40"
7. Del Zoppo	41"
8. Bentivogli	44"

6 «Banca Sella» km 6,33

1. Vudafieri	in 3'59"
2. «Lucky»	a
Cunico	6"
4. Ormezzano	13"
5. Chiossi	18"
6. Ercolani	26"
7. Serena	27"
8. Perazio	30"

Bentivogli-Evangelisti forano e perdono circa un minuto cedendo il comando del gruppo A a Rayneri-Bartolich. Nel gruppo N stupendo duello sul filo dei secondi tra Chiti-Boretti e Fabbri-Ferfoglia. Solo di 10" il divario tra la Citroën della Alberi e la 205 della Riva; la Peugeot di quest'ultima sta dimostrando di crescere velocemente sotto le cure di Virgilio Conrero.

7 «S.I. Piem» km 12,19

1. Vudafieri	in 8'41"
2. Cunico	a 9"
3. «Lucky»	15"
4. Ormezzano	32"
5. Chiossi	33"
6. Ercolani	49"
7. Serena	50"
8. Del Zoppo	53"

Bentivogli, nel tentativo di recuperare il ritardo accusato nella prova precedente forza troppo e finisce fuori strada con l'Alfetta. Fortunatamente riesce a rientrare ma l'ulteriore ritardo di 2 punti gli fa perdere anche la seconda posizione di gruppo a favore della Opel Manta di Cravero-Mandrile.

8 «Opel G.M.» km 14,37

1. Vudafieri	in 10'03"
2. Cunico	a 3"
3. «Lucky»	12"
4. Ormezzano	30"
5. Chiossi	35"
6. Ercolani	48"
7. Del Zoppo	56"
8. Lampo	1'03"

9 Biella Corse km 17,50

1. Vudafieri	in 12'31
2. Cunico	a 8"
3. «Lucky»	22"
4. Patrucco	44"
5. Omnias	51"
6. Ormezzano	52"
7. Ercolani	1'02"
8. Borsa	1'04"

In questa prova compaiono improvvisamente fra i primi dieci delle Ritmo gruppo N di piloti pressoché sconosciuti. Probabilmente si tratta di errore da parte dei cronometristi, in quanto i vari Patrucco, Omnias e Borsa non si ripetono nelle successive.

10 Lane Monterosa km 8,69

1. Cunico	in 5'30"
2. Vudafieri	a 2"
3. «Lucky»	10"
4. Ormezzano	18"
5. Chiossi	22"
6. Ercolani	30"
7. Del Zoppo	35"
8. Lampo	41"

a cura di Walter Leverone

11 Tecnolease km 10,61

1. Cunico	in 7'27"
2. Vudafieri	a 5"
3. «Lucky»	12"
4. Ormezzano	20"
5. Chiossi	36"
6. Ercolani	37"
7. Giorgio	41"
8. Del Zoppo	45"

Proseguono i problemi all'alternatore per Bentivogli, che prima di questa prova sostituisce per la seconda volta questo «tallone d'Achille» dell'Alfetta. Termina qui il calvario di Paola Alberi: dopo una serie di guai anche lei rompe l'alternatore e deve lasciare via libera alla Peugeot 205 GTI delle rivali Riva-Galli. Al momento dello stop la Alberi precedeva la Riva di 49".

12 Lana del Cigno Nero km 17,71

1. «Lucky»	in 12'29"
2. Cunico	a 7"
3. Vudafieri	23"
4. Ormezzano	50"
5. Chiossi	57"
6. Ercolani	1'15"
7. Serena	1'16"
8. Panzera	1'17"

13 Filati Smeraldo km 23,13

1. Vudafieri	in 15'11"
2. Cunico	a 7"
3. «Lucky»	21"
4. Ormezzano	44"
5. Chiossi	1'11"
6. Giorgio	1'24"
7. Ercolani	1'29"
8. Serena	1'32"

Le posizioni di testa della classifica subiscono un'inversione per un grossolano errore di Gigi Pirollo. Il navigatore della Lancia Totip sbaglia un bivio nel trasferimento tra la 13. e la 14. speciale, e questa «distrazione» gli costa un minuto di ritardo al controllo orario e il passaggio del testimone nelle mani di Cunico-Sghedoni. Nella speciale precedente i fratelli Chiossi avevano finito con le due gomme anteriori completamente dechappate. Bentivogli sostituisce l'ennesimo alternatore.

14 Tecnolease km 10,61

1. Vudafieri	in 7'22"
2. Cunico	a 1"
3. «Lucky»	15"
4. Ormezzano	25"
5. Chiossi	36"
6. Serena	38"
7. Ercolani	41"
8. Ercolani	47"

15 Lana del Cigno Nero km 17,71

1. Vudafieri	in 12'15"
2. Cunico	a 6"
3. «Lucky»	16"
4. Ormezzano	40"
5. Serena	1'01"
6. Chiossi	1'04"
7. Ercolani	1'07"
8. Del Zoppo	1'20"

16 Filati Smeraldo km 23,13

1. Vudafieri	in 14'58"
2. Cunico	a 8"
3. «Lucky»	34"
4. Ormezzano	1'06"
5. Chiossi	1'018"
6. Ercolani	1'23"
7. Serena	1'35"
8. Del Zoppo	1'47"

Vudafieri imita negativamente il suo navigatore e si fa «pescare» dal cronometrista addetto alla partenza della speciale che gli addebita 60" di penalizzazione per partenza anticipata (secondo le nuove norme internazionali). «Speedy» Perazio abbatte un cancello con la sua R5 turbo e indossa i panni dello spettatore.

17 Bozzalla e Lesna km 13,43

1. Vudafieri	in 9'30"
2. Cunico	a 12"
3. «Lucky»	20"
4. Ormezzano	34"
5. Chiossi	50"
6. Serena	54"
7. Ercolani	1'01"
8. Del Zoppo	1'07"

Lampo-Veronese (Porsche) abbandonano per rottura alternatore. Erano undicesimi assoluti. Quarantuno equipaggi portano a termine la prima tappa. Nel gruppo A Rayneri precede Bentivogli e Cravero; nel gruppo N il toscano Chiti guida davanti a Stefano Fabbri e Gerbino.

Classifica 1. tappa

1. Cunico	in 2h39'31"
2. Vudafieri	a 47"
3. «Lucky»	2'49"
4. Chiossi	10'35"
5. Ormezzano	12'46"
6. Ercolani	13'02"
7. Serena	14'54"
8. Del Zoppo	15'38"
9. Giorgio	17'25"
10. Rayneri	18'50"

RIPARTONO IN quaranta, seguiti dalle 4 Autobianchi A112 partecipanti al trofeo monomarca. Prima del via il leader della classifica provvisoria Gianfranco Cunico è giustamente preoccupato per l'esiguo vantaggio su «Vuda» ma si dice disponibile ad accettare un secondo posto finale.

18 «Fila» km 16,29

1. Cunico	in 12'40"
2. Vudafieri	a 1"
3. «Luchy»	25"
4. Ormezzano	48"
5. Ercolani	55"
6. Serena	1'01"
7. Del Zoppo	1'05"
8. Panzera	1'09"

Vudafieri-Pirollo forano sul finire della prova vinta da Cunico. I fratelli Chiossi sono meno fortunati di «Vuda». Accusano una doppia foratura che costa loro sette minuti di ritardo in prova e due di ritardo al controllo orario successivo, scivolando dal quarto all'undicesimo posto. Chiti-Boretti lamentano grossi problemi ai freni della loro Ritmo e vengono superati da Fabbri-Ferfoglia. Rossi-Parri pagano sei minuti al C.O. per una grossa perdita di benzina dovuta ad avaria del serbatoio della loro Alfetta GTV.

19 «Martifil» km 14,32

1. Vudafieri	in 11'36"
2. Cunico	a 6"
3. «Lucky»	29"
4. Serena	52"
5. Chiossi	55"
6. Ormezzano	1'01"
7. Del Zoppo	1'02"
8. Rayneri	1'03"

20 «Città di Biella» km 9,71

1. Vudafieri	in 6'05"
2. Cunico	a 9"
3. «Lucky»	14"
4. Ormezzano	16"
5. Chiossi	27"
6. Serena	30"
7. Del Zoppo	38"
8. Ercolani	41"

Bentivogli-Evangelisti forzano per recuperare le posizioni di vertice gruppo A, ma la loro Alfetta dopo i numerosi problemi all'alternatore, cede di schianto con il motore K.O. I fratelli Chiossi abbandonano per guai fisici di Sandro (il pilota) che denuncia un principio di congestione dovuto probabilmente all'ingestione di una bevanda ghiacciata.

21 «Cassa di Risparmio Biella» km 6,34

1. Vudafieri Cunico	in 5'11"
3. «Lucky»	a 2"
4. Ormezzano	11"
5. Ercolani	16"
6. Serena	18"
7. Giorgio	21"
8. Del Zoppo	24"

22 «Lana del Cigno nero» km 17,71

1. Vudafieri	in 12'10"
2. Cunico	a 8"
3. «Lucky»	26"
4. Ormezzano	32"
5. Ercolani	49"
6. Serena	1'04"
7. Giorgio	1'13"
8. Panzera	1'19"

23 «Tecnolease» km 10,61

1. Vudafieri	in 7'20"
2. Cunico	a 5"
3. «Lucky»	20"
4. Ormezzano	27"
5. Ercolani	28"
6. Serena	39"
7. Giorgio	42"
8. Del Zoppo	53"

24 «Filati Smeraldo» km 18,39

1. Vudafieri	in 12,23
2. Cunico	a 11"
3. «Lucky»	48"
4. Ormezzano	59"
5. Ercolano	1'16"
6. Giorgio	1'17"
7. Del Zoppo	1'21"
8. Serena	1'22"

Il vantaggio di Cunico scema di prova in prova sui ripetuti attacchi di Vudafieri. Dopo questa prova, secondo le classifiche ufficiali, il pilota della Lancia Goldie avrebbe un vantaggio di 9" sulla Lancia Totip. Secondo i calcoli dei due interessati e, vista la giornata nera dei cronometristi impegnati in questa gara, «Vuda» sarebbe in testa con 20" di vantaggio su Cunico. L'interrogativo si scioglie quasi subito quando Cunico, nel trasferimento tra la 24. e 25. prova, resta coinvolto in un incidente con due motociclisti che procedono appaiati parlando tra di loro. Risultato: sospetta frattura a un piede per il centauro e due cerchioni rotti sulla 037. Cunico, paga ben 12 minuti di ritardo al controllo orario successivo. La possibile lotta per il primo posto termina qui.

25 «Bozzalla Lesna» km 13,43

1. Vudafieri	in 9'26"
2. Cunico	a 21"
3. «Lucky»	34"
4. Ormezzano	39"
5. Serena	54"
6. Ercolani	59"
7. Del Zoppo	1'08"
8. Giorgio	1'12"

26 «Lana del Cigno nero» km 17,71

1. Vudafieri	in 12'22"
2. Cunico	a 8"
3. «Lucky»	23"
4. Ormezzano	45"
5. Ercolani	50"
6. Serena	1'08"
7. Giorgio	1'18"
8. Del Zoppo	1'22"

Fabbri-Ferfoglia rompono il cambio della loro Ritmo gruppo N e lasciano via libera ai loro avversari in campionato Chiti-Boretti, che passano a condurre la classifica del turismo di serie davanti a Gerbino-Mollica e Patrucco-Soffritti. Rayneri-Bartolich guidano il gruppo A davanti a Cravero-Mandrile e Grossi-Parri. Unico equipaggio femminile rimasto in gara, Riva-Galli, stanno disputando un'ottima gara con la Peugeot 205 e recuperano posizioni in classifica generale.

27 «Tecnolease» km 10,61

1. Vudafieri	in 724"
2. Cunico	a 2"
3. «Lucky»	18"
4. Ormezzano Ercolani	32"
6. Serena	42"
7. Del Zoppo Giorgio	51"

28 «Filati Smeraldo» km 18,39

1. Vudafieri	in 12'50"
2. «Lucky»	a 4"
3. Ormezzano	36"
4. Ercolani	48"
5. Serena	50"
6. Cunico	52"
7. Giorgio	59"
8. Del Zoppo	1'12"

29 «Bozzalla e Lesna» km 13,43

1. Cunico	in 9'57"
2. Vudafieri	a 3"
3. «Lucky»	7"
4. Ormezzano	15"
5. Serena	16"
6. Ercolani	32"
7. Del Zoppo	41"
8. Giorgio	56"

30 «Lana del Cigno nero» km 17,71

1. Cunico	in 12'45"
2. Vudafieri	a 15"
3. «Lucky»	21"
4. Serena	29"
5. Ercolani	44"
6. Del Zoppo	1'08"
7. Rayneri Giorgio	1'14"

La splendida e sfortunata gara di Ormezzano-Amati termina qui. La bianca Ferrari 308 GTB «quattro valvole» accusa la rottura di un mozzo per probabile difetto di fusione. Il numeroso pubblico biellese, con il ritiro di «Tramezzino», perde il proprio idolo che aveva rimontato sino alla quarta posizione assoluta dopo i guai accusati in partenza. La gara perde un grande protagonista.

31 «Tecnolease» km 10,61

1. Cunico	in 7'44"
2. «Lucky»	a 1"
3. Vudafieri	4"
4. Serena	13"
5. Ercolani	21"
6. Del Zoppo	39"
7. Giorgio	41"
8. Rayneri	45"

32 «Filati Smeraldo» km 18,39

1. Cunico	in 13'03"
2. Vudafieri	a 6"
3. «Lucky»	8"
4. Ercolani	17"
5. Serena	37"
6. Giorgio	53"
7. Del Zoppo	1'03"
8. Martini	1'27"

Rayneri-Bartolich rompono il mozzo sinistro della loro Ritmo e devono lasciare il comando della classifica di gruppo A alla Opel Manta di Cravero-Mandrile, portacolori della scuderia Chieri Corse. Grossi passa in seconda posizione mentre Pierangela Riva entra con la piccola 205 in zona podio.

