

C'È IL POSTER DEL RALLY DI PIANCAVALLO

AUTO SPRINT

34

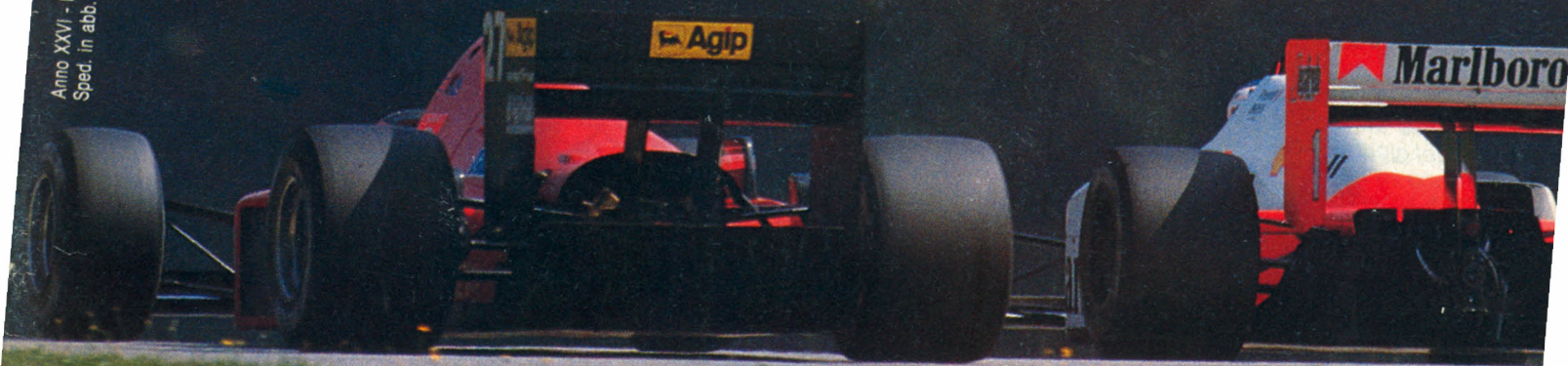
ESCLUSIVO

**INTERVISTA
A CARL HAAS**

**LE DUE FERRARI ALLE SPALLE DI PROST
NEL GRAN PREMIO D'AUSTRIA FANNO SOGNARE ASPETTANDO MONZA**

RITORNO DI FIAMMA

Anno XXVI - N. 34 - 19-25 agosto 1986 - L. 2.000
Sped. in abb. postale gr. 1170 - CONTIENE I.P.



...E ANCORA

SCEGLIE RENAULT • CAPELLI VINCE

PIQUET SPARA A ZERO • McLAREN

E TORNA RE IN F. 3000



Dopo le grandi manovre un grande risultato

La macchina del tempo

QUELL'OROLOGIO che sembrava rotto per sempre si è rimesso all'improvviso a funzionare. È successo in Austria dove, in effetti, si poteva temere il peggio per un team Ferrari provato da una stagione deludente e lacerato da tante polemiche esterne, troppo spesso manovrate ad arte per non preoccupare seriamente chi sa quanto sia importante la squadra modenese per tutta la F.1. Non è arrivata la vittoria, ma c'è mancato poco. Con buona pace di tutti quelli che adesso troveranno mille peli nell'uovo per ridimensionare i contorni dell'impresa. Sono i risultati che contano e così come in Inghilterra Prost, che in Austria ha vinto con tanta autorità, era finito terzo a un giro dalle due Williams senza destare scalpore (se non a favore della superiorità momentanea della Williams), così oggi non ci si deve stupire della doppietta da podio della Ferrari. Quando gli avversari si fermano per guasti meccanici non si deve dimenticare che questo fa parte del gioco. Giustificata quindi la gioia di una squadra che ha ritrovato un raggio di sole proprio quando tanti problemi cominciano ad avviarsi a risoluzione. Si legga il tecnico (ci manca solo che Barnard indossi la divisa rossa e nera e le scarpe Timberland...), si legga il pilota di punta (Alboreto), si legga infine il riassetto interno, già definito a grandi linee e probabilmente annunciato dallo stesso Ferrari nella sua conferenza stampa attesa per fine mese.

È UN BENE per tutti il passo avanti delle rosse. Monza batte alle porte ed è giusto guardare al Gran Premio d'Italia con un po' di speranza. Non è detto che andrà ancora così bene, ma non è detto nemmeno il contrario. E questo, bisogna convenirne, è già un grosso passo avanti rispetto a qualche gara fa. A Monza poi ci sarà anche il debutto della F.1 del Jolly Club guidata dal nostro Capelli, atteso a un ritorno nel massimo campionato dopo le belle cose messe in mostra, sia in F.3000 che nella serie F.2 in Giappone. A

proposito di questa vettura va detto che non ha ancora corso, ma già tanto fa parlare di sé. Soprattutto in Francia. La sua prima uscita ha visto uno scalpitante Pironi nell'abitacolo e la notizia è di quelle che possono entusiasmare i lettori ed eccitare i cronisti. Così il patron dell'Ags, Henri Julien, ha subito potuto lasciarsi andare a un «sogno» e dichiarare che chiederà i motori per l'87 alla Renault per mettere assieme un team tutto francese. Povero Chiti: il suo propulsore non è ancora stato messo in moto e già in Francia si augurano di poterlo sostituire! Eh sì, il mondo ricompensa come il caprone che dà cornate al suo padrone.

ANCHE BIASION non deve essere troppo soddisfatto del trattamento della Lancia dopo la sua grande vittoria



in Argentina. Al Mille Laghi infatti non è stato iscritto e le Delta S4 saranno nelle mani esperte di Alen, meno esperte di Grundel, di... Dio nel caso di Ericsson. Gli hanno detto che poteva fare ben poco essendo un debuttante e lui ha dovuto crederci. Visto da fuori sembra comunque un errore: a Biasion servono dei punti mondiali per



Due facce di un Gran Premio. In alto i meccanici della Ferrari esultano per un risultato che pareva non voler più arrivare (Amaduzzi), a sinistra una modella dà un saggio di come si può esagerare in cattivo gusto. Per un servizio di moda, infatti, questa ragazza ha dovuto mimare la parte di una fans pronta a soccorrere un pilota crollato per la fatica. Nella fattispecie un modello si è sostituito a Rothengatter (Villani)



ché l'italiano li può sommare tutti di qui a fine anno, e in più c'è il precedente della Mouton (debuttante nell'82 di fronte a una concorrenza ben più agguerrita di quella di quest'anno) che si ritirò dopo 16 prove addirittura quinta assoluta vantando un terzo miglior tempo già nella prima prova, un successivo secondo e poi altri due terzi. Complessivamente dieci presenze nei sei migliori tempi su quindici speciali terminate. Con tutto il grande rispetto che merita la campionessa francese, il nostro Biasion ha comunque un'altra marcia. In più.

PER RESTARE in tema di piloti italiani (è decisamente un buon momento per i nostri) c'è da rilevare che quasi contemporaneamente alla conquista della fantastica pole position di Fabi in Austria, dall'America sono arrivate cattive notizie per il bravo Teo. Maurice Kraines, capo del team Krako Racing, per cui corre attualmente Michael Andretti, ha infatti chiarito di non essere assolutamente interessato a Fabi in quanto la sua squadra non è in grado di gestire due piloti. Cade quindi l'ipotesi di Fabi in coppia con Andretti jr. ventilata qualche giorno fa. Non è detto però che non ci siano altre squadre interessate (anche Giacomelli è di nuovo corteggiato oltreoceano) così come non è da escludere che il milanese continui in F.1. Lui, almeno, una pole all'anno è in grado di garantirla...

Carlo Cavicchi

SOMMARIO

36

Carl Haas, patron del team Force, parla del presente e del futuro



FORMULA 1

Il Gp d'Austria dai nostri inviati	4-23
Le cifre del Gp di Ungheria	28
Il golf hobby dei piloti	32

IL PERSONAGGIO

Carl Haas	36
-----------	----

FORMULA 3000

Capelli vince a Zeltweg	90
-------------------------	----

FORMULA PANDA

Il punto sui campionati	79
-------------------------	----

98

Michael Andretti aveva la pole a Pocono nella gara vinta dal padre, Mario



FORMULA CART

La corsa di Pocono	98
--------------------	----

RALLY

Coppa Italia: la situazione	102
-----------------------------	-----

RUBRICHE

Tuttevelocità	24
Lettere	34
Compravendita	73
L'altra domenica	83
Tutteestero	97
Tutterally	109
Dove corriamo	110

102

Coppa Italia: il punto zona per zona del campionato Rally prima serie



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

AUTO SPRINT

n. 34 - Anno XXVI
 19-25 agosto 1986

Direttore responsabile
CARLO CAVICCHI

Caporedattore
Roberto Guglielmi
 Capi servizio
Daniele Buzzonetti
Alfredo Maria Rossi

Inviati speciali
Marino Bartoletti
Giancarlo Cevenini

Redattori
Roberto Boccafolli, Diego Forti,
Cesare Maria Mannucci,
Franco Nugnes, Guido Schiltone

Servizi speciali
Lino Manocchia (USA), Carlo Massagrande (Industria e P.R.), **Giorgio Ploia** (Tecnica), **Alessandro Stefanini**

Impaginazione
Morena Albertini, Giordano Capelli, Franco Rossi

Segreteria di Redazione: **Marisa Imbrogno**. Segreteria esteri: **F. Gigi Rueckert**. Archivio e ricerche: **Ettore Mingardi**.

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

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

Ufficio relazioni esterne: Milano Via Pantano 2, tel. 02/ 875610-865781 - Federico D'Amore - Francesco Stissi

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

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

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



AUTOSPRINT
 IL SETTIMANALE DA CORSA
 FONDATA NEL 1961



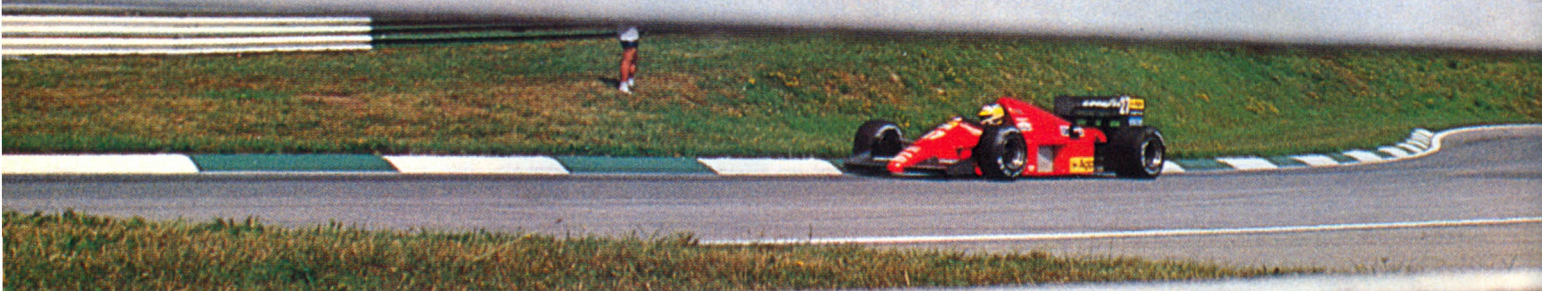
CONTI EDITORE
 Direttore editoriale
ITALO CUCCI



Accertamenti
 Diffusione Stampa
 Certificato n. 696

IN COPERTINA / Due Ferrari tornano sul podio

LO SPIR



L'insolita inquadratura di Michele Alboreto lanciato verso il podio, è quasi il simbolo della speranza che la Ferrari si è ritagliata a Zeltweg (FotoAmaduzzi)

mentre Prost intravede il possibile bis

AGLIO

Il campione in carica ha prima resistito alla sfuriata iniziale delle Benetton di Fabi e Berger poi, in una gara segnata dai molti ritiri, ha ottenuto una vittoria che lo rilancia decisamente verso un titolo sempre più in discussione
di Daniele Buzzonetti

ZELTWEG - In Austria, Nelson Piquet sperava di festeggiare il proprio compleanno con una vittoria. Ha lasciato invece il circuito arrabbiatissimo, senza molta voglia di commentare il proprio ritiro causato dalla rottura del motore Honda. Nello stesso giorno anche un meccanico della Ferrari compiva gli anni: si tratta di Elio Libbra che è proprio coetaneo di Nelson Piquet. Ma non è tutto: Libbra è il meccanico che la copertina di Autosprint, successiva al GP di Germania, ha reso popolare. La sua aria rassegnata, seduto su una gomma al box, era servita a rappresentare la giornata nera del team di Maranello. In Austria, il suo compleanno è stato invece un segno del destino: Michele Alboreto è finalmente tornato sul podio dopo una assenza di un anno. Ci era riuscito proprio in Austria 12 mesi fa; poi la lunga notte dei ritiri e delle mezze soddisfazioni. Al di là del fatto che sia arrivata a 1 giro, per la Ferrari si tratta di un risultato che ridona fiducia nel momento in cui stanno concludendosi le operazioni per offrire uno staff tecnico rinnovato al team. La vittoria di Alain Prost, legata ai ritiri di Senna, Mansell e Piquet, mette ancora più pepe su un campionato interessantissimo (quattro piloti nello spazio di 8 punti), considerando anche che il prossimo GP si disputerà a Monza. Per la Ferrari si è trattato però di una giornata veramente particolare e le «camicie» in piedi sul muretto del box all'arrivo di Alboreto e Johansson hanno sottolineato la festa degli italiani che hanno affrontato il viaggio verso Zeltweg: «Non erano tanti quest'anno — ha commentato il d.s. Marco Piccinini a fine gara — forse proprio perché le nostre ultime gare non sono state felici. Però è importante che non siano mancati e che la Ferrari non li abbia delusi. Si è trattato comunque di un risultato che sottolinea il valore dei piloti che lo hanno indubbiamente meritato. Michele poteva già essere sul podio in

segue

Lo spiraglio

segue

Ungheria mentre Stefan ha riscattato le due giornate di prove caratterizzate un po' da un tentativo di "rallycross". Ora non vorrei illudere i tifosi per Monza ma faremo di tutto per tentare il bis o qualche cosa di meglio». Alboreto era poi naturalmente al settimo cielo, soprattutto perché ancora due giorni prima della corsa, non riusciva a mandare già lo sfortunato tentativo di superare Warwick in Ungheria. «Quello era un terzo posto sicuro — continuava a ripetere — Non c'era nessun bisogno di "puntare" Warwick perché lo avrei superato subito dopo in rettilineo...». Domenica pomeriggio però Michele era finalmente un altro uomo: «È un risultato che ci voleva — ha sottolineato — vale come un buon augurio anche se certamente il team non deve fermarsi. Bisogna lavora-



Al verde, Berger riesce a scavalcare il suo compagno, Fabi (FotoVillani). Sotto: al 14. giro, mentre era in dodicesima posizione, la rottura della sospensione ferma Nannini (FotoAmaduzzi). In basso: Prost davanti a Mansell nelle fasi iniziali (FotoVillani)



Sursum cordola

«...e dallo schieramento furon visti / risorgere C'berdan, Fabi e Battisti...»: così si è cantato sabato, fino a tarda notte, nel box Benetton per festeggiare la pole del miuinese. Il buon Teo, però, non era presente: poiché, almeno per Zeltweg era un debuttante, aveva dovuto presenziare all'omonimo quanto tradizionale ballo con l'abito bianco e, si fa per dire, lungo. All'insegna della musica anche la serata di Marco Piccinini, d.s. della Ferrari, che però ha preferito l'operetta. Infatti, sotto il van della McLaren, ha dedicato a Barnard una nota romanza: «Al Cavallino è il team più bel...». Per mettere fine alle dicerie che li vorrebbero nemici, Nigel Mansell ha offerto al suo compagno di squadra, Nelson Piquet, che compiva gli anni, una bellissima torta con 34 candelotti... Interrogato sulle astronomiche cifre che verrebbe a costare l'ingaggio del nuovo progettista, Piero Lardi Ferrari ha liquidato la questione con una secca battuta: «Sono solo chiacchiere da Bar...nard!». A sera inoltrata, mentre già si stava sbaraccando, il personale delle pulizie di Zeltweg ha trovato, in un angolo del box Lotus, Dumfries che stava aspettando che i meccanici, molto presi con Senna, si occupassero di lui. Dal clan Ferrari, nessun commento sulla doppietta, solo un bollettino: «La guerra contro l'Austria è vinta. I resti di quello che fu uno degli eserciti più potenti risalgono con orgogliosa sicurezza le valli che avevano disceso in disordine. Firmato: Diaz». Osella ha invece dichiarato: «O Monza o tutti apiedati».

Alfredo Maria Rossi



re ancora e cercare di andare avanti. Però è giusto ricordare che con i consumi non avevamo nulla da temere mentre in fatto di assetto, la vettura "saltellava" molto verso la fine. A Zeltweg comunque ai motori viene veramente tirato il collo, siamo spesso in pieno: prevedevo molti ritiri ed è importante che siamo riusciti ad arrivare senza problemi».

Se questo «ritorno» della Ferrari non può fare che piacere, non va certo dimenticato il ritmo impressionante impresso dal vincitore Prost: non si è fatto staccare dai battistrada della prima parte della gara (Berger, Fabi e Mansell) e quando si è trovato in testa, complice anche il cambio dei pneumatici di Mansell, ha messo in atto la seconda parte del suo piano: «Sì, ho aperto il boost e ho trovato quella manciata di cavalli in più per andarmene — ha raccontato a fine gara il francese — E dire che non ero partito tranquillo perché avevo cambiato per la corsa tutte le