33 «Bozzalla e Lesna» km 13,43

1. Cunico	in 9'59"
2. Vudafieri	a 6"
3. «Lucky»	17"
4. Serena	21"
5. Ercolani	23"
6. Giorgio	37"
7. Del Zoppo	51"
8. Martini	1'06"

34 «Fila» km 16,29

1. Cunico	in 13'07"
2. «Lucky»	a 22"
3. Vudafieri	30"
4. Serena	40"
5. Del Zoppo Ercolani	50"
7. Grossi	1'07"
8. Martini	1'14"

35 «Martifil» km 14,32

1. Cunico	in 12'03"
2. Serena	a 29"
3. Vudafieri	38"
4. «Lucky»	44"
5. Ercolani Martini	59"
7. Del Zoppo	1'09"
8. Grossi	1'14"

36 «Città di Biella» km 9,71

1. Cunico	in 6'15"
2. Vudafieri	a 4"
3. «Lucky»	13"
4. Serena	23"
5. Ercolani	24"
6. Martini	36"
7. Giorgio	45"
8. Grossi	46"

37 «Cassa di Risparmio Biella» km 6,34

1. Cunico	in 5'15"
2. «Lucky»	a 8"
3. Vudafieri	13"
4. Serena	24"
5. Giorgio	25"
6. Ercolani	27"
7. Martini	32"
8. Del Zoppo	37"

38 «Bozzalla e Lesna» km 13,43

1. Cunico	in 9'55"
2. Vudafieri	a 2"
3. Serena	31"
4. «Lucky»	37"
5. Giorgio	44"
6. Martini	49"
7. Del Zoppo	52"
8. Ercolani	1'00"

Non succede più nulla sino al traguardo finale. Ventisei equipaggi portano a termine questa gara resa durissima dal gran caldo che ha condizionato la resa dei mezzi meccanici e distrutto fisicamente piloti e navigatori. Nell'ultima prova «Lucky» accusa un malore: il suo navigatore Berro lo rileva alla guida e non appena tagliato il traguardo il pilota vicentino viene accompagnato precauzionalmente all'ospedale. Alle spalle del trio di testa si sono ottimamente comportati il sanmarinese Ercolani, quarto assoluto in coppia con Roggia al volante di una Opel Ascona 400, quindi Serena-Amerio, che con la Lancia Rally preparata da Piombanti hanno preceduto i soliti Del Zoppo-Tognana con la piccola Samba Rallye «Made in Conrero». I due, nell'attesa della Peugeot turbo a quattro ruote motrici, continuano a incamerare punti nel campionato. Primo equipaggio biellese e settimo assoluto, Giorgio-Gruppo con la Porsche hanno preceduto nell'ordine la Manta di Cravero (vincitore del gruppo), Martini-Mondino (Ascona 400) e l'Alfetta di Grossi-Parri. Chiti-Boretti, undicesimi, si sono imposti nel gruppo N con la Ritmo University Motors. Pierangela Riva e Chantal Galli Biasion hanno dato la prima vittoria femminile alla giovane Peugeot 205 conquistando il quattordicesimo posto assoluto e terzo di gruppo A.

EURORALLY/Barum Rally

Demuth integrale

Il pilota tedesco si è imposto al volante della Audi 80 4x4 solo nelle ultime battute di gara

GOTTWALDOW — Hanno partecipato concorrenti provenienti da nove paesi alla prima edizione del Barum Rally nella sua qualifica europea, valida inoltre per la Mitropa Cup. Il tedesco Harald Demuth alla guida di una Audi 80 Quattro non ha incontrato problemi durante la sua corsa verso la vittoria tuttavia non facile. Anche se il suo principale avversario, Moosleiter, si è battuto principalmente per la Mitropa Cup, disponeva però di una macchina più potente nella Opel Manta 400 con motore preparato di Hainbach. Dopo avere preso inizialmente il comando, la Manta ha accusato problemi al carburatore e ha dovuto cedere la testa a Demuth fino al traguardo. Il bulgaro Tchoubrikov ha invece dovuto lottare con una serie di problemi meccanici alla sua Renault 5 Turbo e infine ha dovuto ritirarsi per cedimento della sospensione. Lo scatenato giovane svedese Anders Johnsson è stato velocissimo e spettacolare ma purtroppo ha dovuto arrendersi anche lui per noie meccaniche alla sua Manta gr. A quando occupava la 3. piazza. Si sono battuti coraggiosamente gli italiani Salvan-Cigala con una Fiat Ritmo Abarth 130 gr. A del team 4 Rombi, conservando sempre un posto entro i primi dieci. Il Barum, come sempre veloce e selettivo, si è disputato su 833 km suddivisi in 33 speciali per un totale di 412 km e solo 29 dei 74 concorrenti al via hanno raggiunto il traguardo a Gottwaldov.

Andras Fekete

EURORALLY

Gottwaldov 29-30 giugno 1984

Barum Rally

prova del campionato europeo (coeff. 1) e della Mitropa Cup.

La classifica: Demuth-Lux (Audi 80 Quattro) 4.05'41"; 2. Moosleitner-Cantonati (Opel Manta 400) 4.14'05"; 3. Pavlik-Simek (Opel Manta 200) 4.15'14"; 4. Lank-Tyce (Lada VFTS) 4.16'40"; 5. Blahna-Schovanek (Lada VFTS) 4.18'30"; 6. Krecek-Motl (Skoda 120 LS) 4.21'29"; 7. Sedlar-Castilik (Skoda 120 LS) 4.25'57"; 8. Salvan-Cigala (Fiat Ritmo Abarth 130) 4.27'00"; 9. Kvaizar-Janecek (Skoda LS 120) 4.28'03"; 10. Pech-Soukup (Skoda 120 LS) 4.29'08".

2. SERIE A PADOVA

Marchiori di giorno

PADOVA — C'è voluta tutta la passione della scuderia Squadra Corse Padova per organizzare il rally Città del Santo, coppa Paolo Fontan. Un rally di seconda serie con la formula tutto-giorno particolarmente indovinata che ha avuto tutte le caratteristiche di un rally di prima serie e i maggiori ostacoli i piloti li hanno affrontati lungo le otto prove speciali, tutti sui colli Euganei per complessivi 34 chilometri. Le prove più selettive sono risultate la seconda e la terza per le caratteristiche del tracciato. Nel secondo giro infatti si presentavano alla partenza della quinta prova speciale 119 concorrenti dei 159 partiti, mentre al traguardo in Prato della Valle ne giungevano solo 97. Ad aprire l'albo d'oro è stato l'equipaggio composto da Marchiori-Candeo, su Opel kadett GTE, della scuderia Città di Monselice, che ha preceduto in classifica generale Crivellari-Settesoldi della Squadra Corse Padova che correvano su Opel Kadett GTE e Rampin-Brasolin del Clodia Rally Team, su Ritmo 130 TC.

Attilio Trivellato

RALLY 2. SERIE

Padova, 1 luglio 1984

Rally Città del Santo

Le classifiche

Assoluta: 1. Marchiori-Candeo (Opel Kadett GTE) 24'52"; 2. Crivellari-Settesoldi (Opel Kadett GTE) 25'21"; 3. Rampin-Brasolin (Ritmo 130) 25'35"; 4. Facca-Arrigoni (Talbot Sunbeam) 25'37"; 5. Mantovani-Degan (Opel Kadett GTE) 25'42"; 6. Manfrinato-Cavaliere (Fiat Ritmo 75) 25'47"; 7. Alessandri-Sposito (Fiat Ritmo 125) 25'25"57; 8. Caselli-Ronchese (Ascona 2000) 26'02"; 9. Covi-Busi (Opel Kadett GTE) 26'03"; 10. Rossi-Furlan (Opel Manta GTE) 26'07".

GRUPPO 2

Classe 1150: 1. Bertazzolo-Roncon (Fiat 127 Sport) 27'31"; 2. Caldironi-Morato (A112 Abarth) 27'39"; 3. Guidi-Colombi (A112 Abarth) 27'41"; 4. Siciliano-Fosson (Fiat 127 Sport) 28'30"; 5. Fondolli-Fondolli (Fiat 128) 30'02"; 6. Bellini-Marinelli (Fiat 127) 30'09"; 7. Cendoni-Ravazzolo (Fiat 127) 30'47"; 8. Fontolan-Costa (Fiat 127) 32'59"; 9. Posenato-Filippi (Fiat 128) 43'33".

Classe 1300: 1. Milano-Piozzo (Alfasud TI) 26'41"; 2. Armellini-Cima (Alfasud) 27'19"; 3. Ciresola-Felicioli (Alfasud) 29'51"; 4. Camisotti-Camisotti 31'04".

Classe 1800: 1. Manfrinato-Cavalieri (Ritmo 75) 25'47"; 2. Dal Zilio-Ferrari (Ritmo 75) 26'51"; 3. Soave-Boschini (Golf GTi) 27'05"; 4. Recchia-Mantica (Renault R5) 28'0"; 5. Carrara-Minto (Scirocco GTi) 30'06"; 6. Broetto-Broetto (Talbot Sunbeam) 30'13".

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Solimbergo-Vermiglio (Fiat 127 Sport) 26'50"; 2. Brugnoli-Bedin (Fiat 127 Sport) 27'35"; 3. Pittarò-Dordolo (Fiat 127 Sport) 27'46"; 4. Guiotto-Garbo (Fiat Sport) 27'58"; 5. Puozzo-Mazzucco (Fiat 127 Sport) 27'59"; 6. Sponda-Fasoli (A112 Abarth) 28'12"; 7. Boscaroto-Soranzo (Fiat 127 Sport) 28'25"; 8. Musacchia-Schiavon (Fiat 127 Sport) 29'04; 9. Avesani-Bottaccin (A112 Abarth) 31'00"; 10. Pavan-Tramontan (A112 Abarth) 31'27"; 11. Alessio-Sbalchiero (A112 Abarth) 31'35".

Classe 1300: 1. Ferratello-Trotta (Ford Escort) 28'37"; 2. Dalla Chiara-Righetti (Alfasud) 30'29"; 3. Bergamini-Bergamini (Alfasud TI) 43'40".

Classe 1600: 1. Facca-Arrigoni (Talbot Sunbeam) 25'37"; 2. Kranz-Menegazzo (Renault 5) 26'27"; 3. Gromeneda-Cavallo (Golf GTi) 26'52"; 3. Tagliapietra-Serasin (Ritmo 75) 27'05"; 4. Pozzi-Zoz (Talbot Sunbeam) 27'29"; 6. Scroccaro-Favarello (Talbto Sunbeam) 27'54"; 7. Strabello-Magnani (Renault 5) 29'22"; 8. Parisi-Parisi (Alfasud TI) 31'10".

Classe 2000: 1. Marchiori-Candeo (Opel Kadett GTE) 24'52"; 2. Crivellari-Settesoldi (Opel Kadett GTE) 25'21"; 3. Mantovani-Degan (Opel Kadett GTE) 25'42"; 4. Alessandri-Sposito (Fiat Ritmo 125) 25'57"; 5. Covi-Busi (Opel Kadett GTE) 26'03"; 6. Rossi-Furlan (Opel Manta GTE) 26'07"; 7. Broggio-Giacomelli (Ritmo 125) 26'09"; 8. Trevisan-Cecchinato (Ascona 2000) 26'11"; 9. Noventa-Cattelan (Golf Gti 1800) 26'37"; 10. Pozzo-Olivieri (Ford Escort RS) 26'51"; 11. Mascarello-Nervo (Opel Kadett GTE) 27'42"; 12. Milazzo-Furian (Opel Kadett GTE) 27'57"; 13. De Muri-Bonogaro (Opel Kadett GTE7 32'21.

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Boaretto-Ferracin (A112 Abarth) 27'27"; 2. Bertolini-Manera (A112 Abarth) 27'30"; 3. Viola-Magagnino (A112 Abarth) 27'48"; 4. Magro-Grassi Cederle (A112 Abarth) 27'48"; 5. Astolfi-Poletto (A112 Abarth) 27'55"; 6. Isetta-Osellame 28'01"; 7. Vatore-Dell'Antonio (A112 Abarth) 28'18"; 8. De Vallier-Da Lozi (A112 Abarth) 28'19"; 9. Primoli-Pedron (A112 Abarth) 28'21"; 10. Calore-Favarotto (A112 Abarth) 28'49"; 11. Tondello-Rigodanzo (A112 Abarth) 28'57"; 12. Rangheri-Rangheri (Fiat 127 Sport) 29'05"; 13. Munaro-Munaro (A112 Abarth) 29'05"; 14. Susanna Moretto (A112 Abarth) 29'06"; 15. Furlan-Missaggia (A112 Abarth) 29'09"; 16. Pomari-Graziol (A112 Abarth) 29'14"; 17. De Fabris-De Fabris (A112 Abarth) 29'32"; 18. Piovesan-Bora (A112 Abarth) 29'33"; 19. Burlina-Pattanaro (A112 Abarth) 29'58"; 20. Caumo-Dal Fos (Fiat 127) 30'21"; 21. Bovi-Gironda (A112 Abarth) 31'06".

Classe 1400: 1. Gasparotto-Bernardi (Opel Corsa SR) 27'27"; 2. Gorini-Scolaore (Opel Corsa SR) 28'03".

Classe 1600: 1. Parodi-De Ross (Alfasud TI) 27'16"; 2. Milossevich-Vallismeri (Ford Escort XR3) 27'20"; 3. Meggiorin-Zoccarato (Alfasud) 27'23"; 4. Gomboso-Nardin (Alfasud) 27'43"; 5. Posenato-Righetti (Ritmo 105) 27'51"; 6. Morello-Santucci (Escort XR3) 28'08"; 7. Brunello-Brunello (Ritmo 105) 28'13".

□ CLASSE OLTRE 2000: 1. Rampin-Brasolin (Ritmo 130 TC) 25'35" 2. Arbetti-Corradi (Ritmo 130) 26'26"; 3. Follador-Nighieli (Ritmo 130) 26'30"; 4. Scalbarin-Menon (Ritmo 130) 26'36"; 5. Honl-Negrisolo (Ritmo 130) 26'38"; 6. Buiatti-Tomas (Ritmo 130) 26'39"; 7. Brik-Colferri (Ritmo 125 Abrth) 26'45"; 8. Talamini-Petterlin (Ritmo) 26'55"; 9. Maibo-Scapol (Ritmo 125) 27'29"; 10. Fado-Montelachici (Fiat 130) 28'14"; 11. Fitz-Orlando (Ritmo 125) 28'50.

RALLY SPIGA

Apre Munari chiude Mirri

PESCARA — Con Sandro Munari «apripista» d'eccezione è partito dalla centralissima Piazza Salotto di Pescara il 4. Rally Spiga, gara di prima serie valida per la coppa Italia, oltre che per il Challenge della Federazione Italiana Scuderie Automobilistiche, per il Trofeo Opel Corsa, per il Trofeo Citroën Visa e per il Campionato interregionale Marche-Abruzzo. La manifestazione, alla quale hanno aderito 84 equipaggi, è stata organizzata dalla Scuderia Abruzzo Corse con la collaborazione dello staff tecnico dell'Automobile Club di Pescara. Due i giri del percorso per un totale di 369,800 km, tredici le prove speciali per complessivi 104,100 km disputate su sette tratti asfaltati. Nella prima parte della gara accesissimo il confronto a tre tra Giovanardi-Cecchini, Mirri-Rancati e Giannini-Giannini che al termine delle prime cinque prove erano in 15 decimi di secondo. Dopo la quinta prova speciale gli avvenimenti più importanti della giornata, nel trasferimento si ritira il duo Giannini per noie meccaniche, nella sesta prova un incidente mette fuori l'equipaggio Lancia. Dalla sesta prova Mirri-Rancati della Scuderia Abruzzo Corse terranno la testa dell'Assoluta grazie anche ad altre cinque affermazioni parziali, secondi sulla base dei tempi delle ps sono di Renzo-Savini che accusano comunque una penalità di un minuto e trenta secondi per un ritardo d'ingresso all'11. prova. Sono così scavalcati nella classifica assoluta da Quartesan-Vianello, Alessandrini-Alessandrini, Napolitano-Terracina.

Giancarlo Giannobile

RALLY 1. SERIE

Pescara, 30 giugno 1984

4. Rally Spiga

Le Classifiche

Assoluta: 1. Mirri-Rancati (Ferrari 308) 1h05'43"; 2. Quartesan-Vianello (Porsche 911SC) 1h08'32"; 3. Alessandrini-Alessandrini (Porsche 911 SC) 1h08'55"; 4. Napolitano-Terracina (Porsche 930T) 1h08'58"; 5. Di Renzo-Savini (Porsche 930T) 1h09'11"; 6. Bello-Ciambellini (Porsche CRS) 1h09'43"; 7. Di Girolamo-Di Fulvio (Porsche 911) 1h10'34"; 8. Gabriel-Barban (Ferrari 308 GT) 1h10'39"; 9. Cosmo-Veller (Renault 5T) 1h11'49"; 10. Pianezzola-Peruzzi (Ritmo 130) 1h11'55".

GRUPPO A

Classe 1600: 1. Costantini-Sainati (VW Golf GTI) 1h17'22"; 2. D'Astolfo-Agrippa (Innocenti De Tommaso) 1h24'51"; 3. Visci-Scurti (Mini 90 SL) 1h33'52". **Classe 2000:** 1. Pianezzola-Peruzzi (Ritmo 130) 1h11'55"; 2. Baldinelli-Fini (Kadett GTE) 1h13'47"; 3. Viviani-Colaccini (Ritmo 125) 1h15'11"; 4. Savio-Cressi (Manta GTE) 1h15'53"; 5. Rizzi-Ortoni (Kadett GTE) 1h16'29"; 6. Manghi-Ferioli (Ritmo 125) 1h19'29"; 7. Carini-Carbini (Ascona SR) 1h20'19"; 8. Deodati-Prete (Alfetta GTV) 1h21'08"; 9. Baldassarre-De Iuliis (Opel Manta) 1h21'09"; 10. Santini-Massi (Triumph) 1h51'41".

GRUPPO B

Classe 2000: 1. Cosmo-Veller (Renault 5T) 1h11'49"; 2. Spronelli-Festini (Renault 5T) 1h12'50".

Classe oltre 2000: 1. Alessandrini-Alessandrini (Porsche 911SC) 1h08'55"; 2. Napolitano-Terracina (POrsche 930T) 1h08'58"; 3. Di Renzo-Savini (Porsche 930T) 1h09'11"; 4. Bello-Ciambellini (Porsche CRS) 1h09'43"; 5. Gabriel-Barban (Ferrari 308 GT) 1h10'39".

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Conti-Venturi (A112 Ab) 1h22'02"; 2. Chiesa-Rocchi (Fiat 127)

1h22'02"; 3. Panzieri-Cucchiara (A112 Ab) 1h22'48"; 4. Simeoni-Venturi (Fiat 127) 1h23'58"; 5. Di Vincenzo-Perniconi (A112 Ab) 1h27'16".

Classe 1400: 1. Palmieri-Feltraco (Opel Corsa SR) 1h16'37"; 2. Conti-Bassi (Opel Corsa SR) 1h17'38"; 3. Lugli-Santini (Opel Corsa SR) 1h18'20"; 4. Lusuardi-Casolari (Visa GT) 1h22'39".
Classe 1600: 1. Ferretti-Toscano (Escort XR3) 1h15'43"; 2. Falconieri-Inda (Escort XR3) 1h16'47"; 3. Tucceri-Tavernese (Escort XR3) 1h18'41"; 4. Incerti-Marmioli (Alfasud) 1h26'01".
Classe 2000: 1. Burzi-Evengelista (Ritmo 130) 1h12'21"; 2. Cerioli-Gozzi (Ritmo 130) 1h12'35"; 3. Frezzato-Weber (Ritmo 130) 1h12'47"; 4. Moroni-Rocioni (Ritmo 130) 1h14'45"; 5. Brunello-Regretti (Ritmo 130) 1h15'37"; 6. Campani-Maccagnani (Ritmo 130) 1h15'40"; 7. Del Cimmuto-Dallari (Ritmo 130) 1H15'48"; 8. Di Giulio-Pacini (Ritmo 125) 1h17'19"; 9. Trocchi-Fabbri (Ritmo 130) 1h19'47".
GRUPPO 2
Classe 1600: 1. Gagliani-Mondini (Kadett GTE) 1h14'50"; 2. Arletti-Venturelli (A112 Ab) 1h17'18"; 3. Di Francesco-Di Francesco (Kadett GTE) 1h17'23"; 4. D'Ettorre-Aquilante (Kadett GTE) 1h24'09"; 5. Faluomi-Sindici (Panda 30) 1h46'33".
Classe 2000: 1. Faenza-Grobner (Talbot Lotus) 1h13'10".
GRUPPO 4
1. Mirri-Rancati (Ferrari 308) 1h05'43"; 2. Quartesan-Vianello (Porsche 911 SC) 1h08'32"; 3. Di Girolano-Di Fulvio (Porsche 911) 1h10'34".

RALLY PAESI BASCHI

Bouscari campione in 2.

BIARRITZ — Bruno Bouscari, su Renault 5 Turbo, si è imposto con un tempo di 4.50'28" nella prima edizione del «Rally dell'Aquitania e Paesi Baschi», che si è svolto a fine giugno fra Bordeaux e Biarritz in Francia. Con questa vittoria, Bouscari si è assicurato anche il titolo di campione di Francia rally di 2. divisione. Il pilota di Montpellier, grandissimo favorito in questa gara, ha sopravvanzato di oltre 15 minuti Daniel Rageau (Talbot Samba) e di 19 minuti Pierre Forces (Ford Escort). Bruno Bouscari, di evidente origine italiana, non ha concesso alcuna opportunità agli avversari, vincendo 21 delle 22 speciali in programma. Sin dalla partenza, avvenuta a Bordeaux alle 21h00' di venerdì, ha preso il comando della classifica generale e sabato pomeriggio a Pau, ovvero a metà percorso, contava già oltre 4 minuti di vantaggio su Rangeau. Nella seconda parte di gara, Bouscari ha ulteriormente attaccato e i suoi inseguitori non hanno potuto riprendergli nulla, al contrario. Su questo percorso, particolarmente selettivo, molti concorrenti sono stati costretti all'abbandono in seguito a noie meccaniche o a uscite di strada. Delle 41 vetture che erano alla partenza, soltanto 24 sono giunte al traguardo domenica mattina a Biarritz. Gli organizzatori di questo primo Rally Aquitania-Paesi Baschi sperano nella promozione a prima divisione per la prossima stagione (p.b.)

RALLY
Biarritz 22-23 giugno 1984

Valido per il campionato francese rally

La classifica: 1. Bouscari (Renault 5 T) 4.50'28"00; 2. Rageau (Talbot Samba) a 15'32"; 3. Forces (Ford Escort) a 19'43"; 4. Casanova (Talbot Samba) a 19'51"; 5. Goutard (Fiat Ritmo) a 23'47"; 6. H. Depons (Citroën Visa) a 25'13"; 7. Capedoce (Porsche SL) a 26'24"; 8. Billion (Talbot Lotus) a 34'32"; 9. D. Depons (VW Golf GTi) a 35'31"; 10. Heitlzer (Peugeot 205 GT1) a 37'25".

VINCITORI DI GRUPPO: Gr. B: Bouscari (Renault 5 T); Gr. A: Goutard (Fiat Ritmo); Gr. N: D. Depons (Vw Golf GTi).

COLLI GORIZIANI

Molinaro nel diluvio

GORIZIA - Una prova annullata; i cronometristi che non trovano i commissari di percorso; un commissario che permette a due concorrenti di aprire il cofano in parco partenza (cosa comunque vietata); un incidente con feriti che blocca la gara per circa mezz'ora; pioggia vento e temporali: questi gli ingredienti del Rally dei Colli Goriziani partito alla grande ma che stava per naufragare nel corso della notte. Si deve al direttore di gara ed ai suoi collaboratori, il fatto che si sia riusciti a salvare la manifestazione. La cosa che ha funzionato meglio, alla fin fine, è stata la sala stampa. Bello il percorso, belle le prove speciali, l'asfalto è stato reso però molto insidioso dalla pioggia. Annullata la 1. PS per le ragioni sopra dette (disguido tra cronometristi e commissari), nella 2. l'equipaggio Vida-Mazzucchin usciva di strada investendo tre spettatori che si trovavano sulla via di fuga del bivio. Alla fine venivano esclusi per l'apertura del cofano in parco partenza (problemi all'avviamento) Agguzzoni-Mattelig e Mervich-Corrao con le loro Ritmo gr. 2, rispettivamente 1. e 5. assoluti. Vincevano quindi con pieno merito Molinaro-Del Negro davanti a Franzolini in coppia con Max De Antoni sorprendente 2. con la Ritmo 130 gr. N; per la quinta piazza la discriminante decideva per Buiatti su Carniel.

Giampaolo Corrao

Rally 2. serie
Gorizia 23-24 giugno

Rally dei Colli Goriziani
Le classifiche

Assoluta: 1. Molinaro-Del Negro (Opel Ascona) 16'40"; 2. Franzolini-De Antoni (Ritmo 130) 16'57"; 3. Di Blas-Golia (R 5 Alpine) 17'06"; 4. Vattolo-Paoloni 17'22"; 5. Buiatti-Tomat 17'29"; 6. Carniel-Bassi 17'29"; 7. Monl-Negrisolo 17'40"; 8. Marconi-Munarin 17'41"; 9. Costantini-Davanzo 17'45"; 10. «Brik» 17'46".
GRUPPO A
Classe 2000: 1. Molinaro-Del Negro (Opel Ascona) 16'40"; 2. Costantini-Davanzo (Opel Manta) 16'45"; 3. Baldisserra-Donati (Peugeot 104 TI) 17'56"; 4. Semenzato-Boatto (Fiat 131) 18'10"; 5. Frigeric-Lazzari (Opel Ascona) 19'41"; 6. Russian-Bevilacqua (Opel Kadett GTE) 20'54".
Classe 1600: 1. Vattolo-Paoloni (Golf GTi) 17'22"; 2. Facca-Paolini (Talbot Sunbeam TI) 17'54"; 3. Baldroppo-Fiorin (R 5 Alpine) 18'24"; 4. Amati-Da Ros (Golf GTi) 18'42"; 5. Cimenti-Gaier (Talbot Sunbeam) 19'34"; 6. Andrioli-De Michel (Talbot Sunbeam) 19'40"; 7. Hunzicher-Orlando (Peugeot 104 ZS) 20'00"; 8. Zoz-Vidoni (Talbot Sunbeam TI) 22'38".
Classe 1300: 1. Coretti-Paoluzzi (Alfasud TI) 18'55"; 2. Ferratello-Destro (Escort) 19'50"; 3. Pellegrini-Scazzante (Skoda 120) 20'07"; 4. Delfino-Grassi (Mini De Tomaso) 20'54".
Classe 1150: 1. Chittaro-Bordolo (Fiat 127 Sport) 18'51"; 2. Cappellaro-Perini (A 112 Ab.) 20'50"; 3. Michelutti-Metus (A 112) 21'09".
GRUPPO N
Classe 2000: 1. Franzolini-De Antoni (Ritmo 130) 16'57"; 2. Buiatti-Tomat (Ritmo 130) 17'29"; 3. Monl-Negrisolo (Ritmo 130) 17'40"; 4. Marconi-Munarin (Ritmo 125) 17'41"; 5. «Brik» (Ritmo 125) 17'46"; 6. Comelli-Del Put (Ritmo 130) 17'52"; 7. Fritz-Biasizzo (Ritmo 125) 17'53"; 8. Arbetti-Cavallo (Ritmo 130) 18'18"; 9. Cerbone-Davanzo (Ritmo 125) 18'51"; 10. Buzzi-Chiabolino (Ritmo 125) 20'31".
Classe 1600: 1. Cimenti-Crosil (Alfasud) 17'51"; 2. Milossevic-Vallisneri (Escort XR3) 18'08"; 3. Devoti-Sincerotto (Talbot) 18'10"; 4. Marussi-Moise (Ritmo 105) 18'13"; 5. Brunello-Brunello (Ritmo 105) 18'14"; 6. Cantarutti-Camporese (Ritmo 105) 18'18"; 7. Morello-Santucci (Escort XR3) 19'36"; 8. Tessari-Bonaventura (Escort XR3) 20'12"; 9. Donato-Duriatti (Ritmo 105) 20'26".
Classe 1400: 1. Dabona-Pavesi (Samba Rallye) 18'07"; 2. Marconi-Pravan (Samba Rallye) 18'29".
Classe 1150: 1. Vicario-Monsutti (A 112) 17'47"; 2. Brancati-Miliani (A 112) 18'12"; 3. Isetta-Bof (A 112) 18'25"; 4. Breda-Brogiato (A 112) 18'31"; 5. Bonaretto-Candro (A 112) 18'37"; 6. Ciraolo-Ciraolo (A 112) 18'43"; 7. Sorsi-Simeoni (A 112) 18'51"; 8. Grassi-Minini (A 112) 19'05"; 9. Azzola-Stesanato (A 112) 19'10"; 10. Susanna-Moret (A 112) 19'32"; 11. Ursella-Beltrami (A 112) 19'59"; 12. Mollica-Marizza (A 112) 20'09"; 13. Scaramelli-Barbo (A 112) 20'17"; 14. Blasutto-Paolini (Peugeot 104 ZS) 21'32"; 15. Sommavilla-Buali (Fiat 127) 21'46"; 16. Cossio-Foschia (A 112) 28'28".
GRUPPO 2
Classe 1800: 1. Di Blas-Golia (Renault 5 Alpine) 17'06"; 2. Carniel-Bassi (Ritmo 75) 17'29"; 3. Dal Figlio-Ferrari (Ritmo 75) 17'54"; 4. Riolo-Veritti (Ritmo 75) 18'05"; 5. Pozzebon-Barigelli (Alfasud Sprint) 18'16".
Classe 1150: 1. Morandini-Morandini (Fiat 127) 18'26"; 2. Pitton-Boretto (Peugeot 104 ZS) 18'28"; 3. Kovic-Spindler (Fiat 127) 18'56"; 4. Bertazzolo-Roncon (Fiat 127) 18'38"; 5. Monsutti-Valentini (A 112) 19'59"; 6. Rasponi-Martinisi (Fiat 127) 20'16"; 7. Mastroianni-Sinopoli (Fiat 127) 23'11".