Ghinzani (nella foto Colombo dietro a Tambay) ha ottenuto per l'Osella il miglior piazzamento 1986: è arrivato undicesimo

regolazioni dell'assetto, non sapevo come sarebbe finita. Invece la vettura ha funzionato davvero alla perfezione, almeno come telaio. L'unico problema e non è stato indifferente, me lo ha dato il motore che negli ultimi giri tendeva a spegnersi in frenata. Anzi alla chicane in una occasione sono quasi andato "diritto" perché il motore mi ha mollato. In quanto al campionato, posso solo dire che non avrei mai immaginato di trovarmi in mezzo a una tale bagarre. Una battaglia tra quattro piloti diventa molto difficile per tutti...». Proprio a fine corsa ha poi ammesso che la trattativa tra McLaren e Renault, alla quale lui è ovviamente molto interessato, è in dirittura di arrivo pur con la giornata davvero infelice passata dalle vetture equipaggiate con motori della «Regie» al Gp d'Austria: è arrivata solo la Ligier di Arnoux, pur se attardata per problemi di accensione. La vettura francese montava il nuovo motore tipo «C», tanto come Senna che non è mai stato protagonista proprio a causa di un problema analogo a quello di Arnoux: «Nel warm-up della mattina il motore "ratava"; è stato messo a posto ma il guaio è tornato fuori prima del Gp — ha commentato il brasiliano — Poi per miracolo al via andava tutto bene. Dopo 9 giri mi sono però fermato al box per cambiare le gomme che avevano addirittura dei buchi. Quando sono ripartito il problema è tornato fuori. Il campionato? Se si fosse fermato Prost, sarei stato più tranquillo. Ora invece mi sembra che Alain sia piuttosto lanciato...». Ma il Gp d'Austria poteva essere anche la corsa determinante per Mansell che comunque conserva la testa della classifica: «La mia Williams-Honda era pressoché perfetta — ha detto dopo essersi ritirato per rottura di un semiasse — Almeno sei punti sarebbero stati sicuri ma anche Prost era alla mia portata e dunque potevano essere nove». La corsa è stata anche la grande delusione per la Benetton che aveva raggiunto un grosso risultato in prova. Il team anglo-italiano ha finalmente confermato di poter raggiungere una posizione di merito nell'élite della F.1 ma è stato ancora una volta poco fortunato. A sua volta Fabi, dato fin troppo presto in fase calante, si è preso una grande soddisfazione in prova e in gara ha «gelato» il pubblico austriaco, infilando l'idolo di casa, Berger, alla chicane. Poi ha rotto il motore anche a causa di una precedente sfollata ma si è trattato comunque di una bella dimostrazione. Questo 12. Gran Premio della stagione, è stato comunque quello dei riscatti: delle Ferrari s'è detto ma c'è stata anche la doppietta della Force (e sono i primi punti per il turbo Ford Cosworth) e Danner ha dato il primo punto iridato alla Arrows. □



LA CONFERMA/ Barnard alla Ferrari: ne parla Piccinini

Trapianto di tecnico

Si deve a un patto con la McLaren se l'accordo non è ancora stato ufficializzato. Il ds del Cavallino spiega i perché del centro studi in Inghilterra ma nega certi ingaggi folli. Alboreto resterà forse con a fianco Berger. Ma non è detto che Johansson parta

ZELTWEG — L'operazione Barnard-Ferrari continua a tenere banco in F.1, dopo il Gran Premio d'Ungheria altre pedine sono state aggiunte a questo vasto mosaico di mezza estate e se l'accordo non è stato ancora ufficializzato, lo si deve solo a un «gentle agreement» tra la Casa di Maranello e la McLaren. Con il team inglese infatti Barnard è più che mai impegnato nel tentare di permettere a Prost di vincere il secondo titolo iridato e certe «distrazioni» eccessive non sarebbero ammissibili. Piuttosto ha stupito l'accoglienza polemica che è stata riservata alla conclusione dell'operazione da alcuni centri di opinione di casa nostra. La Ferrari sta attraversando una grave crisi tecnica che però è semplicemente identificabile soprattutto nella mancanza di un «faro» nel settore incaricato di sviluppare telai, sospensioni e aerodinamica. Lo si è trovato — e non è stato certamente facile convincerlo — ma invece di aprire finalmente le speranze a una nuova era, si preferisce cercare di sopporre quali possibili risvolti negativi possa portare l'arrivo di Barnard nel team di Maranello. Ha stupito ad esempio il clamore dato a un parere dell'ingegnere Ghidella: l'amministratore delegato della Fiat-Auto era infatti a Budapest in vacanza e ha sottolineato come l'industria italiana non abbia necessità di tecnici stranieri. Una giusta difesa ma di carattere generale, che però è stata interpretata come un diniego della Fiat ad accettare le richieste di Barnard. E la polemica ha preso facilmente piede perché in precedenza erano state ventilate ipotesi sorprendenti sul tanto faticoso accordo. Si è parlato di un reparto corse Ferrari praticamente trasportato in Inghilterra, asservito a un tecnico che spara a zero sul nostro paese sotto tutti i punti di vista e che per lasciare la McLaren ha chiesto una cifra pressoché folle. In realtà molte cose vanno rettificare, a cominciare proprio dalla questione finanziaria. Ma è giusto prima di tutto ricordare che l'opinione dell'ingegnere Ghidella — e dunque della Fiat — in merito alla assunzione di Barnard, è stata sempre differente. In occasione del Gp di Germania, il Gran Capo della Fiat Auto ha infatti incoraggiato in tutti i modi la trattativa condotta da Marco Piccinini, sia parlando personalmente con il ds della Ferrari, sia con la maggioranza dei giornalisti presenti. E a Budapest, a operazione in pratica avvenuta, è entrato ancor più nei dettagli. Era anche a Zeltweg, ma se ne è andato senza soffermarsi con i giornalisti, soffermandosi su tutti i lati positivi. Anche perché la Ferrari non si trasferisce affatto in Inghilterra: oltre la Manica, sorgerà solo l'ormai famoso centro

studi, nel quale lavorerà Barnard (in funzione di direttore generale dei progetti ovviamente con potere decisionale anche a Maranello) assieme ad altri tecnici, tra i quali non si escludono affatto degli italiani. Un sistema di lavoro che si basa sulla convinzione che sia meglio recarsi dove già esiste un tipo di tecnologia, piuttosto che trasportarla in casa.

anche se le cifre che ho sentito in giro sono certamente esagerate (per l'accordo che è triennale con una successiva opzione, si parla di un milione e mezzo di dollari di ingaggio più uno stipendio di un milione di dollari all'anno: rispettivamente circa 2,2 miliardi e un miliardo e mezzo di lire ndr). L'accordo prevede un esborso finanziario più basso. Lo stesso Bar-



Non a caso la Fiat ha un ufficio calcoli in Germania. Circa il problema dell'immagine, non si vede perché la Ferrari non possa essere più considerata italiana, assumendo un tecnico inglese acquisendo tecnologie all'estero. A iniziare da Postlethwaite (che resterà a collaborare con Barnard) non sono pochi gli ingegneri stranieri già operanti alla Ferrari e nessuno gridò allo scandalo quando nel '73 venne fatta costruire la prima monoscocca da Thompson in Inghilterra. A Zeltweg poi Marco Piccinini ha avuto modo di precisare altri dettagli sulla operazione, pur se ha sottolineato come l'accordo deve essere ancora perfezionato. Un logico riserbo anche se sembra che si sia già arrivati alla firma.

«NON CAPISCO come ci si meraviglia se la Ferrari opererà per un piccola parte in Inghilterra — ha detto il ds di Maranello — sono atteggiamenti che mi ricordano l'autarchia e la «perfida Albione» cara a una Italia di tanto tempo fa. E non è finita nemmeno bene. Comunque posso aggiungere che al momento non ci sono davvero ostacoli alla conclusione

Mario Andretti spiega Ricordo che

POCONO — «Io lo conosco bene. Con Barnard la Ferrari sarà competitiva già dall'inizio della stagione». Così si è espresso Mario Andretti giovedì della scorsa settimana a Pocono mentre si svolgevano le prove della 500 Miglia di F. Cart e dopo avere avuto conferma da noi che effettivamente Barnard era stato assunto con un contratto triennale dalla Casa di Maranello per disegnare la Formula 1 del 1987. «Il 1987 — ha continuato Mario — sarà l'anno della riscossa per la Ferrari: con Barnard non ci saranno problemi, è il progettista migliore che ci sia in giro e lo ha dimostrato alla McLaren oggi e prima con le altre squadre con cui ha lavorato».

— Cosa pensi del fatto che Barnard abbia chiesto e ottenuto di lavorare in Inghilterra

Alboreto, Prost e Johansson sul podio di Zeltweg. Presente e... futuro del team Ferrari? (FotoVillani). A lato: un Piquet accigliatissimo (FotoColombo) ha avuto da dirne su tutti



Duro sfogo di Nelson

Piquet spara a zero

nard, quando ha saputo su quali cifre si facevano ipotesi, si è meravigliato. Un'altra cosa poi: perché si è parlato di una sua idioincrasia per l'Italia? Non sarà magari amore ma ho l'impressione che si sia molto "colorito" in proposito. Ho scoperto ad esempio che conosce anche qualche parola di italiano: infatti quando ha notato la copertina che Autosprint gli ha dedicato tre settimane fa, ha letto il titolo e ha commentato sorridendo "bene, sono l'uomo del momento".

IN MERITO alla decisione di Barnard di abbandonare la McLaren, si è invece capito che ha influito, oltre all'offerta in denaro, anche l'orgoglio del tecnico. Per questo ha avanzato al suo ormai ex-datatore di lavoro, Ron Dennis, delle richieste impossibili sotto il profilo finanziario: semplicemente voleva intervenire negli affari del team anche da un punto di vista sportivo ed economico una parte che, secondo lo stesso Dennis, proprio non si addice a Barnard e dunque il divorzio (su «richiesta» indiretta dello stesso tecnico) è stato inevitabile. In casa Ferrari però c'è ancora in ballo la questione legata al secondo pilota, visto che Alboreto non intende muoversi. «In pratica ho firmato il contratto '87 fin dall'anno scorso — ha precisato Michele — non intendo muovermi e non ci sono problemi». Il fatto è che Alboreto in realtà ha ricevuto una offerta concreta proprio da parte McLaren, ma Dennis si è ritirato in buon ordine quando ha conosciuto i particolari. La posizione di

Johansson continua invece a essere al vaglio. In pratica potrebbe essere sostituito da Berger (notato il venerdì al telefono nel motor-home della Ferrari) ma non è detto che Johansson debba fare veramente le valige. Piuttosto continua a stupire l'ormai chiusa vicenda-Mansell, pilota che ha contattato la Ferrari in occasione del Gp di Detroit e che poi ha chiesto di poter essere ricevuto a Maranello due settimane dopo. «Nella conferenza stampa che l'ingegnere Ferrari terrà in un prossimo futuro (sembra dopo il Gp d'Italia, ndr), potrebbe essere anche rivelato un particolare poco edificante», ha spiegato Marco Piccinini, il quale ha anche fatto capire che esisteva già una bozza di contratto firmata da Mansell e che dunque l'inglese non ha onorato. Ora Mansell sostiene di avere ricevuto il contratto attraverso la posta normale e con varie richieste cancellate. Mansell però dimentica di avere ricevuto in precedenza un telex, di fronte al quale non ha avuto nulla da eccepire, salvo poi cambiare idea e restare con la Williams. Per il resto, la Ferrari prenderà parte ai test di Imola di fine mese, voluti soprattutto dalla Goodyear. È sicuro che oltre al proseguimento degli esperimenti telemetrici con i nuovi strumenti della Marelli, verrà provato anche qualche cosa di nuovo. Cioè dovrebbe essere ripresa la vettura a passo corto che ha debuttato senza fortuna in Germania. Modificata, potrebbe correre in Portogallo mentre a Monza correranno le attuali F.1-86.