AUTOCROSS

Euro Roesel

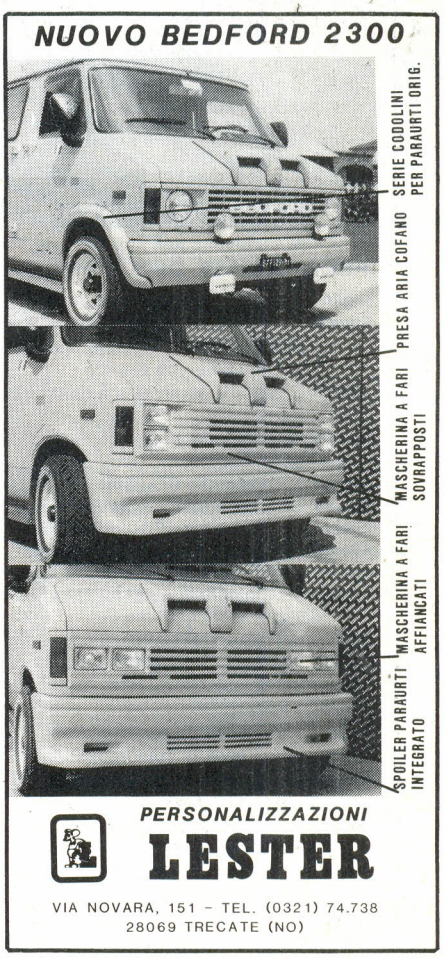
NOVA PAKA — Si è concluso con la vittoria dell'austriaco Kral Woeber il settimo appuntamento del campionato europeo autocross disputato domenica 1 luglio a Nova Paka, in Cecoslovacchia. Alle spalle di Woeber si è classificato il quattro volte campione europeo della specialità, il tedesco Willy Roesel al volante di una Porsche 3.3 uguale a quella del vincitore. Nella divisione 2 per vetture turismo si è notata la bella prestazione degli italiani Fornicola e Apostoli, ritirati nel corso della finale per uscita di strada.

Tom Hyan

EUROAUTOCROSS
Nova Paka, Cecoslovacchia, 1 luglio 1984

7. gara di campionato

La classifica: 1. Woeber (Porsche 3.3); 2. Roesel (Porsche 3.3); 3. Wolk (VW 2.0); 4. Daratz (Renault 1.8); 5. Bruhy (Porsche 3.3); 6. Uher (Skoda 2.4); 7. Tlasek (Alfa Romeo Montréal).
Classifica dell'europeo: 1. Roesel p. 75; 2. Havel 59; 3. Woeber e Uher 55; 5. Bartos 52; 6. Volk 58.



AVVENTURA/Da Cartagena a Bogotà

Ecco la Transcolombiana un raid tutto italiano

Dal 5 al 19 agosto prossimi, organizzata dalla Adventure Racing di Roma e dal Jolly Club, una corsa di 5700 km nell'interno della Colombia: deserto, giungla, guadi e montagne metteranno a dura prova gli uomini e i mezzi

ROMA — Vacanza, avventura, cultura sono i tre elementi che propone il raid Transcolombia, il primo raid «italiano» organizzato dalla Adventure Racing di Roma con la collaborazione della Scuderia Jolly Club, del CRA di Bogotà e del Kendall Drive di Miami. Un percorso caratterizzato dalle diverse condizioni geografiche di un paese molto vario che verrà percorso da Cartagena sul mar dei Caraibi fino a Bogotà per un percorso totale di 5700 chilometri di cui 4500 costituiti da piste appena tracciate nel deserto, attraverso montagne, guadi e giungla.

Un discorso italiano, dicevamo, che vuole inserire il fuoristradismo italiano nel novero delle manifestazioni internazionali riallacciandosi ai grandi raids transahariani del passato ed alle recenti manifestazioni sportive a lungo raggio. La gara che si terrà dal 5 al 19 agosto, è una manifestazione nazionale a partecipazione internazionale per cui potranno aderire i possessori di licenza nazionale di regolarità e potranno prendere parte tutti i tipi di veicoli purché regolarmente immatricolati, in regola con le norme di sicurezza internazionali dell'allegato J e funzionanti con benzina, gasolio e miscela.

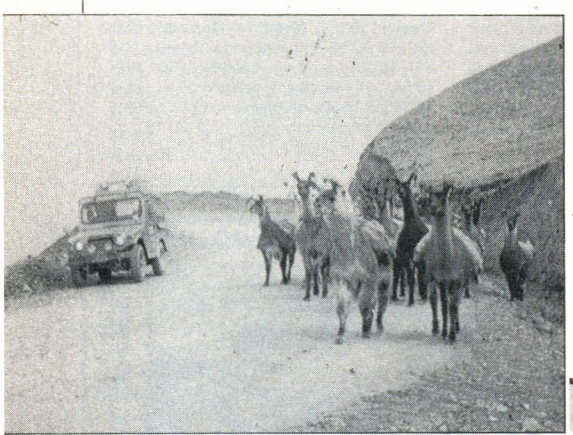
LA CARATTERISTICA dominante di questo raid consiste nel volutamente attenuato spirito agonistico tra i partecipanti, per i quali verrà stilata oltre all'assoluta, anche una classifica per le auto a due ruote motrici, una per le quattro ruote motrici ed una ancora per i camion. Una competizione che avrà nella prova di affidabilità meccanica e «di tenuta psicofisica» l'anello di unione per piloti, sperimentatori e viaggiatori in cerca di sensazioni di rapporti umani autentici e degli sconfinati spazi liberi colombiani, che con il loro fascino hanno già attratto tanti viaggiatori solitari.

Il costo di questa vacanza-avventura, hanno detto gli organizzatori all'atto della presentazione della manifestazione presso è ambascaita di Colombia a Roma, è abbastanza contenuto: sui dieci milioni a macchina, che diviso per tre persone dell'eqipaggio fanno tre milioni pro capite. È questo il costo generale ipotizzato, di cui L.2.500.000 sono di iscrizione e L.3.000.000 il costo del trasporto delle vetture che dovranno partire il 15 luglio dal porto di Genova, mentre il biglietto aereo per i piloti o accompagnatori andata e ritorno è venduto al prezzo politico di L.800.000.

Le domande di iscrizioni restano aperte ancora per qualche giorno e vanno indirizzate ai seguenti indirizzi:

ADVENTURE RACING via Papiniano 10, ROMA tel. 3452107 oppure CRA 13A No. 102-41; tel. 2146865 AP 88910-Bogotà (Colombia)

Gaetano Dima



IL PROGRAMMA DELLA PROVA

15 Luglio : Partenza vetture dal porto di GENOVA
1 Agosto : Partenza concorrenti con volo CHARTER da ROMA arrivo a Cartagena in serata (differenza 6 ore)
2-3 Agosto : Verifiche tecniche e amministrative a Cartagena
4 Agosto : Esposizione dei veicoli alla stampa e al pubblico
5 Agosto : 1. Tappa CARTAGENA-RIOCHACHA
6 Agosto : 2. Tappa RIOCHACHA-VALLEDUPAR
7 Agosto : 3. Tappa VALLEDUPAR-CUCUTA
8 Agosto : 4. Tappa CUCUTA-SOGAMOSO
9 Agosto : 5. Tappa SOGAMOSO-VILLAVICENZIO
10 Agosto : 6. Tappa VILLAVICENZIO-LAS GAVIOTAS
11 Agosto : 7. Tappa LAS GAVIOTAS-SAN MARTIN
12 Agosto : 8. Tappa SAN MARTIN-NEIVA
13 Agosto : 9. Tappa NEIVA-PITALITO
14 Agosto : RIPOSO
15 Agosto : 10. Tappa PITALIGO-BUGA
16 Agosto : 11. Tappa BUGA-ANTIOQUIA
17 Agosto : 12. Tappa ANTIOQUIA-MARIQUITA
18 Agosto : 13. Tappa MARIQUITA-VILLA DE LEIVA
19 Agosto : 14. Tappa Arrivo a BOGOTÀ

Km. 5700 di cui 4500 di pista

Moneta locale Pesos Colombiano valore circa L. 17
Prezzo benzina L. 300 il litro
Nessun visto per i cittadini italiani

CIR/Sabato 7 luglio il Rally di Limone Piemonte

Questione di fisico

Disputandosi all'80% di giorno (e quindi con il caldo), la quinta gara di campionato metterà a dura prova la resistenza dei piloti. Tabaton con la Lancia è il grande favorito

QUINTO appuntamento (su undici gare a calendario) per il Campionato Italiano Rally tappa a Limone Piemonte per la prima edizione di un rally che di nuovo ha solo il centro geografico (Limone, appunto), mentre ripropone nel percorso strade appartenute a rally conosciuti in passato come «Ruota d'Oro», «100.000 Trabucchi», «San Giacomo». Sarà un rally caldo, visto che si disputa all'ottanta per cento in orario diurno e la cosa significa mettere a dura prova (oltre alle gomme) il fisico dei piloti. Un motivo in più per scrivere nella scheda dei pronostici i nomi degli unici professionisti al via: Tabaton-Tedeschini. L'equipaggio della Lancia-Olio Fiat è tassativamente a caccia di punti per rimanere in lizza per la conquista del titolo ed ha dimostrato nei precedenti rally della stagione Cir che, salvo imprevisti, è in grado di sovrastare senza fatica gli avversari. Del resto il regolamento del Cir '84 fa sì che la vera lotta del titolo non sia mai diretta, per cui non sarà il bravo e regolare Boretti (senza dubbio il più competitivo fra gli avversari di Tabaton) con la Lancia del Prato Rally Club, a disturbare i sonni dell'equipaggio della Grifone, bensì i due leader delle classifiche di gruppo.

FABBRI-CECCHINI, con la Ritmo 130 gruppo A preparata da Albanese, si presentano a Limone in veste di leader della classifica di campionato. Si è visto chiaramente che l'unico rivale in grado di impersierirli è il bresciano Bossini (Alfetta Gtv), il quale non ha però un punteggio tanto consistente da permettergli di candidarsi al titolo. In gruppo N, invece, Maneo-Zangrandi, con la Ritmo della Bologna Corse, hanno sulla carta maggiori avversari di Fabbri-Cecchini. Come Canobbio (finché non si fa prendere da troppa foga), come la rivelazione di Trieste, Rossi, come Lazzarini e Monaci.
Finora Maneo ha avuto la meglio più che altro grazie alla propria regolarità che gli ha permesso di «sopravvivere» ad avversari troppo irruenti ed anche di viaggiare con il giusto passo, quello che concede ad una gruppo N di arrivare al traguardo anche sui percorsi più impervi.

DA NOTARE che a Limone, dove avremo il record di iscri-

segue

Fabbri-Cecchini con la Ritmo 130 gr. A difenderanno a Limone il loro 1. posto in campionato (Attualfoto)

Così il Cir dopo 4 gare

1. Fabbri p. 70; 2. Maneo 67; 3. Boretti 50; 4. Dalla Pozza 47; 5. Egizii 42; 6. Rossi 35; 7. Lazzarini 32; 8. Ferranti e Galeone 24; 10. Monaci 23; 11. Tabaton, Bossini, Cinotto 20; 14. Bruttomesso 18; 15. Savio «Pau», Redolfi, Canobbio 15; 19. Pignoli, Brusati, Caneva, Stagni, Aguzzoni 12; 24. Rossi, Fantuzzi, Casagrande, Pividori, Comelli, Dinasso, Francia, Bruschi, Rossi, Albanese 10; 34. Nocera 9; 35. Simonini, Favento, Spinetta, Giancola, Nocera, Ceveghino, Di Vincenzo, Moroni 8; 43. Gremignani, Cortese, De Luca, Novello, Bertolissi 6; 48. Piscopo, Pavattini, Pedemonte, Gromeneda 4; 52. De Castro, Baldan, Marino 3; 55. Fronzolini, Minini, Cilento, Cusnich, Adietti 2; 60. Buiatti, Degan, Taron, Coltello, Monteverdi 1.

La squadra di Retequattro

RETEQUATTRO entra nel mondo dei rally. Da alcuni mesi il circuito televisivo della Mondadori è sponsor ufficiale della scuderia Chieri Corse, una delle più importanti d'Italia per numero di iscritti ai campionati nazionali e internazionali. In occasione del rally di Limone Piemonte Retequattro scenderà in campo con un altro team costituito da una Ferrari e da quattro Ford Escort XR3 della scuderia «Città di Milano», che porteranno i colori del circuito televisivo della Mondadori e della Maina di Fossano. Al nuovo team «Retequattro-Maina» è affidato principalmente un compito promozionale. A Limone Piemonte, Retequattro arriverà per la prima volta con un proprio «centro di ritrovo» costituito da una tenda pagoda attrezzata per ricevere gli ospiti. L'inaugurazione del meeting-point Retequattro-Maina è previsto per le ore 12 di venerdì, nell'intervallo delle verifiche.