Daniele Buzzonetti

NELSON PIQUET, che ha compiuto 34 anni in Austria, ha rilasciato un'intervista esclusiva al settimanale brasiliano «Placar» di San Paolo. Senza mezze parole, il brasiliano ha dichiarato che c'è un boicottaggio nei suoi confronti da parte del team Williams: «C'è stata molta "sacanagem" (desonestà) da parte loro — ha detto Piquet — Patrick Head è stato contro il mio ingaggio: lui voleva provare che poteva vincere il campionato con la sua vettura e con un pilota che non aveva ancora il titolo. Insomma, voleva provare quello che tutti sanno: che la sua macchina è la migliore della Formula 1». Per spiegarsi meglio, Piquet racconta quello che è successo prima del Gp di Spagna: «Ho capito tutto lì. Mentre Head coccolava Mansell: loro mi hanno dato Frank Dernie — bravo, ma sempre il secondo ingegnere del team — per assistermi ai box». Peggio ancora è accaduto alla vigilia del Gp di Monaco: secondo il brasiliano, gli volevano togliere il muletto e lui si è scatenato contro Head. «L'ho chiamato per un colloquio personale: gli ho fatto vedere il mio contratto di primo pilota e l'ho mandato direttamente a quel paese», racconta Piquet. Il giornalista Lemyr Martins, che da 16 anni segue i brasiliani nella Formula 1, gli ha chiesto come sono ora i suoi rapporti con la Williams. «Meravigliosi — ha risposto Piquet con molta ironia —: Io non parlo con Mansell e lui non parla con me. Faccio i miei piani di corsa, non gli passo più nessuna informazione e gli rido in faccia». Per quanto riguarda la sua sfida con Senna, Nelson ha detto che non c'è nulla di personale. «Non ho nulla contro di lui — racconta —. Neanche a favore, è vero, ma come pilota lo ritengo magnifico». Piquet ha riconosciuto di non avere molti amici nella Formula 1: «Il mio grande amico è stato Lauda: un uomo che non doveva nulla a nessuno ma che ha sempre mantenuto l'umiltà. Anche Johansson mi è simpatico, ma gli altri...». Lui dice che i francesi sono tutti «Babacas» (fessi), che Prost ha la puzza sotto il naso e che Arnoux è poco intelligente «...Il suo coefficiente intellettuale deve essere ridottissimo». Alla fine, Piquet ammette però che questa è la più bella stagione della Formula 1 e che i migliori piloti attuali sono Senna, Prost e Rosberg; anche Mansell, al quale però non ha risparmiato un'altra frecciatina: «Ha molta fortuna. Fa un testacoda come è successo in Belgio, ma finisce ancora primo. A Hockenheim è arrivato terzo perché le McLaren sono rimaste senza benzina. A Budapest ha sbagliato tre volte eppure è riuscito ad arrivare terzo. Tutto solo perché la macchina è eccezionale e permette questi errori», ha aggiunto con la sua solita «diplomazia»...

Gerardo Landolfo

perché Barnard è il migliore progettista del momento lo «rubammo» alla Lola...

invece che a Maranello?

«Ha fatto bene, perché in Inghilterra conosce tutti e tutto, sa dove rivolgersi in caso di bisogno. Poi lavorare lontano dalla Casa madre, dove ci possono essere delle incomprensioni e delle gelosie, può essere un bene».

— Da che cosa deriva questa tua grande fiducia in Barnard?

«Io lo conosco bene. Nel 1975 lo abbiamo portato via dalla Lola perché la Parnelli Jones che aveva disegnato Maurice Philippe, non andava bene. Appena arrivato ha messo la macchina al banco, poi su di un cavalletto ha fatto fare modifiche alle sospensioni e siamo andati a provare a Riverside. In questo circuito, nel quale contava principalmente la potenza, le 5000 giravano in 1'11" circa, noi con la nostra

F.1 giravano in 1'16"50. Con le modifiche di Barnard, dopo due giorni, giravamo in 1'12"00! Ecco perché ho una grande fiducia in John: è un uomo coscienzioso, disegna secondo le sue teorie vetture classiche, di sicura affidabilità. Le sue macchine sono un assegno circolare...»

— Cosa vuoi dire?

«Voglio dire che con le sue vetture si vince, e quindi si guadagna! Barnard — continua Mario — dovunque sia andato ha sempre fatto cose egregie. Dopo avere modificato la nostra Parnelli andò da Jim Hall e vinse a Indy con Rutherford; poi disegnò la Chaparral e vinse ancora. Quando andò via le vetture di Jim Hall smisero di vincere».

Giancarlo Cevenini

LA CRONACA/Una corsa mai avara di colpi di scena

Momenti di gloria

Poteva essere la grande giornata di Berger ed invece per la terza volta in questa stagione l'ha spuntata Prost con le Ferrari di Alboreto, e Johansson protagoniste

di Guido Schittone

ZELTWEG — Lentamente, sotto un sole cocente, le ventisei monoposto dai box risalgono il rettilineo che porta alla «Hella Licht». È tempo di partenza, al via mancano pochi minuti eppure molti non dormono sonni tranquilli. In seconda fila Riccardo Patrese urla come un dannato: «È una follia — dice — non si può andare avanti così». La sua Brabham ha rotto la seconda e la terza marcia e i meccanici, pur tentando l'intervento in extremis sono costretti a consigliare al pilota padovano di salire sulla monoposto di Warwick. Sullo stesso livello nervoso di Riccardo, autore del secondo miglior tempo del warm-up dietro a Mansell, c'è anche Senna. Già durante i pochi giri percorsi in mattinata il brasiliano aveva avvertito accensioni irregolari al motore Renault della sua Lotus. I meccanici lavorano febbrilmente attorno al particolare e anche Ayrton spera nella dea bendata. Tutti i piloti gommati Pirelli montano la miscela «5», tranne Alliot che ha le «5» all'interno e le «4» all'esterno. In casa Williams si tenta la mossa a sorpresa, facendo partire Mansell e Piquet con le Goodyear «A», mentre gli altri si affidano alle «B». La partenza è caotica. Fabi si fa sorprendere da Berger mentre Patrese si fa sfilare dalla maggior parte del gruppo. Buono è l'avvio di Prost che alla prima curva è già in terza posizione davanti a Keke Rosberg. Al 1. passaggio le due Benetton sono nettamente in testa e procedono di una manciata di secondi Prost, Mansell, che precedono incollati l'uno all'altro. Quinto e sesto sono Piquet e Rosberg. Più indietro è Senna, settimo, inseguito dalle due Ligier di Arnoux e Alliot. Alboreto è decimo di poco davanti alle sorprendenti Force di Tambay e Jones, inseguiti da Johansson, Brundle e da Nannini. Al 2. giro accade quello che tutti purtroppo avevano previsto: Patrese si ferma ai box con il motore rotto e il suo Grand Prix è già terminato. La corsa intanto va avanti senza eccessivi scossoni. I due della Benetton tirano come dannati: Berger contiene gli attacchi di Fabi alla chicane «Hella Licht» e da quel momento riesce a prendere un margine di due secondi sul milanese. Dal canto suo Prost, che ha qualche problema di gomme, ha il suo daffare nel calmare i bollenti ardori di Mansell, ormai distaccatosi definitivamente dal duo Piquet-Rosberg. Senna ha il motore che rata e le gomme sono quasi sulle tele: il brasiliano fatica a mettersi dietro le due Ligier di Arnoux e Alliot che hanno alle spalle Alboreto, pure con qualche guaio di scorrevolezza alle Goodyear «B». Al 7. passaggio entra ai box la Force di Tambay, fino a quel momento ottimo undicesimo, che cambia i pneumatici. Johansson approfitta per portarsi al decimo posto, favorito in questo anche dalla fermata di Ayrton Senna, la cui Lotus proprio non ne



Gerhard Berger si ferma per il pit-stop. E in testa alla corsa ma la sosta ai box durerà ben quattro giri per i problemi all'impianto elettrico del quattro cilindri Bmw della Benetton: per l'austriaco sfuma il sogno di vittoria (Attualfoto)

La Fisa ignora la più importante richiesta dei piloti

Poche idee ma confuse

ZELTWEG — La Fisa ha annunciato in occasione del Gp d'Austria di avere «**preso in considerazione**» la proposta presentata dal comitato piloti di F.1 al Gp d'Ungheria. Richiesta che, come As ha già riportato, si basa sulla riduzione a 185 litri di carburante da utilizzarsi in un Gp per il 1987. La stessa Fisa tuttavia non fa cenno all'altra importantissima richiesta avanzata dai piloti, ovvero la bocciatura dell'idea

di disputare il mini-Gp il sabato per decidere lo schieramento di partenza. Un fatto molto significativo perché indicherebbe come le decisioni sarebbero prese ancora una volta senza considerare il parere dei piloti, in maniera del tutto politica. Per confondere le idee, Balestre ha poi indetto una «**conferenza stampa mondiale**» da tenersi il prossimo 3 ottobre alle ore 18,30, ovviamente in Place de la Concorde a