Questione di fisico

segue

zioni della stagione Cir, vi sarà anche una nutrita schiera di piloti locali, esperti conoscitori del percorso e molto agguerriti, che potrebbero a sorpresa inserirsi nell'alta classifica di gruppo N ed A, a tutto svantaggio di coloro che disputano tutto il campionato. Attenzione quindi alle Manta gruppo A che, grazie alla loro potenza, potrebbero dare del filo da torcere a Ritmo ed Alfetta. Reduce dal successo ottenuto a Trieste, il toscano Egizi con la Lancia preparata da Volta per il Prato Rally Club dovrebbe piazzarsi in alta classifica, mentre un pizzico di curiosità desta il debutto del saluzzese Beltrandi con la Lancia 037 (ex-Menes) preparata da Romagnoli per la Grifone. In campo femminile, favoritissima Isabella Bignardi, che torna al volante con la Manta della Chieri (scuderia di cui lei stessa è direttore sportivo). L'inedita coppia Gremignani-Larcher porterà invece all'esordio la Fiat 124 Spider Pininfarina Gruppo B del Jolly Club, simpatica riedizione di una vettura che ha fatto la storia dei rally italiani.

(r.grem.)

Dove e quando le prove speciali

Partenza da Limone Piemonte sabato ore 9		
PS 1	Valdieri	ore 9,41
PS 2	Robilante	ore 10,24
PS 3	Vasco	ore 11,12
PS 4	Roburent	ore 11,50
PS 5	Valcasotto	ore 12,13
PS 6	Colle di Cosio	ore 13,04
PS 7	Caprauna	ore 13,47
PS 8	Scravaion	ore 14,47
PS 9	Giovetti	ore 15,17
Riordino a Ceva (massimo 1 ora)		ore 15,54
PS 10	Roburent 2	ore 17,49
PS 11	Valcasotto 2	ore 18,12
PS 12	Colle di Cosio 2	ore 19,03
PS 13	Caprauna 2	ore 19,46
PS 14	Scravaion 2	ore 20,46
PS 15	Giovetti 2	ore 21,16
PS 16	Vasco 2	ore 22,22
PS 17	Pradeboni	ore 23,12
PS 18	Valdieri 2	ore 23,55
Arrivo a Limone Piemonte domenica ore 00,50		

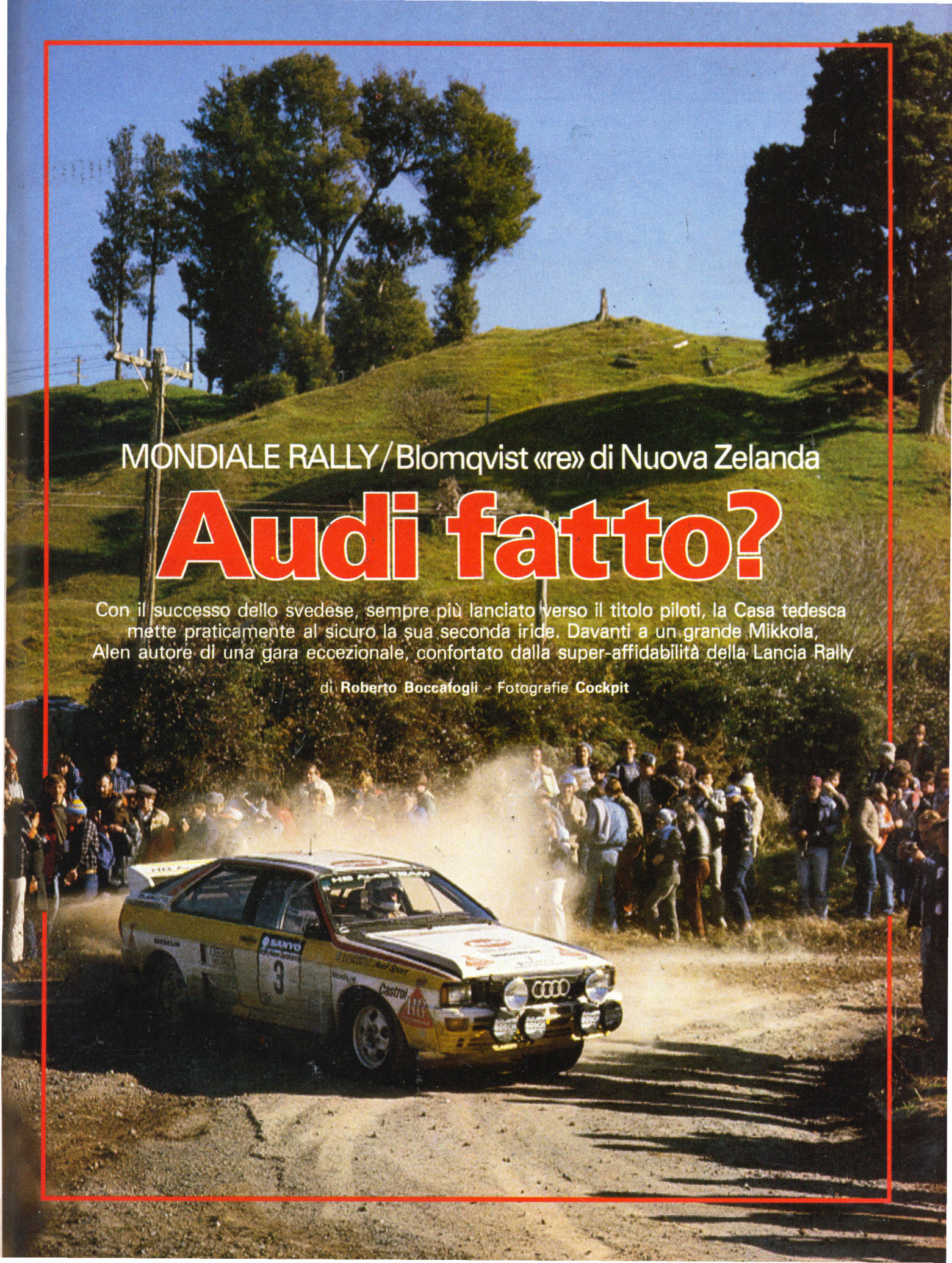
RIEPILOGO	
Percorso Km.	640.24
N. Prove Speciali	18
Km. Prove Speciali	249.73
% Prove Speciali	39.01%

MONDIALE RALLY / Blomqvist «re» di Nuova Zelanda

Audi fatto?

Con il successo dello svedese, sempre più lanciato verso il titolo piloti, la Casa tedesca mette praticamente al sicuro la sua seconda iride. Davanti a un grande Mikkola, Alen autore di una gara eccezionale, confortato dalla super-affidabilità della Lancia Rally

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

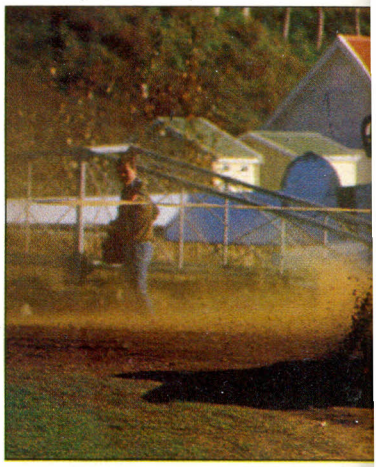


Audi fatto?

AUCKLAND — A scanso di sorprese, grosse sorprese, i giochi si possono considerare fatti: è difficile infatti immaginare come l'Audi possa ormai farsi sfuggire questo mondiale marche '84. Dal Rally di Nuova Zelanda ci si attendeva un verdetto significativo in questa direzione. E il verdetto è stato pronunciato, puntualmente, con una dinamica che non lascia spazio a discussioni. Il marchio Audi sulla quasi totalità delle prove speciali di questa gara difficile, insidiosa, molto veloce, è stato nettissimo. Le colline verdissime, i suggestivi tratti di costa, i frequenti e numerosissimi greggi di pecore, tutte le meraviglie, insomma, che fanno di questa nazione del Sud Pacifico una serie continua di scene da documentario sulla natura, hanno accompagnato, sono state testimoni di una superiorità delle 4x4 tedesche tale da sconfiggere, per intensità e continuità, le più rosee speranze di ogni appassionato lancista, in Nuova Zelanda rappresentato nelle sue emozioni da una sola vettura affidata allo strepitoso Markku Alen. È stata, quella di Markku, una prestazione davvero eccezionale, esaltata anche dalla complessiva inferiorità di mezzo (sul computo della intera gara, non di tutte le speciali), ma non tale da disturbare più di tanto la marcia dei due alfieri Audi.

DUE, OVVERO Blomqvist, velocissimo come sempre, un mostro di regolarità, e Mikkola, protagonista, al pari di Alen, di una gara di attacco dall'inizio alla fine che da lui pochi si attendevano. Ma avrebbero potuto essere tre, se pietre malvage, rotture di differenziale e crisi totale della centralina elettronica di controllo del motore non si fossero coalizzate per togliere prematuramente di mezzo Walter Röhrl: prepotentemente assurto al trono di immediato protagonista divorando ben sei delle prime otto vittorie di speciale disponibili. **«Mi dispiace davvero** — aveva detto il pilota al termine della prima tappa, per lui decisiva — **ma mi consolo con l'avere dimostrato che chi vuole vincere un rally su terra deve ancora fare i conti con me».** Una frecciata con il sorriso sulle labbra, ma non senza l'inevitabile amarezza di chi si è visto sfuggire anzitempo la possibilità di dire la sua in una gara che lo prevedeva protagonista, e non, come nelle due ultime occasioni, collaudatore di lusso di quella Quattro «corta» non ancora in grado di puntare al successo. Era un rally chiave per la corsa al titolo marche, ma è stato anche e soprattutto un rally di uomini. A confermarlo si sono impegnati allo spasimo tutti i protagonisti principali: da Blomqvist, «martellatore» spietato nella fase di acquisizione del vantaggio a freddo, analitico controllore una volta venuto il momento di amministrarlo: ad Alen, attore di sceneggiate interminabili alle assistenze della squadra Lancia, nel tentativo di avere quelle gomme più tenere, e quindi più rischiose, che gli avrebbero consentito qualche chance in più nella lotta di contenimento contro le due Quattro, così amiche di quella ghiaia che nei confronti della 037 si comportava come una continua macchia d'olio.

ORA APPARE difficile guardare a quanto rimane di questo mondiale rally senza tenere conto di due opposte valutazioni. La prima, di matrice più tecnica, che si rifiuta di ammettere qualsiasi possibilità delle vetture torinesi di sovvertire lo svantaggio tecnico esistente nei confronti delle trazione integrale tedesche, finora vittoriose quattro volte contro l'unico successo Lancia in Corsica. La tesi risulta avvalorata dal prossimo appuntamento, quel Rally di Argentina che pare — è proprio Torino che lo afferma — godrà della sola partecipazione Audi. L'altra, più legata all'emozione, che si chiede cosa accadrà ai due appuntamenti di Finlandia — il 1000 Laghi — e di Sanremo. **«Vincerò il 1000 Laghi o il Sanremo** — si è fatto sfuggire, non proprio involontariamente, Markku — **o forse tutti e due: lì, anche le due sole nostre ruote motrici avranno ottime possibilità».** C'è da credergli? Forse sì, visto che, anche se a mezza voce, pure le non-dichiarazioni di Pianta, Russo e C. esprimono una valutazione simile. E se c'è da credere a una tale supposizione, come rassegnarsi a credere nella mancata partecipazione della 037 alla gara argentina? Sarà come al solito la decisione di martedì a fare luce sul quesito — martedì 3 luglio, giorno della sua uscita in molte edicole di questo numero di AS — : solo quel giorno sarà possibile fare conti più precisi in tasca a quanto di questo mondiale ancora manca all'appello.



IN QUESTA OTTICA di lotta sempre più a due la partecipazione delle altre vetture appare come motivo di contorno. Anche il ritorno in gara, ai 1000 Laghi di fine agosto, di quella Peugeot 205 turbo già competitiva che tante scariche di adrenalina ha procurato, sia in Casa Audi sia in Casa Lancia, in Corsica e all'Acropoli. Ancora meno rilevante è l'attuale impegno delle varie Toyota e Nissan, che in Nuova Zelanda hanno recitato un comprimariato tale da esaltare le prestazioni dei loro piloti ogni qualvolta i rilievi cronometrici non le offrivano severamente staccate da Audi e Lancia. Waldegaard, Kankkunen, Salonen e Mehta si vedranno ormai in gara con Toyota e Nissan praticamente solo ai 1000 Laghi e ai Rac. Poi, anche di loro si parlerà solo in ottica di vettura nuova per l'85. In casa Nissan qualcosa pare muoversi, si dice anzi di un viaggetto di Salonen in Giappone in settembre: fra le mura Toyota sembra di notare invece una maggiore immobilità. Bisogna fare presto, perché l'85 è alle porte. Il campionato '84 è invece da mettere negli archivi, sotto la voce Audi. O no? □

Mondiale '85: è già mercato-piloti

Tutto ruota attorno alla 205

La Mouton e Alen «indiziati» per il posto di Nicolas

AUCKLAND - Estate, momento di mercato. Vale per il calcio, per la pallacanestro, per la Formula 1. Perché non dovrebbe essere vero anche per l'ambiente mondiale dei rally? In Nuova Zelanda, nella cornice quasi idilliaca di questa nazione a testa-in-giù, si è parlato anche di quali saranno i possibili spostamenti di piloti nell'ambito dei team che parteciperanno al mondiale '85. Non come si fa per il calcio, per carità, ovvero con corredo di cifre, particolari, retroscena a volte scandalosi, e nemmeno come accade per la Formula 1, all'interno della quale si viene a sapere, in questo periodo, ogni cosa riguardo all'offrirsi dei vari piloti ai vari team a viceversa. Diciamo che in Nuova Zelanda, fra una birra e l'altra — siamo sotto bandiera quasi-inglese, non dimentichiamolo — o in una conversazione notturna alla luce di quella buffa luna capovolta — frutto dell'emisfero opposto — si è anche chiacchierato su come probabilmente scenderanno in campo le formazioni la stagione ventura. Senza pretese di esattezza, per carità, così come senza pretese di precisione qui le riportiamo.