Parigi, nella quale «**sarà reso noto tutto senza speculazioni**». Staremo a vedere! Sempre la Fisa ha multato di 10.000 dollari (poco meno di 15 milioni di lire) gli organizzatori del Gp d'Ungheria a causa della scarsa capienza della sala stampa dell'Hungaroring. Inoltre è stato comunicato che per il 1987 i circuiti di Budapest e Jerez saranno modificati per migliorare la sicurezza. (d.b.)

vuole sapere di andare. Il brasiliano, in preda a problemi con l'iniezione, preferisce parcheggiare la monoposto ai box e ritirarsi. Berger, intanto, ha leggermente aumentato il proprio vantaggio su Fabi, che ha molto da faticare perché è costretto a regolare in continuazione la pressione del turbo: la potenza va e viene e questo permette all'austriaco di involarsi solitario di fronte al pubblico amico. Nel frattempo Prost sente Mansell alle costole: dal 14. passaggio l'inglese della Williams tenta una manovra di disturbo in rettilineo, ma Alain resiste, nonostante abbia le gomme totalmente in disordine. In questo giro la situazione è in mano a Berger, seguito da Fabi, dal duo Prost-Mansell, a circa 10 secondi, da Piquet, Rosberg, Arnoux, Alliot, Alboreto, Johansson, Jones e da un Nannini in stato di grazia. Il

toscano, tuttavia, vive un'avventura che non augurerebbe al suo peggior nemico: arriva alla staccata della curva «Panorama», imposta in modo perfetto la traiettoria, ma improvvisamente la Minardi impazzisce: ha ceduto la sospensione posteriore sinistra e il senese parte per un lungo testacoda. Fabi ha un sussulto: approfittando di un leggero rallentamento di Berger gli arriva alle spalle. Poi lo attacca alla staccata della «Bosch» al 16. giro. Purtroppo la terza marcia appena inserita esce dalla sua sede: il motore Bmw va in fuori giri. Teo riprende prontamente il controllo della situazione e infila Berger. In uscita di curva, poi, rallenta e lascia sfilare il rivale. Per il milanese è il ritiro per il cedimento di una valvola. Passano appena due giri ed ecco che Piquet dà il via ai pit-stop: cambia le gomme in 10"20

LE PROVE/Fabi alla seconda pole in F. 1

Bene, Benetton

Teo ha preceduto il compagno di squadra Berger in prima fila sorprendendo l'austriaco, che giocava in casa, nel finale

ZELTWEG - Bistrattato, poco considerato... anche un po' bruttino: Teo Fabi per tutti gli austriaci avrebbe dovuto recitare la parte del semplice comprimario, del secondo, del gregario del tanto lodato, amato, sulla cresta dell'onda Gerhard Berger, la forza giovane del mondiale. Invece Teo, smentendo tutte le voci che lo davano ritirato alla fine di questa stagione, a Zeltweg ha impartito una severa lezione all'idolo locale, battendolo sul suo terreno preferito, conquistando una pole position che ha rilanciato un team in profonda crisi come la Benetton. Dopo avere passato tutto il primo turno di prove ufficiali con insormontabili problemi di motore, Teo ha trovato la perfetta messa a punto del telaio progettato da Rory Byrne nelle libere del sabato, colpendo poi in profondità a dieci minuti dalla fine della sessione ufficiale, e rendendo pan per focaccia a Berger, autore fino ad allora del miglior tempo assoluto. E dire che il milanese, nel giro buono, ha vissuto un'avventura che non avrebbe augurato al peggior nemico: sulla sua Benetton si è staccata in frenata la radio di bordo, cadendo addosso al maggiore dei «Fabi Brothers», il quale oltre allo spavento ha dovuto rallentare il proprio passo. La pole di Teo e il secondo posto di Berger hanno infine dimostrato che le gomme Pirelli, quando fa molto caldo, sono determinanti in fatto di scorrevolezza e aderenza. A

suffragare il ragionamento è venuto anche il quarto posto di Patrese, secondo fino a un quarto d'ora dalla conclusione, a cui è esploso il motore Bmw, proprio mentre si apprestava a tirare. Buona, nel complesso, la prova delle McLaren con Rosberg, detentore della pole il venerdì, che è stato l'unico a scendere sotto il muro dell'1'24", nettamente più rapido del compagno Prost, costretto spesso ai box per far regolare l'anteriore della sua MP4/2C. Insomma sono state due giornate all'insegna delle «seconde» guide. Per una volta tanto la noblesse oblige è stata a guardare. (g. s.)



GLI INCIDENTI/Grandi paure per Warwick e Johansson

Si è sfiorato il dramma

ZELTWEG — Due incidenti che potevano avere ben peggiori conseguenze hanno infatti rovinato la ...festa a Stefan Johansson e a Derek Warwick il venerdì. Lo svedese della Ferrari, nel corso delle prove libere del venerdì, ha corso un grande rischio quando, dopo pochi giri compiuti è uscito di pista alla Hella Licht. Le cause del botto non sono state chiarite completamente: Johansson ha toccato probabilmente con la parte inferiore degli estrattori quando si trovava in piena velocità in quinta. La sua Ferrari, senza controllo, è finita nell'erba, compiendo quattro testa coda, e volando infine contro un cartellone pubblicitario. Nella botta la scocca è rimasta seriamente danneggiata, tanto che i tecnici della Casa di Maranello hanno dovuto telefonare immediatamente in Italia per farsene spedire con urgenza un'altra. Nell'urto contro il cartellone Johansson ha riportato una dolorosa contusione a una vertebra ed è stato costretto a sottoporsi alle cure di Toni Mathis e Willy Dungle, il fisioterapista di Lauda. Lo svedese ha comunque continuato a lamentare forti dolori per tutto il week-end.

Ben più drammatico è stato l'incidente di Warwick, avvenuto nelle prove ufficiali. Arrivato nel rettillo di partenza ha passato i box: all'altezza del ponte Pirelli la sua Brabham è letteralmente decollata, quasi fosse venuta a mancare all'improvviso deportanza. La macchina, in testa coda, è ricaduta a sinistra colpendo il guard rail lateralmente e a ruote in... giù. Poi ha proseguito la sua corsa pazzesca fino alla staccata della Hella Licht. Warwick è uscito incolume con una gran tremarella. Successivamente si è scoperto che la gomma posteriore sinistra aveva riportato un taglio netto. Precauzionalmente i tecnici della Pirelli hanno fermato tutte le vetture da loro assistite. Pare comunque che all'origine del volo (simile a quello che costò la vita a De Angelis) possa essere stata la perdita di una cuffia del semiasse, anche se Warwick ha continuato a sostenere di aver «sentito qualcosa rompersi all'improvviso sull'anteriore». È affiorata, infatti, l'ipotesi della perdita di uno spoiler che, volando avrebbe tagliato la gomma facendola esplodere. (g. s.)

Carenti in velocità massima

Williams lente: troppo alettone

McLAREN — Nel primo giorno tutto è andato alla perfezione con Rosberg e Prost autori dei due migliori tempi, anche se Keke nelle libere ha dovuto usare il muletto per un «fall out» elettrico che faceva raturare il motore. Il sabato, quando tutti si attendevano la grande prestazione, la McLaren è andata apparentemente in crisi: Prost ha continuato a modificare l'assetto, cambiando più volte, tra sessione libera e ufficiale, la barra anteriore per cercare di eliminare il continuo saltellamento della monoposto.

TYRRELL — Trasferita da dimenticare. Oltre a numerosi problemi di telaio le due monoposto progettate da Maurice Philippe sono state rallentate dalla pessima forma dei motori Renault. Il venerdì mattina Brundle è rimasto fermo per un guasto all'iniezione mentre Streiff ha rotto la pompa della benzina. Il pomeriggio Philippe ha incontrato altri guai, soprattutto di Misfire e alimentazione. Al



Fabi e Berger, in alto a sinistra, felici per avere monopolizzato la prima fila.

Johansson, sopra, torna al box dopo aver distrutto la sua Ferrari in 5. piena contro un cartellone. Paura in casa Brabham: la Bt 55 di Warwick dopo il looping di venerdì (Colombo). A lato: la seconda «sogliola» è andata arrosto sabato: Patrese però era 4. (Studio '83)



sabato l'inglese, dopo avere rotto un propulsore, ha iniziato a marciare a dovere. Streiff ha potuto girare solo per quattro giri.

WILLIAMS — Le monoposto della squadra inglese a Zeltweg come già accaduto a Hockenheim hanno ottenuto in prova molto meno di quanto ci si potesse aspettare. Colpa del profilo aerodinamico molto deportante che impedisce alle Fw011 di raggiungere velocità di punta notevoli, in più sia Piquet sia Mansell hanno avuto parecchi problemi. Il brasiliano ha rotto una turbina il sabato mattina. Dal canto suo Mansell, quinto assoluto, ha rotto un semiasse e un motore.

BRABHAM — È stata la seconda sorpresa delle prove. Nonostante l'incidente occorso a Warwick le Bt55 hanno mostrato progressi invidiabili. Patrese è sempre stato tra i più veloci e il sabato avrebbe ottenuto senz'altro una posizione migliore del quarto tempo se non gli fosse scoppiato il motore Bmw mentre cercava di fare il tempo. La vettura ha subito parecchi danni, perché i commissari non sono riusciti a spegnere con immediatezza l'incendio sviluppatosi. Peggior sorte, invece, per Warwick, protagonista di un week end d'inferno. Il venerdì oltre all'incidente ha rotto

dapprima la sesta marcia mentre il sabato ha trovato poco potente il propulsore Bmw.