IL PERNO 205. Uno dei pochi dati che appaiono chiari riguarda il team Peugeot. Come si sa, il prossimo anno il team francese dovrà riempire il vuoto lasciato da Jean-Pierre Nicolas, promosso a fine anno a incarichi direttivi sempre in seno alla facciata agonistica dell'azienda. Da qualche parte è rimbalzata la voce relativa all'esigenza, da parte della squadra francese, di riempire il buco con un pilota transalpino, in onore dei famosi desideri nazionalistici bianco-rosso-blu, ma anche per potere disporre con comodità di un pilota vicino per le frequenti sedute di collaudo. Ed ecco, automaticamente, sbucare il nome di Michèle Mouton: candidatura autorevole, perfettamente credibile, anche se proprio recentemente la pilotessa ha annunciato ufficialmente il suo prossimo cambiamento di domicilio in Inghilterra. Ma non è tutto. Il probabile successore di Nicolas ha anche un viso finlandese: quello di Markku Alen. Il pilota, si sa, piace, e molto, al «boss» Peugeot Jean Todt, e la non ancora avvenuta firma del contratto '85 fra Alen e la Lancia convalida in parte la tesi. Da parte sua, Markku ammette candidamente chi il suo '85 non ha ancora un volto preciso, pur ammettendo doverosamente di non nutrire alcuna intenzione di divorziare da Torino, con cui divide un rapporto saldo e armonioso, oltre che professionalmente convinto e felice. Per Alen balena però anche la prospettiva (danarosa, e quindi già per questo meritevole di una certa attenzione) di un futuro accordo con Casa Mitsubishi, la cui Starion dovrebbe essere fra i nomi «top» del prossimo anno. Come detto, il pilota non conferma né smentisce, né esistono altri dati che non siano illazioni. E per ciò noi qui ci fermiamo. Non senza però riportare la voce che vuole anche Mikkola compreso nei piani Mitsubishi '85. Ed ecco che Audi, Lancia e Peugeot sono tutte e tre interessate nel discorso mercato-piloti: forse ce n'è a sufficienza per pensare che difficilmente i quadri del mondiale '85 saranno gli stessi. □

La Lancia Rally di Alen, sopra, ripresa dall'elicottero. A sinistra, la Nissan di Salonen durante la speciale numero 14, disputata nel campo di cross di Crystal Creek nel quale giace anche il rudere di un aereo. La speciale 39 era caratterizzata dall' unico guado della gara, nella foto sotto attraversato da Mikkola. A destra, la Quattro di Röhrl al via di Auckland

LA CRONACA/Strapotere Audi in tre atti

Buon Hannu, Stig

Röhrl domina, poi si ritira. Il duello Blomqvist-Mikkola si risolve solo in seguito all'incidente del finnico nella terza tappa

AUCKLAND - Partendo con il numero 1 dal parco chiuso di Auckland, alle 10 del mattino di sabato 23 giugno, vincendo sei delle prime otto speciali, pur con problemi tecnici di vario tipo, ritirandosi nel corso della nona speciale quando è in testa con quasi un minuto di vantaggio: così Walter Röhrl marchia a fuoco le prime battute del Rally di Nuova Zelanda. L'Audi del tedesco giunge infatti a fine prima speciale con il miglior tempo, pur avendo la ruota posteriore sinistra fermata dall'impatto con una grossa pietra che ha bloccato il caliper del freno a disco. Sono gli stessi Röhrl e Geistdörfer a tentare il primo intervento, sostituendo la ruota con il copertone distrutto e tentando di ripartire. Ma la ruota non vuole saperne di girare, e bisogna attendere l'arrivo dell'elicottero di assistenza Audi per risolvere il problema. Viene cambiato l'intero gruppo freno-sospensione, e l'Audi numero 1 può presentarsi al via della seconda PS senza pagare alcuna penalità. Ma non è solo Röhrl ad accusare problemi: Mikkola raggiunge infatti fine prima speciale con due pneumatici, quelli di sinistra, bucati, a causa, pare delle stessa pietra colpita da Röhrl. Sulla vettura c'è una sola ruota di scorta, e si rende quindi necessario attendere l'arrivo della Quattro di Wittmann per avere la seconda. Anche Waldegaard conclude la speciale con due ruote forate, mentre Blomqvist accusa il malfunzionamento di una sospensione. Seconda speciale e seconda «botta» di Röhrl: lo si scoprirà solo qualche speciale più tardi, ma la Quattro del pilota tedesco è di nuovi nei guai, causa il cedimento di un semiasse in seguito a un altro impatto con una pietra. Dalla speciale seguente il pilota si trova infatti a dovere guidare con la sola trazione anteriore causa il cedimento del differenziale posteriore. Ciò nonostante, lascia solo le speciali numero 3 e 4, rispettivamente a Mikkola e ad Alen, prima di vincerne altre quattro di fila, dopo aver sostituito il differenziale a fine quarta. Ma neanche stavolta le cose funzionano al meglio in casa Röhrl: il motore della Quattro patisce infatti, in queste ultime speciali, ripetuti arresti causati dalla malfunzionante centralina di controllo elettronica, che decide di cedere definitivamente nel corso della PS 9. Röhrl giunge a fine prova con circa ottanta minuti di ritardo sul vincitore Blomqvist: per lui è il ritiro. All'ombra di questo iniziale dominio-Röhrl, si sono intanto già iniziati a fare luce gli altri due piloti Audi, Mikkola e Blomqvist, e Markku Alen sulla Lancia Rally. Pur essendo la gara solo all'inizio e contando di ben 45 prove speciali, i tre si danno infatti subito battaglia. Mikkola incorre in una lieve toccata, nel corso della PS 4, che gli danneggia il parafango posteriore destro. Ma è proprio la gara a essere subito velocissima, come dimostrato dal giovane Kankkunen, con la Toyota, che nel corso della quarta speciale incorre in un testacoda ad alta velocità che potrebbe anche avere serie conseguenze, ma che si risolve soltanto peggiorando il tempo finale del pilota. Le ombre del passato Rally dell'Acropoli sembrano non essersi ancora dissolte per Salonen e la sua Nissan, cui viene infatti cambiato il primo differenziale al termine della quinta PS. Le quattro speciali dopo il ritiro di

TUTTO IL RALLY SPECIALE PER SPECIALE (e i principali ritiri)

1 Dave Smith km 32,26

1. Röhrl	in 14'25"
2. Blomqvist	a 4"
3. Waldegaard	14"
4. Alen	16"
5. Mikkola	24"
6. Kankkunen	34"
7. Salonen	1'09"
8. Wittmann	1'28"

2 Heatway km 14,82

1. Röhrl	in 7'27"
2. Blomqvist	a 1"
3. Mikkola	4"
4. Alen	6"
5. Waldegaard	12"
6. Kankkunen	17"
7. Salonen	26"
8. Wittmann	27"

3 Dunlop km 20,38

1. Mikkola	in 11'56"
2. Blomqvist	a 1"
3. Alen	2"
4. Waldegaard	12"
5. Kankkunen	20"
6. Röhrl	23"
7. Wittmann	41"
8. Salonen	1'03"

4 Total Accessories km 11,98

1. Alen	in 6'01"
2. Waldegaard	
Mikkola	a 4"
4. Blomqvist	5"
5. Röhrl	6"
6. Wittmann	10"
7. Kankkunen	20"
8. Salonen	23"

5 Awa Computer km 25,28

1. Röhrl	in 15'14"
2. Blomqvist	a 3"
3. Mikkola	16"
4. Waldegaard	25"
5. Alen	26"
6. Wittmann	37"
7. Salonen	49"
8. Kankkunen	57"

6 Shell km 25,32

1. Röhrl	in 14'08"
2. Waldegaard	a 20"
3. Mikkola	24"
Alen	24"
5. Blomqvist	37"
6. Kankkunen	42"
7. Salonen	54"
8. Wittmann	1'00"

7 Brian Bench km 40,39

1. Röhrl	in 26'33"
2. Mikkola	a 16"
3. Blomqvist	18"
4. Alen	32"
5. Waldegaard	38"
6. Wittmann	54"
7. Kankkunen	1'00"
8. Salonen	1'05"

8 Actronics Systems km 23,95

1. Röhrl	in 14'03"
2. Blomqvist	
Mikkola	a 8"
4. Alen	16"
5. Waldegaard	22"
6. Kankkunen	29"
7. Salonen	34"
8. Wittmann	46"

9 Laser Sport km 18,93

1. Blomqvist	
Alen	in 10"25
3. Mikkola	3"
4. Waldegaard	6"
5. Kankkunen	8"
6. Salonen	15"
7. Wittmann	37"
8. Allport	1'00"

10 Newmans Rentals km 8,71

1. Blomqvist	in 5'20"
2. Mikkola	a 2"
3. Alen	5"
4. Kankkunen	12"
5. Waldegaard	14"
6. Salonen	
Wittmann	17"
8. Allport	30"

11 Auckland-Onehunga km 14,54

1. Mikkola	in 9'12"
2. Blomqvist	a 1"
3. Alen	5"
4. Salonen	19"
5. Waldegaard	
Kankkunen	22"
7. Wittmann	29"
8. Allport	58"

12 Brian Rice Motor km 14,82

1. Alen	in 7'31"
2. Mikkola	a 6"
3. Blomqvist	12"
4. Kankkunen	20"
5. Waldegaard	21"
6. Salonen	30"
7. Wittmann	45"
8. Cook	54"

Classifica 1. tappa

1. Mikkola	in 2h24'02"
2. Blomqvist	a 3"
3. Alen	26"
4. Waldegaard	1'43"
5. Kankkunen	3'54"
6. Salonen	5'37"
7. Wittmann	6'24"
8. Cook	11'58"

13 Manukau km 2,60 asfalto

1. Alen	in 1'34"
2. Waldegaard	
Mikkola	
Kankkunen	2"
5. Cook	
Salonen	
Wittmann	5"
8. Blomqvist	16"

14 Hadlow's km 17,67

1. Blomqvist	in 9'47"
2. Mikkola	a 1"
3. Alen	12"
4. Wittmann	21"
5. Waldegaard	28"
6. Salonen	30"
7. Allport	35"
8. Kankkunen	50"

15 Hadlow's km 12,52

1. Blomqvist	in 7'07"
2. Mikkola	a 2"
3. Alen	4"
4. Wittmann	8"
5. Salonen	18"
6. Waldegaard	
Kankkunen	19"
8. Allport	25"

16 Coca-Cola km 4,86

1. Blomqvist	in 4'06"
2. Mikkola	a 5"
3. Alen	10"
4. Waldegaard	20"
5. Salonen	22"
6. Allport	24"
7. Wittmann	26"
8. Cook	27"

17 Hella km 21,48

1. Blomqvist	in 12'39"
2. Alen	a 1"
3. Mikkola	14"
4. Wittmann	16"
5. Waldegaard	22"
6. Kankkunen	25"
7. Salonen	31"
8. Cook	52"

18 Noel Aymes km 28,18

1. Blomqvist	in 16'45"
2. Mikkola	a 12"
3. Alen	23"
4. Wittmann	41"
5. Waldegaard	
Kankkunen	43"
7. Salonen	48"
8. Allport	1'13"

19 United Building km 30,57

1. Blomqvist	in 19'32"
2. Mikkola	a 12"
3. Alen	24"
4. Wittmann	36"
5. Salonen	40"
6. Kankkunen	42"
7. Waldegaard	51"
8. Allport	1'33"

20 New Ford Sierra km 34,47

1. Mikkola	in 22'06"
2. Blomqvist	a 10"
3. Alen	13"
4. Waldegaard	15"
5. Salonen	20"
6. Kankkunen	42"
7. Wittmann	1'04"
8. Allport	2'04"

21 Canon Copiers km 27,99

1. Mikkola	in 12'38"
2. Blomqvist	a 12"
3. Alen	22"
4. Waldegaard	27"
5. Salonen	38"
6. Wittmann	1'10"
7. Kankkunen	1'14"
8. Allport	1'22"

22 Listening Post km 26,38

1. Mikkola	in 13'20"
2. Blomqvist	a 10"
3. Alen	26"
4. Waldegaard	39"
5. Kankkunen	50"
6. Salonen	55"
7. Allport	1'30"
8. Cook	1'51"

Classifica 2. tappa

1. Blomqvist	4h24'17"
2. Mikkola	a 7"
3. Alen	2'00"
4. Waldegaard	5'28"
5. Salonen	10'03"
6. Kankkunen	21"
7. Allport	23"
8. Cook	24'13"

Röhrl vanno a Blomqvist (2), Mikkola e Alen, e al ritorno al parco chiuso di Auckland è il finlandese dell'Audi a condurre la classifica della prima tappa con la miseria di tre secondi su Blomqvist e ventotto su Alen, che sta già mostrando di disputare una delle gare più incisive degli ultimi tempi. Quarto è Waldegaard, la cui Toyota è stata rallentata nel finale di tappa da problemi ai freni. La prima gruppo A a fine tappa è la Subaru a trazione integrale di Possum Bourne, tredicesima.

L'ASFALTO DELLA cittadina di Manukau, pochi chilometri a sud di Auckland, ospita i due chilometri e mezzo della speciale di apertura della seconda tappa. Si impone Alen, di un soffio sul terzetto composto da Waldegaard, Mikkola e Kankkunen. Ma è solo un fuoco di paglia. La seconda tappa è quanto mai di marca Audi, con Blomqvist che si impone nelle sei speciali seguenti a quella di Manukau e lasciando le ultime tre a un Mikkola velocissimo, estremamente aggressivo. Alen non può davvero fare di più, anche a causa della sabbia che copre in misura sempre maggiore lunghi tratti di speciale, avvantaggiando decisamente le quattro ruote motrici delle berline tedesche. La 037 procede comunque senza accusare particolari problemi, eccetto il progressivo peggioramento del funzionamento del differenziale, sostituito a fine tappa, all'arrivo di Rotorua. Un'altra Quattro si ritira: è quella di Wittmann, fermato a fine ventunesima dal cedimento del motore. Alle spalle di Alen, terzo, seguono la Toyota di Waldegaard e la Nissan di Salonen. Sesta è la seconda Toyota Celica in gara, quella di Kankkunen che nel corso della sedicesima speciale rimane ferma sul percorso e riparte solo dopo alcuni minuti, causa un guasto all'accensione.