LOTUS — Già in partenza si sapeva che avrebbero avuto notevoli problemi di adattamento a questo circuito velocissimo. Senna e Ducarouge nel primo giorno si sono lamentati con i tecnici della Renault: Senna ha rotto la distribuzione pneumatica del propulsore il venerdì. È salito poi sul telaio 98T-02 di Dumfries ma è stato rallentato con il primo set di gomme dall'incidente di Warwick. Il sabato la situazione non è migliorata il sei cilindri francese, infatti, ha continuato a fare le bizze, provocando un guasto elettronico, causato da un corto circuito. Con un motore che scoppiava in successione Ayrton non è andato oltre l'ottavo tempo.

ZAKSPEED — La nuova turbina Garrett non ha fatto rendere secondo le speranze di Erick Zakowsky la monoposto di Jonathan Palmer. L'inglese ha stentato a trovare il giusto assetto della bianco-rossa monoposto. Peggio è andata a Rothengatter che ha rotto il cambio il venerdì mattina e non è riuscito a girare nelle prove ufficiali. Il sabato ha migliorato leggermente.

FORCE — Grande telaio, povero motore. Sia Jones sia Tambay hanno lamentato scarsa potenza e l'australiano ha anche rotto un propulsore nella sessione finale.

ARROWS — La rottura del motore sulla nuova A9 ha impedito a Boutsen di risalire la china. L'arrivo di Gordon Coppuck potrebbe risolvere qualche problema. Ma la squadra sembra ormai in totale disarmo.

BENETTON — Subito velocissime le due vetture italo-anglo-tedesche hanno però lasciato abbastanza delusi sia Berger che Fabi, almeno nella prima giornata. Nel turno di libere del venerdì l'austriaco ha perso molto tempo ai box per sistemare il fondo della scocca che aveva duramente toccato l'asfalto, mentre l'italiano ha incontrato qualche problema ai freni. Nel pomeriggio Teo ha avuto guai a ripetizione a causa del misfire che ha colpito il motore Bmw. La situazione si è risolta il sabato, quando Fabi e Berger hanno potuto dominare in assoluta tranquillità le prove ufficiali.

OSELLA — Ghinzani e Berg girano poco. Il team non ha motori a sufficienza. Che altro c'è da dire?

MINARDI — De Cesaris ordina e Nannini... acconsente. Il romano, oltre ad avere rotto due turbine il venerdì, si è lamentato della nuova 186B ed ha costretto il toscano a fare le prove con quel telaio. Come risposta Alessandro gli ha appioppato quasi un secondo nonostante la rottura prima di uno scambiatore e poi di un'altra turbina.

LIGIER — Ci si attendeva di più, alla luce di quanto messo in mostra dagli altri team che utilizzavano le Pirelli 2 da qualifica. Purtroppo le vetture transalpine sono sembrate in fase calante. Colpa del motore Renault che a detta di Arnoux e Alliot non era adatto alle caratteristiche del tracciato. René, nel turno decisivo, ha installato il Renault EF 15C da qualifica con il quale è rimasto ben presto a piedi, poi ha avuto guai al pescaggio della benzina e all'alimentazione. Sulla griglia è finito solo al dodicesimo posto preceduto dal compagno di squadra.

FERRARI — Pian, pianin... ma al va. Il dialetto emiliano ci soccorre per spiegare la prestazione delle rosse di Maranello. Alboreto ha conquistato il nono tempo assoluto, migliore prestazione assoluta delle Ferrari sulle piste veloci, migliorando di sei decimi il rilievo cronometrico del venerdì. Purtroppo i limiti della monoposto, soprattutto in prova, restano enormi se confrontati con quelli delle vetture oggi in voga. In più alla Ferrari hanno dovuto lavorare come matti: sulla vettura di Michele, poco prima del turno iniziale del sabato, hanno scoperto una perdita nel serbatoio, mentre per quando riguarda l'esemplare affidato a Johansson c'è da dire che è durato... troppo poco. Lo svedese dapprima ha distrutto il telaio buono, poi ha avuto il distacco di una paratia del serbatoio il venerdì pomeriggio. Infine Stefan, dolorante alla schiena, ha pensato bene di sbattere anche il sabato. Successivamente più che cercare il tempo ha fatto prove di molle, trovando una soluzione dura poi applicata anche sulla 156 di Alboreto.

Quale futuro per la McLaren? Prost sembra pensarci intensamente mentre Johansson in basso, pare già ambientato fra gli uomini del team (FotoColombo). Alla Benetton invece, se Berger — sotto a destra davanti a Fabi nel Gp austriaco — (FotoVillani) se ne andrà, potrebbe arrivare Nannini, più sotto davanti a cinque inseguitori (FotoAmaduzzi)



MOTORI/McLaren-Renault: ormai è sì

Régie quasi certa

La squadra inglese dovrebbe accettare la fornitura dei motori francesi verso fine agosto. Alan Jenkins al posto di Barnard?

ZELTWEG — La trattativa che impegna la Renault e la McLaren in merito alla fornitura di motori per le prossime stagioni di F.1 continua e si prevede che la risposta, positiva o negativa, possa arrivare solo alla fine di agosto. Un segno tutto sommato che fa sperare perché la dirigenza della «Régie» aveva in precedenza fissato il 15 agosto quale termine ultimo per avere una risposta dalla McLaren. Mercoledì 13 agosto si sono incontrati a Klagenfurt Dennis, Prost e Monsour Ojeh per la McLaren oltre a Jean Sage che sta trattando l'affare per la Renault. Non è stato firmato alcun contratto, ma le prospettive per arrivare in porto sono indubbiamente notevoli. La McLaren è interessata, oltretutto per l'apporto finanziario che la Renault potrebbe garantire (pur se non è ancora certo), soprattutto per l'impegno chiesto alla Casa francese: motore praticamente nuovo (testa e basamento) per i prossimi due anni, poi in base al nuovo regolamento tecnico che andrà in vigore nell'89, nuovo motore, senza escludere affatto l'aspirato se così sarà previsto. Una parte della dirigenza della «Régie» è convinta del prestigio che la F.1 regala al prodotto di serie e d'altronde i motori Renault commerciali saranno in futuro sia aspirati sia turbo, con teste a due e a quattro valvole. Anche per questo si pensa che il si possa in definitiva essere raggiunto. Uno dei nodi principali resta però il contratto che lega la Shell alla McLaren mentre la Renault ammette chiaramente che l'operazione non sarebbe nemmeno ammissibile senza i «cugini» della Elf. Dennis sostiene di essere legato alla Shell per il triennio '86/88 mentre altre fonti attestano che per il futuro esisterebbe una opzione riscattabile. Le parti sono d'altronde fiduciose in merito. Anche perché senza Porsche la Shell non sarebbe interessata alla F.1. Per quanto riguarda il domani del motore Tag-Porsche, si sa che la Casa tedesca ha ribassato a 6

milioni di dollari la spesa prevista per lo sviluppo (circa 9 miliardi di lire) ma da parte McLaren viene ritenuta ancora troppo alta. Il team inglese ha altri due problemi da risolvere: la scelta del nuovo tecnico, se Barnard andrà alla Ferrari — come sembra certo — e la scelta di un pilota che dovrà rimpiazzare Rosberg. Punto primo si è fatto il nome di Alan Jenkins che lavora attualmente in F. Cart alla Penske e in effetti il tecnico ha disertato l'importante gara di Pocono, per essere a Zeltweg, dove ha parlato a lungo con Dennis. Sul fronte piloti la McLaren sostiene apertamente di volere un numero uno e continua a essere interessata a Berger, ma se quest'ultimo sarà davvero scelto dalla Ferrari, il team inglese non disdegnerebbe la candidatura di Johansson. (d.b.)



Gordon Murray vuole lasciare la F.1

E Genius se ne va

Newey progettista della Brabham? Intanto Ecclestone comprerebbe la Lola-Force per avere in esclusiva il turbo Ford

POCONO — Mentre i motori di Zeltweg si stavano spegnendo, a Pocono si stava preparando il via per l'atteso appuntamento di F.1. Non solo per la quasi coincidenza di orari, ma anche in America si è parlato di F.1. E chiacchierando sono emerse alcune clamorose verità che forse sono in pochi a conoscere in Europa: Gordon Murray, progettista della Brabham e deluso della Bt 55, sembra intenzionato a lasciare il mondo della F.1 alla fine della stagione per lasciare il posto ad Adrian Newey. Nel contempo sono confermate anche le trattative fra Carl

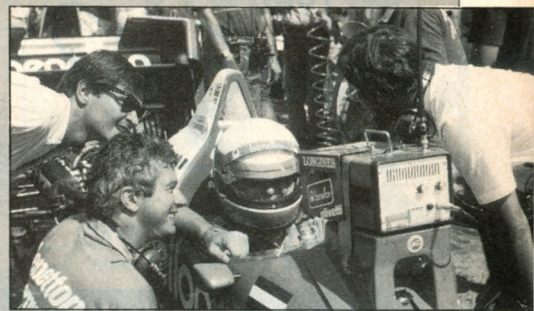
avrebbe intenzione di ritirarsi nel suo castello per produrre vino. Naturalmente non rinuncerebbe a lavorare: sua intenzione è agire come free-lance progettando vetture e moto di serie. Il posto lasciato vacante da «Genius» (il soprannome sta andando in disuso dopo che ha sbagliato la Bt 55) potrebbe essere preso da Adrian Newey, l'ingegnere di 27 anni nato in Gran Bretagna a Colchester che ora segue lo sviluppo della March di Michael Andretti in F.1. Nel mondo delle corse americane Newey è considera-