LA PARTENZA DELLA terza tappa, il lunedì mattina, da Rotorua, lascia sperare in una lotta all'ultimo sangue fra i due compagni Audi Blomqvist e Mikkola, separati in classifica dall'inezia di sette secondi. E lotta è, infatti. I due si spartiscono i successi nelle prime quattro speciali di tappa, e si presentano al via della «famigerata» speciale numero 27 divisi da soli cinque secondi. La speciale 27, fulcro delle più intense emozioni di questa terza giornata del rally, ha un prologo nel trasferimento che la precede, allorché Waldegaard paga ben ventidue minuti al controllo orario causa una grossa perdita di carburante dalla sua Toyota. Lo svedese passa quindi sesto, perdendo una posizione di Kankkunen, ora quinto. Ma il bello deve ancora venire. Nel corso della «famigerata» speciale 27 ne accadono infatti di tutti i colori. Kankkunen finisce in un burrone profondo una decina di metri e si ritira. Salonen esce e capotta in un veloce curvone a sinistra: e riesce a ripartire, perdendo solo un paio di minuti e rimediando la rottura del parabrezza, sostituito a fine speciale e del radiatore, cambiato prima della trentesima. Ma la ciliegina sulla torta è proprio per Mikkola. La Audi numero 3 capotta nell'abbordare una lentissima curva a sinistra, un tornante all'interno del quale si trova una specie di alto cordolo naturale che proietta la vettura all'esterno facendole addirittura prendere fuoco. Il pilota è svelto a spegnere il motore, e, sedato il principio d'incendio, può ripartire, dopo essere stato aiutato da alcuni spettatori presenti, raggiungere fine prova, riparare alla meglio i danni subiti e ripartire per la speciale 28 senza pagare al controllo orario. Mikkola vince poi cinque delle ultime sette speciali, ma il ritardo accusato — circa 13 minuti — mette praticamente Blomqvist al riparo da qualsiasi sorpresa.

LA QUARTA e ultima tappa, da Rotorua di nuovo ad Auckland, vive praticamente della corsa al risparmio di Blomqvist e della rincorsa furiosa di Mikkola, terzo, nei confronti di Alen, secondo. Il primo vince tre delle prime quattro speciali, lasciando l'altra proprio ad Alen. Dalla speciale numero 40, lunga più di 72 chilometri, ci si attende la conferma di quelli che sono ormai i pronostici per la vittoria finale. Alen monta pneumatici teneri nel tentativo di tenere dietro l'arrembante Mikkola. Markku parte fortissimo, e raggiunge quasi Blomqvist a metà speciale, quando, in un veloce curvone a sinistra, esce rovinando l'anteriore della sua 037 raggiunge fine speciale con il secondo tempo, a solo due secondi da Mikkola e con i due pneumatici posteriori sulle tele nella parte centrale, probabilmente anche a causa del perduto equilibrio della sospensione posteriore in seguito alla toccata. Il rally è praticamente concluso: con un guizzo anche di orgoglio Markku si impone nella speciale numero 41, ma deve arrendersi a Mikkola nelle quattro speciali che mancano a Auckland, dove Blomqvist è tranquillo vincitore davanti appunto ad Alen e a Mikkola. Quarto è Salonen con la Nissan, davanti alla Toyota di Waldegaard e alla seconda Nissan del pilota locale Cook. Settimo è Stewart, con la Ford Escort RS, davanti alla Subaru quattro ruote motrici di Bourne, primo del gruppo A. (r. b.)

a cura di Roberto Boccafogli

23 Rotorua Promotions km 10,40

1. Blomqvist	in 5'14"
2. Mikkola	a 6"
3. Alen	18"
4. Salonen	28"
5. Waldegaard	29"
6. Allport	37"
7. Cook	
Stewart	42"

24 Sheraton Rotorua km 13,15

1. Mikkola	in 7'20"
2. Blomqvist	a 8"
3. Kankkunen	28"
4. Alen	34"
5. Salonen	43"
6. Waldegaard	45"
7. Allport	58"
8. Stewart	1'23"

25 Fairing Springs km 6,63

1. Mikkola	in 3'38"
2. Blomqvist	a 5"
3. Alen	15"
4. Salonen	
Kankkunen	16"
6. Waldegaard	18"
7. Allport	21"
8. Stewart	35"

26 Rotorua Intern km 21,41

1. Blomqvist	in 13'54"
2. Mikkola	a 5"
3. Alen	48"
4. Salonen	58"
5. Kankkunen	1'01"
6. Allport	1'19"
7. Stewart	1'33"
8. Cook	1'43"

27 Hyatt Kingsgate km 38,83

1. Blomqvist	in 23'44"
2. Alen	a 1'00"
3. Salonen	2'01"
4. Stewart	2'29"
5. Cook	2'43"
6. Bourne	3'32"
7. Teesdale	3'49"
8. Robson	4'19"

28 Sheraton Rotorua km 13,15

1. Blomqvist	in 7'23"
2. Mikkola	a 19"
3. Alen	21"
4. Waldegaard	30"
5. Salonen	45"
6. Bourne	1'29"
7. Robsen	1'31"
8. Stewart	1'34"

29 Rotorua Travelodge km 6'63

1. Mikkola	in 3'38"
2. Blomqvist	a 3"
3. Alen	4"
4. Waldegaard	9"
5. Salonen	13"
6. Stewart	23"
7. Cook	28"
8. Bourne	36"

30 Soundcraft km 29,66

1. Blomqvist	in 16'16"
2. Mikkola	a 3"
3. Alen	42"
4. Salonen	1'23"
5. Waldegaard	1'26"
6. Stewart	2'12"
7. Cook	2'33"
8. Robson	3'11"

31 Raid and Mills km 35,32

1. Mikkola	in 21'08"
2. Blomqvist	a 19"
3. Alen	38"
4. Waldegaard	53"
5. Salonen	1'06"
6. Stewart	2'31"
7. Bourne	3'07"
8. Teesdale	3'16"

32 Grand Prix Raceway km 43,68

1. Mikkola	in 23'08"
2. Blomqvist	a 34"
3. Alen	46"
4. Salonen	1'40"
5. Stewart	3'28"
6. Bourne	4'09"
7. Waldegaard	4'42"
8. Robson	5'02"

33 RM Transport km 38,67

1. Mikkola	in 20'49"
2. Blomqvist	a 42"
3. Alen	54"
4. Waldegaard	1'45"
5. Salonen	1'57"
6. Stewart	3'11"
7. Bourne	3'33"
8. Cook	3'34"

34 Reid and Mills km 29,66

1. Mikkola	in 16'39"
2. Blomqvist	a 27"
3. Alen	29"
4. Waldegaard	1'07"
5. Salonen	1'12"
6. Stewart	2'17"
7. Cook	2'32"
8. Bourne	2'40"

Classifica 3. tappa

1. Blomqvist	in 7.09'55"
2. Alen	a 5'58"
3. Mikkola	6'02"
4. Salonen	19'58"
5. Waldegaard	44'53"
6. Cook	49'45"
7. Stewart	51'43"
8. Bourne	1.00'29"

35 Dunlop km 31,45

1. Mikkola	in 18'15"
2. Blomqvist	a 1"
3. Alen	11"
4. Waldegaard	46"
5. Salonen	53"
6. Stewart	1'38"
7. Cook	1'47"
8. Robson	2'52"

36 Awa Computer km 26,34

1. Mikkola	in 10'40"
2. Blomqvist	a 20"
3. Waldegaard	24"
4. Alen	31"
5. Salonen	44"
6. Cook	1'04"
7. Stewart	1'13"
8. Dewar	1'57"

37 Canon km 28,95

1. Mikkola	in 16'56"
2. Alen	a 3"
3. Blomqvist	23"
4. Waldegaard	38"
5. Salonen	43"
6. Cook	1'18"
7. Stewart	1'26"
8. Bourne	2'14"

38 Toyota km 38,0

1. Alen	in 20'03"
2. Mikkola	a 10"
3. Blomqvist	13"
4. Salonen	43"
5. Waldegaard	56"
6. Cook	1'29"
7. Stewart	1'39"
8. Bourne	1'40"

39 Hermes km 22,25

1. Mikkola	in 19'19"
2. Alen	a 6"
3. Blomqvist	8"
4. Salonen	21"
5. Waldegaard	38"
6. Stewart	1'05"
7. Cook	1'13"
8. Bourne	1'15"

40 ZB 1080 km 72,20

1. Mikkola	in 48'34"
2. Alen	a 12"
3. Blomqvist	23"
4. Salonen	1'32"
5. Waldegaard	1'52"
6. Stewart	3'23"
7. Cook	3'26"
8. Bourne	5'11"

41 Crc Chemicals km 33,40

1. Alen	in 25'15"
2. Mikkola	a 5"
3. Blomqvist	28"
4. Salonen	55"
5. Stewart	1'47"
6. Waldegaard	2'02"
7. Cook	2'06"
8. Teesdale	2'41"

42 Waipa Radio km 21,44

1. Mikkola	in 14'31"
2. Alen	a 7"
3. Blomqvist	17"
4. Salonen	31"
5. Stewart	1'06"
6. Cook	1'09"
7. Waldegaard	1'27"
8. McKenzie	1'41"

43 Cheviot Wheels km 20,61

1. Mikkola	in 16'41"
2. Blomqvist	a 9"
3. Alen	12"
4. Salonen	24"
5. Stewart	1'05"
6. Cook	1'32"
7. Waldegaard	1'43"
8. McKenzie	1'52"

44 Stark Sound km 17,67

1. Mikkola	in 10'17"
2. Alen	a 9"
3. Blomqvist	23"
4. Salonen	32"
5. Cook	1'02"
6. Stewart	1'14"
7. Wilson	
McKenzie	1'39"

45 Franklin Farm km 12,52

1. Mikkola	
Alen	in 7'29"
3. Blomqvist	a 1"
4. Salonen	18"
5. Waldegaard	24"
6. Cook	44"
7. Stewart	53"
8. Wilson	1'05"

NUOVA ZELANDA

6. gara del mondiale marche
7. gara del mondiale piloti
23-26 giugno

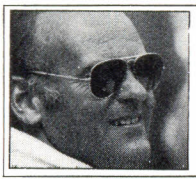
Organizzazione: Sanyo Rally of New Zealand, 14A Gillies Ave, Newmarket, Auckland, Nuova Zelanda. Tel. 09/540556. Telew 60680
Direttore di corsa: M.D. Chandler
Percorso: km 2606, con 45 prove speciali per 1083 km
Condizioni atmosferiche: tempo buono con sole e temperatura mite la prima, seconda e quarta tappa; coperto con temperatura rigida la terza tappa.
Organizzazione: voto 9 - **Partiti:** 63 - **Arrivati:** 37

Così al traguardo

	EQUIPAGGIO	VETTURA	NAZ.	GR.	TEMPO
1.	**Blomqvist-Cederberg**	Audi Quattro	S-S	B	10.40'41"
2.	**Alen-Kivimaki**	Lancia Rally	SF-SF	B	a 4'47"
3.	**Mikkola-Hertz**	Audi Quattro	SF-S	B	7'54"
4.	**Salonen-Harjanne**	Nissan 240 RS	SF-SF	B	24'48"
5.	**Waldegaard-Thorszelius**	Toyota Celica turbo	S-S	B	55'17"
6.	**Cook-Jones**	Nissan 240 RS	NZ-NZ	B	1.03'39"
7.	**Stewart-Parkhill**	Ford Escort RS	NZ-NZ	B	1.05'19"
8.	**Bourne-Eggleton**	Subaru 4WD	NZ-NZ	A	1.24'05"
9.	**Teesdale-Smith**	Subaru 4WD	NZ-NZ	A	1.40'20"
10.	**Robson-Campbell**	Mitsubishi Lancer	NZ-NZ	B	1.44'27"

GLI ALTRI DI GRUPPO B: Cullen-Tait (17.) (Ford Escort) a 2.58'53"; Coey-Morrison (22.) (Datsun Sunny Pickup) a 3.32'04". **GRUPPO A:** 1. **Bourne-Eggleton** (8.) (Subaru 4WD) in 12.04'46"; 2. **Teesdale-Smith** (9.) (Subaru 4WD) a 16'15"; 3. **Wilson-Bone** (11.) (Toyota Starlet) a 29'01"; 4. **McKenzie-Barnie** (12.) (Toyota Corolla) a 1.04'28"; 5. **Rawstron-Moffat** (13.) (Toyota Starlet) a 1.11'49"; 6. **Stevenson-Jenkins** (14.) (Nissan Bluebird turbo) a 1.16'02"; 7. **Lesicky-Tubb** (15.) (Toyota Starlet) a 1.30'56"; 8. **Dewar-Chapman** (16.) (Vauxhall Chevette) a 1.53'10"; 9. **McMillan-Clark** (18.) (Mitsubishi Lancer turbo) a 1.42'52"; 10. **Bond-Roxburgh** (19.) (Nissan Bluebird turbo) a 1.59'10"; 11. **Pearsey-Turner** (20.) (Toyota Starlet) a 2.00'45"; 12. **Powell-Patrick** (21.) (Subaru 4WD) a 2.05'04"; 13. **Ornstien-Morgan** (23.) (Talbot Avenger) a 2.09'39"; 14. **De Pina-Wade** (24.) (Daihatsu Charade) a 2.11'28"; 15. **Hobbs-Spiller** (25.) (Toyota Corolla). Seguono altri 11 classificati.

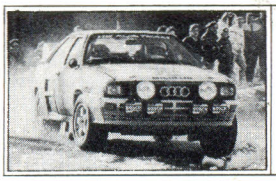
Così il mondiale piloti (dopo 7 gare)



		22-28/1 MONTECARLO	10-12/2 SVEZIA	6-11/3 PORTOGALLO	19-23/4 SAFARI	4-6/5 TOUR DE CORSE	27-31/5 ACROPOLI	22-27/6 NUOVA ZELANDA	23-29/7 ARGENTINA	22-26/8 1000 LAGHI	30/9-7/10 SANREMO	29/10-4/11 COSTA D'AVORIO	25-29/11 RAC	TOTALE PUNTI
1.	Blomqvist	15	20	—	—	8	20	20						83
2.	Alen	3	—	15	10	20	12	15						75
3.	Mikkola	12	—	20	12	—	15	12						71
4.	Bettega	8	—	12	—	4	10	—						34
5.	Biasion	6	—	10	—	15	—	—						31
6.	Waldegaard	—	—	—	20	—	—	8						28
7.	Röhrl	20	—	6	—	—	—	—						26
8.	Salonen	—	1	—	4	—	6	10						21

Altri calssificati: 9. Ragnotti 20; 10. Mouton e Aaltonen 15; 12. Eklund e Mehta 12; 14. Thérier, Jonsson e Nicolas 11; 17. Torp e Buffum 8; 19. Johansson, Grundel, Preston, Andruet e Cook 6; 24. Eriksson, Darniche e Stewart 4; 27. Andervang, Ortigão, Wittmann, Iwashita e Bourne 3; 32. Pettersson, Dorche e Teesdale 2; 35. Ählin, Gooding, Criticos e Robson 1.

Così il mondiale marche (dopo 6 gare)



		22-28/1 MONTECARLO	6-11/3 PORTOGALLO	19-23/4 SAFARI	4-6/5 TOUR DE CORSE	27-31/5 ACROPOLI	22-27/6 NUOVA ZELANDA	23-29/7 ARGENTINA	22-26/8 1000 LAGHI	30/9-7/10 SANREMO	25-29/11 RAC	TOTALE PUNTI
1.	Audi	18	18	14	10	18	18					96
2.	Lancia	10	16	12	18	14	16					86
3.	Toyota	—	8	20	—	—	10					38
4.	Renault	12	10	—	14	—	—					36
5.	Nissan	2	—	10	—	8	12					32
6.	Volkswagen	9	12	—	—	—	—					21
7.	Opel	—	—	16	2	—	—					18
8.	Peugeot	—	—	—	12	—	—					12
9.	Subaru	—	—	—	—	—	11					11
10.	Alfa Romeo	—	—	—	9	—	—					9
11.	Ford	—	—	—	—	—	6					6
12.	Citroën	—	4	—	—	—	—					4
13.	Vauxhall	—	2	—	—	—	—					2
	Mazda	—	—	—	—	2	—					2
	Mitsubishi	—	—	—	—	—	2					2

I principali ritiri

PS 6 Adams (albero a cammes)
PS 7 Bagard (motore)
PS 9 Röhrl (centralina elettronica)
PS 12 Tulloch (uscita di strada); Richards (sospensione)
PS 21 Wittmann (motore)
PS 27 Kankkunen (uscita di strada)

I rally leaders

Da ps 1 a ps 8: Röhrl; da ps 9 a ps 11; **Blomqvist**; da ps 12 a ps 15 **Mikkola**; da ps 16 a ps 45: **Blomqvist**.

Le pagelle

PILOTI	VOTO
Blomqvist	10
Mikkola	10
Alen	10
Röhrl	10
Salonen	9
Waldegaard	9
Teesdale	8
Stewart	8
Bourne	8

PILOTI	VOTO
Cook	7
Robson	7
McKenzie	7
Wilson	7
Wittmann	7
Stevenson	6
Kankkunen	6
Dewar	6

«PIU'»		«MENO»
	Combattivo	
Alen		Cook
	Fortunato	
Blomqvist		Röhrl
	Efficace	
Blomqvist		Kankkunen
	Spettacolare	
Kankkunen		Robson

■ **POVERO HANNU.** Il suo calendario non avrebbe previsto il Nuova Zelanda, ma a fine gara, in Grecia, Hannu si sentì dire dal team Audi che anche lui sarebbe stato della spedizione agli antipodi, dopo di che avrebbe potuto prendersi un periodo di riposo fino al 1000 Laghi. Non è stato così, e quando ad Hannu Roland Gumpert ha «comunicato» che sarebbe anche andato in Argentina, il pilota si è lasciato sfuggire: «Chi lo dirà a mia moglie?».

■ **FUTURO NISSAN.** Il team Nissan non andrà in Argentina. Le vetture nipponiche si rivedranno al 1000 Laghi e al Bandama, rispettivamente in mano a Salonen e Mehta, i quali disputeranno insieme il Rac a fine novembre.

■ **FREE ALEN.** All'arrivo all'aeroporto di Singapore, tappa di transito del volo di ritorno dalla Nuova Zelanda, Markku Alen, davanti ai tanti free shop dell'aeroporto in cui si trovano eccellenti occasioni nel campo dell'Hi-Fi e dell'orologeria aveva affermato che mai si sarebbe lasciato tentare. Quando è risalito sull'aereo, Markku aveva acquistato un giocattolo elettronico per i figli e un set di orologi impermeabili per barca...

DOVE CORRIAMO

kits aerodinamici bubble-car personalizzazioni sportive

Calendario sportivo dal 3 all'8 luglio 1984

3 luglio

Trans Am a Daytona
(VC) ●●● Trans Am
SCCA - 6750 South Emporia Street - ENGLEWOOD col. 800112 (USA)

4 luglio

Firecracker 400 a Daytona
(VC) ●●● STK
NASCAR - Po Box «K» - DAYTONA BEACH Flo. 32015 (USA)

6-8 luglio

Rally di Polonia (coeff. 2)
(R) ●●● N-A-B
Campionato europeo piloti rally
Automovilklub Dolnoslaski - u.l. Gen. Swierczewskiego 95 - 50016 WROCLAW (Polonia)

Rally Esslingen
(R) ●●● N-A-B
Rally und Touring Gem Esslingen e V - Postfach 5072 - 7300 ESSLINGEN (Germania).

Rally São Miguel
(R) ●●● N-A-B
Grupo Deportivo Comercial - Rua do Peru 6 - 9500 PONTA DELGADA San Miguel ACORES (Portogallo)

7 luglio

Can Am a Dallas
(VC) ●●● Can Am - C - S6
SCCA - 6750 South Emporia Street - ENGLEWOOD Col. 80112 (USA)

Trofeo Panda a Monza
(VC) ● F. Panda
SIAS Monza - Autodromo nazionale - 20052 MONZA (Milano)

Salita a Pikes Peak
(VS) ●●● T-GT
SCCA 6750 S. Emporia Str. Englewood, Colorado 80112, USA

7-8 luglio

Corse a Watkins Glen
(VC) ●●● IMSA GT
IMSA - Po Box 3465 - BRIDGEPORT Conn. 06685 (USA)

Suzuka Golden Trophy Race
(VC) ●●● F. 2
Honda Land CoLtd - 2-6-20 Yaesu Chuo-ku - TOKYO (Giappone)

Corse a Erding
(VC) ●●● N-A-B-C-F2-F3-E-FF-FSF-R5-VW-VE-Interserie
MSC Erding e V - Riedlerstr. 35 - 8000 MUNCHEN 2 (Germania)

Salita Boyeux-St. Jerome
(VS) ●●● N-A-B-D-E-T2-GT4-S6
ASA de l'Aine - BP 22 - 01500 AMBERIEU EN BUGEY (Francia)

Salita de Sainte Cecile
(VS) ●●● tg
Royal Motor Union Arlon - 38 Val Vert - 6705 WALTZING-ARLON (Belgio)

Autocross Kunzelsau
(AC) ●●● A-B-S5
AMC Kunzelsau e V - Gartenstr. 1 - 7118 KUNZELSAU GAISBACH (Germania)

Rallycross Essay
(RC) ●●● A-B-S5
ASACO de Basse Normandie - 5 rue des Ecoles - 50370 BRECEY (Francia)

Rally 1000 Piste
(R) ●●● N-A-B-T2-GT4
ASA Team Dragon - Av. de Draguignan - 83720 TRANS EN PROVENCE (Francia)

Rally 24 Heures de Mauleon
(R) ●●● N-A-B-T2-GT4
ASA Montagnes de Soule - 16 rue Victor Hugo - 64130 MAULEON SOULE (Francia)

Rally di Limone Piemonte (CIR)
(R) ●●● N-A-B
AC Cuneo e Saluzzo R.C. - Piazza Europa 5 - 12100 CUNEO

Rally Coppa Feraboli (1. serie)
(R) ● N-A-B AC Cremona - Via XX Settembre 19 - 26100 CREMONA

12 Ore notturna di Campobello di Mazara (1. serie)
(R) ● N-A-B Comune di Campobello di Mazara - Rally 12 Ore - V.le Risorgimento 129 - 91021 CAMPOBELLO DI MAZARA (Trapani)

7-12 luglio

Castrol Rally
(R) ●●● N-A-B
Sports Car Club (Pretoria Branch) - Box 17045 Groenkloff - PRETORIA 0027 (Sudafrica)

8 luglio

GP USA F. 1 a Dallas
(VC) ●●● F. 1
Campionato mondiale Formula 1
SCCA - 7650 South Emporia Street - ENGLEWOOD Col. 80112 (USA)

Euro F. 3 a Pergusa
(VC) ●●● F. 3 + F. Fiat Ab.
Campionato europeo piloti F. 3
Ente Autonomo Pergusa - Piazza Prefettura 6 - 94100 ENNA

Euro-turismo al Nürburgring
(VC) ●●● A + B-C-N-R5
Campionato europeo Turismo
ADAC Saarland e V - Am Staden 9 - 6600 SAARBRUECKEN 3 (Germania)

Thundersport Trophy a Thruxton
(VC) ●●● E
BARC - Thruxton Circuit - ANDOVER Hants (Gran Bretagna)

Vastkustloppet Falkenburg
(VC) ●●● A-B-N-FV-FSV-FF-F3
Falkenbergs MK - Karrets v 11 C - 31100 FALKENBERG (Svezia)

Corse a Cleveland
(VC) ●●● F. Cart-FV-FSV
CART - 3221 W. Big Beaver Road - Suite 205 - TROY Mich. 48084 (USA)

Corse a Donington
(VC) ●●● F. 3
Donington R.C. - Donington Park Racing Circuit - CASTLE DONINGTON (Gran Bretagna)

Corse a Mondello Park
(VC) ●●● FF
Irish Motor R.C. - 27 Fairfield Avenue - DUBLIN 8 (Irlanda)

Corse all'Amaroo Raceway
(VC) ●●● F. 2 (austr.)
ARDC - Amaroo Park Raceway - Annangrove Road - ANNANGROVE (Australia)

Euro-salita Coppa Città di Potenza
(VS) ●●● N-A-B-C-T2-GT4-S6
Campionato europeo Montagna
AC Potenza - Via dell'Edera 10 - 85100 POTENZA

Rallycross Ingelmunster
(RC) ●●● A-B-S5
V.Z.W. Mandes Team Izegem - 46 Brugstraat - 8700 IZEGEM (Belgio)

Rallycross Valkenswaard
(RC) ●●● A-B-S5
Nederlandse Rallycross Vereniging - Meesstraat 80 - 3201 RA SPIJKENISSE (Olanda)

Rallycross Hijesbanan
(RC) ●●● A-B-S5
Finnskoga MK - Box 25 - 68065 HOLIJES (Svezia)

Rallycross a Pietarsaari
(RC) ●●● A-B
Jakobstadt MK - Herrholmannkatu 18 - 68600 PIETARSAARI (Finlandia)

Criterium Mora-Renault
(R) ●●● ris. Renault
Escuderia La Coruna - Dr. Fleming 6 - LA CORUNA (Spagna)

Salita di Oristano
(VS) ● N-A-B-C-T2-GT4-S6
AC Oristano - Via Tirso - 09025 ORISTANO

5. Rally dei Castelli (1. serie)
(R) ● N-A-B Scud. Palazzina - Piazza Marconi 6 - 40033 CASTIGLIONE DEI PEPOLI (Bologna)

Cross alla Pista Catria
(AC) ● A-B-S5
U.S.P. Catria - Piazza Fulvi 1 - 61045 PERGOLA (Pesaro)

Cross a Latina
(AC) ● ris. Soci Club
Autoclub Latino - Via A. Diaz 18 - 04100 LATINA

Slalom Trivero-Zegna
(SI) ● N-A-B-VS
A.S Amici del Moscato - Corso Matteotti 1 - 12051 ALBA (Cuneo)

Slalom Sant'Agata dei Goti
(SI) ● N-A-B-VS
Scud. Caserta Corse - Corso Giannone 110 - 81100 CASERTA

Le gare rinviate e annullate

1 luglio	**CROSS A RIGNANO FLAMINIO**	rinv. a d.d.d.
1 luglio	**RALLY COPPA IRPINIA**	annullato
1 luglio	**SALITA LINGUAGLOSSA-PIANO PROVENZANA**	rinv. a d.d.d.
8 luglio	**CRONOSCALATA ROCCHE AQUILANE**	annullata

TELE SPRINT (051) 455448 è il vostro numero di riserva quando trovate occupato il 453333

LEGENDA

●●●	Internazionale
●●	Nazionale a part. straniera
●	Nazionale
A	Gruppo A
A 112	Autobianchi A 112
AC	Autocross
B	Gruppo B
C	Gruppo C
D	Gruppo D
DGT	Dragster
F1	Formula 1
F2	Formula 2
F3	Formula 3
F4	Formula 4 FIK
F2000	Formula 2000
FAt	Formula Atlantic
FF	Formula Ford 1600
FFiat	Formula Fiat
FL8	Formula libera
FP	Formula Panda
FS	Fuoristrada
FSF	Formula Super Ford
FSV	Formula Super Volkswagen
FR	Formula Renault
FRE	Formula Renault Europa
FV	Formula Volkswagen
GT3	Gran Turismo di serie
GT4	Gran Turismo speciale
IMSA	Vetture GT USA
R	Rally
R5	Renault 5
R5t	Renault 5 turbo
RC	Rallycross
S5	Vetture silhouette
S6	Vetture sport
SA	Vetture elaborate
SL	Slalom
STK	Stock car
T1	Turismo di serie
T2	Turismo speciale
tg	Tutti i gruppi
VC	Velocità in circuito
VE	Vetture d'epoca
VS	Velocità in salita
VG	Velocità su ghiaccio

Nuova Opel Corsa Swing - Swing è voglia di girare - Swing è divertimento - Swing è senza problemi.

Pneumatici radiali 145 SR-13, cerchi sportivi e modanature laterali in PVC: questa è la voglia di girare Swing. 1000 cc o, a scelta, 1200 cc, oltre 154 km/h: questa è la voglia di divertirsi Swing. Grazie alla 5a marcia di serie, Swing fa oltre 21 km/l a 90 km/h: Grintosa, divertente, ma anche amante dei particolari: questa è Corsa Swing. E questo è il suo equipaggiamento di serie: orologio al quarzo, contachilometri parziale, consolle centrale, sedili anatomici Opel. Capito perché Corsa Swing è senza problemi? In più, la Corsa Swing è disponibile con contagiri, lavatergilunotto e vernice metallizzata.

OPEL GM

OPEL