Gordon Murray ha forse deciso: lascerà la F.1 e si ritirerà nel suo castello a produrre vino. In Austria il progettista della Brabham potrebbe quindi avere visto uno dei suoi ultimi Gp, e con esso la gioia di Teo Fabi, a destra, nel constatare sul monitor la «pole» appena conquistata
(FotografieVillani)

Haas e Bernie Ecclestone per la cessione al «padrino» del team di F.1 Lola-Force. **«Con Bernie siamo alla stretta finale — ha ammesso Haas a Pocono — con la F.1 voglio chiudere al più presto perché si tratta di una categoria troppa costosa dove è impossibile continuare senza l'appoggio di uno sponsor munifico».** Stando alle voci americane Ecclestone acquisterebbe la Lola-Force con la sola intenzione di rilevare il contratto di fornitura del motore Ford con un'esclusiva di tre anni. Non ha, quindi, alcuna intenzione di proseguire l'attività con due team, ma punta a concludere una operazione simile a quella che ha permesso alla Toleman di rilevare le gomme Pirelli in possesso della Spirit. Ma torniamo alla notizia che più fa discutere e vale a dire l'intenzione del progettista sudafricano Gordon Murray di abbandonare la Brabham alla conclusione della stagione agonistica. Il tecnico

to uno fra i tecnici emergenti: prima di passare al team Kraco di Andretti jr., Adrian è stato per un paio di stagioni nella squadra di Bobby Rahal conquistando tre vittorie e qualcosa come sei pole. Negli ultimi due anni il tecnico inglese ha disegnato le March per la F.1 dopo essere stato assunto dalla Casa di Bicester nel 1982. All'inizio si era occupato del programma di F.2 seguendo Johnny Cecotto, in precedenza aveva lavorato anche con il team di Holbert nella categoria Gtp. Ma non è tutto: per un ingegnere che lascia l'America per tornare in Europa, ce n'è un altro che abbandona il vecchio Continente per approdare negli Usa: si tratta di Tyler Alexander. Il progettista della Lola-Force, infatti, ha intenzione di andare in F.1 dove è molto richiesto.
(g. cev.)



Benetton: motore «top» o F. Cart

ZELTWEG — La Benetton non intende restare in F.1 per fare la comparsa. **«Se non troveremo per l'anno prossimo un motore veramente valido, potremo prendere in considerazione la possibilità di trasferirci nella F. Cart in Usa. Al momento abbiamo tre possibilità per motorizzare la macchina, mentre non possiamo prendere in considerazione il Tag-Porsche, visto che ci è stato offerto nella versione attuale, senza sviluppo».** Così, in sintesi, si è espresso al Gp D'Austria, Davide Paolini, l'amministratore delegato del team Benetton. Paolini sperava anche di potere annunciare qualche cosa in merito a motori e piloti all'ultimo del mese, ma la data è considerata un termine ultimo. In ballo tre possibilità: il Bmw attuale se la Casa bavarese deciderà di rimandare il ritiro dalle corse di F.1; il Ford o il Renault. Quest'ultimo motore resta un po' un rebus perché in effetti la McLaren (alla quale è stato offerto dalla stessa Casa francese) vorrebbe avere un contratto in esclusiva mentre la Régie preferirebbe avere anche un secondo team di buona levatura. Sotto la voce piloti, va prima di tutto registrata la smentita di Teo Fabi in merito a un suo presunto ritiro dalle corse. Da notare che Teo ha parlato prima di ottenere la pole a Zeltweg. **«Non so chi ha messo in giro questa voce — ha detto — io non ho nessuna voglia di smettere. Ho solo sottovalutato che non vorrei restare alla Benetton se il team dovrà accettare un motore di ripiego. Ma non mi sembra che ci sia questa intenzione. Se dovessi proprio andare, tornerei a gareggiare in F. Cart negli Usa: ho già ricevuto offerte interessanti».** Paolini ha poi aggiunto che a Berger è stato dato tempo fino al 31 agosto per definire il suo impegno. Il pilota austriaco, che è «appetito» da Ferrari e McLaren, potrebbe però lasciare la Benetton che a quel punto gradirebbe poter schierare un esperto e un giovane che non sarebbe comunque un debuttante. L'esperto potrebbe essere quindi Teo Fabi e il giovane Alessandro Nannini al quale è già stata fatta una proposta. In caso contrario, nella lista delle preferenze ci sono anche Eddie Cheever e Thierry Boutsen.
(d.b.)

GP AUSTRIA

ZELTVEG



In 26 al via

(fra parentesi la media)

1. FILA

19 **Teo Fabi** (Benetton B 186) 1'23"549 (256.032)
20 **Gerhard Berger** (Benetton B 186) 1'23"743 (255.439)

2. FILA

2 **Keke Rosberg** (McLaren Mp4/2c) 1'23"903 (254.952)
7 **Riccardo Patrese** (Brabham Bt55) 1'24"044 (254.524)

3. FILA

1 **Alain Prost** (McLaren Mp4/2c) 1'24"346 (253.613)
5 **Nigel Mansell** (Williams Fw 011) 1'24"635 (252.747)

4. FILA

6 **Nelson Piquet** (Williams Fw 011) 1'24"697 (252.562)
12 **Ayrton Senna** (Lotus 98T) 1'25"249 (250.926)

5. FILA

27 **Michele Alboreto** (Ferrari F.1-86) 1'25"561 (250.011)
8 **Derek Warwick** (Brabham Bt55) 1'25"726 (249.530)

6. FILA

26 **Philippe Alliot** (Ligier Js27) 1'25"917 (248.975)
25 **René Arnoux** (Ligier Js27) 1'26"312 (247.836)

7. FILA

16 **Patrick Tambay** (Force Thl 2) 1'26"489 (247.329)
28 **Stefan Johansson** (Ferrari F.1-86) 1'26"646 (246.880)

8. FILA

11 **Johnny Dumfries** (Lotus 98T) 1'27"212 (245.278)
15 **Alan Jones** (Force Thl 2) 1'27"420 (244.695)

9. FILA

3 **Martin Brundle** (Tyrrell 015) 1'28"018 (243.032)
18 **Thierry Boutsen** (Arrows A8) 1'28"598 (241.441)

10. FILA

24 **Alessandro Nannini** (Minardi M185 B) 1'28"645 (241.313)
4 **Philippe Streiff** (Tyrrell 015) 1'28"951 (240.463)

11. FILA

14 **Jonathan Palmer** (Zakspeed 861) 1'29"073 (240.154)
17 **Christian Danner** (Arrows A8) 1'29"430 (239.195)

12. FILA

23 **Andrea De Cesaris** (Minardi M186) 1'29"615 (238.701)
29 **Huub Rothengatter** (Zakspeed 861) 1'32"512 (231.226)

13. FILA

21 **Piercarlo Ghinzani** (Osella Fa1G) 1'33"988 (227.595)
22 **Allen Berg** (Osella Fa1F) 1'36"150 (222.477)

Dodicesima gara del mondiale F. 1
17 agosto 1986

Circuito: Osterreichring (m. 5942)

Distanza: 52 giri pari a km 308,984

Organizzatore: Stmsc-Sektion Knittelfeld des Stamk A-8720 Knittelfeld Regnestrass 2A.
Tel. 0043 - 03512 - 5602

Direttore di gara: Siegfried Mandl

Partenza: ore 14,34

Spettatori: 60.000

Organizzazione: 8

Sicurezza: 8

Condizioni atmosferiche: sole in prova e in gara

In 11 al traguardo

PILOTA	VEETTURA	GIRI	TEMPO	MEDIA	DISTACCO
1. Alain Prost	McLaren Mp4/2c	52	1.21'22"531	227.821	—
2. Michele Alboreto	Ferrari F.1-86	51	1.21'57"307	221.859	a 1 giro
3. Stefan Johansson	Ferrari F.1-86	50	1.21'24"967	218.949	a 2 giri
4. Alan Jones	Force Thl 2	50	1.21'56"488	217.546	a 2 giri
5. Patrick Tambay	Force Thl 2	50	1.22'21"576	216.441	a 2 giri
6. Christian Danner	Arrows A9	49	1.21'38"838	213.963	a 3 giri
7. Gerhard Berger	Benetton B 186	49	1.22'42"991	211.197	a 3 giri
8. Huub Rothengatter	Zakspeed 861	48	1.20'56"357	211.430	a 4 giri
9. Keke Rosberg	McLaren Mp4/2c	47	1.14'01"464	226.364	a 5 giri
10. René Arnoux	Ligier Js27	47	1.21'31"220	205.549	a 5 giri
11. Piercarlo Ghinzani	Osella Fa1G	46	1.22'25"383	198.972	a 6 giri

15 i ritirati

PILOTA	VEETTURA	GIRI	CAUSA
Nigel Mansell	Williams Fw 011	32	Cuscinetto semiasse
Nelson Piquet	Williams Fw 011	29	Motore
Thierry Boutsen	Arrows A9	25	Pressione turbo
Teo Fabi	Benetton B 186	17	Valvola motore
Philippe Alliot	Ligier Js27	16	Motore
Alessandro Nannini	Minardi M186	13	Sospensione
Andrea De Cesaris	Minardi M185 B	13	Giunto
Ayrton Senna	Lotus 98T	13	Iniezione
Martin Brundle	Tyrrell 015	12	Pressione turbo
Philippe Streiff	Tyrrell 015	10	Pressione turbo
Johnny Dumfries	Lotus 98T	9	Motore
Jonathan Palmer	Zakspeed 861	8	Pressione turbo
Allen Berg	Osella Fa1F	6	Motore
Riccardo Patrese	Brabham Bt55	2	Motore
Derek Warwick	Brabham Bt55	—	Non partito

I giri più veloci

PILOTA E VETTURA	GIRO	TEMPO	MEDIA KMH
Berger Benetton B 186	49	1'29"444	239.157
Prost McLaren Mp4/2c	32	1'30"751	235.713
Arnoux Ligier Js27	47	1'30"958	235.177
Fabi Benetton B 186	10	1'31"522	233.727
Rosberg McLaren Mp4/2c	31	1'31"704	233.264
Mansell Williams Fw 011	32	1'31"831	232.941
Piquet Williams Fw 011	26	1'32"633	230.924
Johansson Ferrari F.1-86	42	1'33"400	229.028
Senna Lotus 98T	5	1'33"437	228.937
Alliot Ligier Js27	13	1'33"845	227.942
Alboreto Ferrari F.1-86	23	1'33"915	227.772
Tambay Force Thl 2	49	1'34"103	227.317
Jones Force Thl 2	4	1'34"431	226.527
Danner Arrows A8	30	1'34"844	225.541
Brundle Tyrrell 015	4	1'34"997	225.178
Nannini Minardi M185 B	3	1'35"459	224.088
Dumfries Lotus 98T	7	1'35"941	222.962
Streiff Tyrrell 015	3	1'35"965	222.906
Boutsen Arrows A8	7	1'36"132	222.519
De Cesaris Minardi M186	12	1'36"392	221.919
Palmer Zakspeed 861	3	1'36"560	221.533
Rothengatter Zakspeed 861	6	1'36"990	220.551
Berg Osella Fa1F	4	1'39"234	215.563
Ghinzani Osella Fa1G	3	1'39"607	214.756
Patrese Brabham Bt55	1	1'46"938	200.034

Warwick, non ha preso il via.

L'altalena della corsa

COSÌ DOPO 10 GIRI

1. **Berger** in .15'28"412 (230.406 kmh); 2. **Fabi** a 01"696; 3. **Prost** a 08"490; 4. **Mansell** a 09"285; 5. **Piquet** a 15"049; 6. **Rosberg** a 16"532; 7. **Arnoux** a 23"089; 8. **Alliot** a 25"802; 9. **Alboreto** a 30"001; 10. **Johansson** a 34"823; 11. **Jones** a 44"326; 12. **Brundle** a 46"991; 13. **Nannini** a 48"462; 14. **Boutsen** a 55"310; 15. **De Cesaris** a 59"852; 16. **Danner** a 1'02"006; 17. **Rothengatter** a 1'06"821; 18. **Senna** a 1'11"692; 19. **Streiff** a 1 giro; 20. **Ghinzani** a 1 giro; 21. **Tambay** a 1 giro.

COSÌ DOPO 20 GIRI

1. **Berger** in .31'03"111 (229.629 kmh); 2. **Prost** a 10"536; 3. **Mansell** a 10"789; 4. **Rosberg** a 29"491; 5. **Arnoux** a 41"273; 6. **Piquet** a 58"176; 7. **Johansson** a 1'02"439; 8. **Jones** a 1'23"523; 9. **Alboreto** a 1'25"805; 10. **Boutsen** a 1 giro; 11. **Danner** a 1 giro; 12. **Tambay** a 1 giro; 13. **Ghinzani** a 2 giri; 14. **Rothengatter** a 2 giri.



PROST



ALBORETO



JOHANSSON

Classifiche iridate dopo 12 gare

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

MONDIALE PILOTI

1. Mansell	—	6	—	3	9	9	2	9	9	4	4	—	—	—	—	—	55	55
2. Prost	—	4	9	9	1	6	4	6	4	1	—	9	—	—	—	—	53	53
3. Senna	6	9	—	4	6	2	9	—	—	6	6	—	—	—	—	—	48	48
4. Piquet	9	—	6	—	4	—	—	4	6	9	9	—	—	—	—	—	47	47
5. Rosberg	—	3	2	6	—	3	—	3	—	2	—	—	—	—	—	—	19	19
6. Johansson	—	—	3	—	4	—	—	—	—	—	3	4	—	—	—	—	14	14
Laffite	4	—	—	1	2	—	6	1	—	—	—	—	—	—	—	—	14	14
Arnoux	3	—	—	2	—	1	—	2	3	3	—	—	—	—	—	—	14	14
9. Alboreto	—	—	—	—	3	—	3	—	—	—	—	6	—	—	—	—	12	12
10. Berger	1	1	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	6
11. Brundle	2	—	—	—	—	—	—	—	2	—	1	—	—	—	—	—	5	5
12. Jones	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	3	3
13. Patrese	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2
Fabi	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2
Tambay	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	2	2
Dumfries	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	2	2
17. Streiff	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	1
Danner	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1	1

MONDIALE COSTRUTTORI

1. Williams	15	13	6	3	9	13	2	13	—	—	13	—	—	—	—	—	87	87
2. McLaren	4	3	11	15	1	9	4	9	—	—	—	9	—	—	—	—	65	65
3. Lotus	6	6	—	4	6	2	9	—	—	—	8	—	—	—	—	—	41	41
4. Ferrari	—	—	3	—	7	—	3	—	—	—	3	10	—	—	—	—	26	26
5. Ligier	7	3	—	3	2	1	6	3	—	—	—	—	—	—	—	—	25	25
6. Benetton	1	3	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	8
7. Force Team	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	—	—	—	5	5
8. Tyrrell	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	4	4
9. Brabham	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2
10. Arrows	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	1

COSÌ DOPO 30 GIRI

1. Prost in 1'47"09"669 (226.788 kmh); 2. Mansell a 11"595; 3. Rosberg a 22"902; 4. Alboreto a 1'05"416; 5. Jones a 1 giro; 6. Danner a 1 giro; 7. Tambay a 1 giro; 8. Johansson a 1 giro; 9. Arnoux a 2 giri; 10. Rothengatter a 2 giri; 11. Ghinzani a 3 giri; 12. Berger a 4 giri.

COSÌ DOPO 40 GIRI

1. Prost in 1'02"26"685 (228.375 kmh); 2. Rosberg a 28"892; 3. Alboreto a 1 giro; 4. Jones a 1 giro; 5. Tambay a 1 giro; 6. Johansson a 1 giro; 7. Danner a 2 giri; 8. Rothengatter a 3 giri; 9. Berger a 4 giri; 10. Ghinzani a 4 giri; 11. Arnoux a 5 giri.

I primati

PRIMATO SULLA DISTANZA

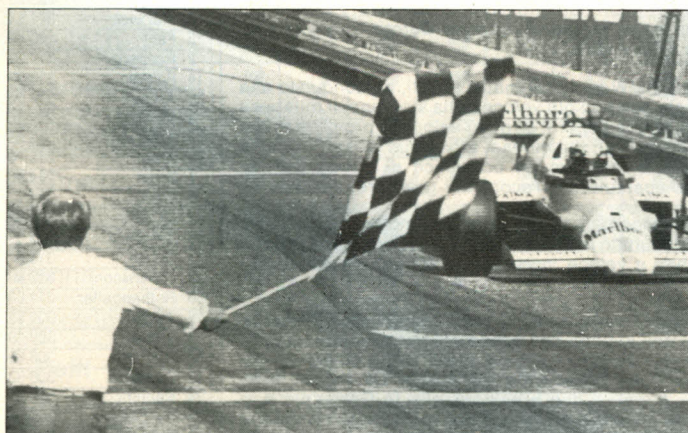
È imbattuto: appartiene a Alain Prost che nel 1985 percorse i 52 giri in 1.20"12"583 alla media di 231,132 kmh.

PRIMATO SUL GIRO IN PROVA

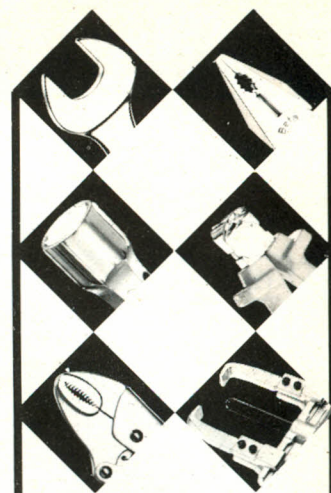
Lo ha stabilito Teo Fabi che ha ottenuto la pole con 1'23"549 alla media di 256,032 kmh. Il precedente era di Prost che nel 1985 aveva girato in 1'25"490 alla media di 250,219 kmh.

PRIMATO SUL GIRO IN GARA

Rimane imbattuto quello di Alain Prost che nel 1985 aveva ottenuto 1'29"241 alla media di 239,701 kmh nel 39 giro.



La bandiera a scacchi si abbassa davanti alla McLaren di Alain Prost: è il suo terzo successo



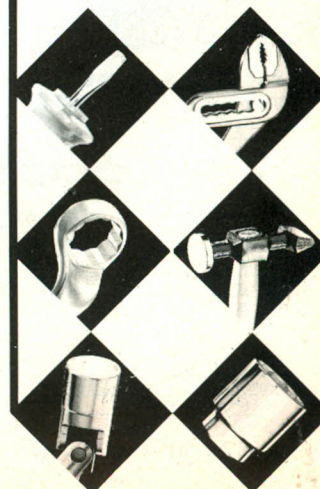
Beta

UTENSILI

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

Beta

UTENSILI



Tutti i tempi delle prove

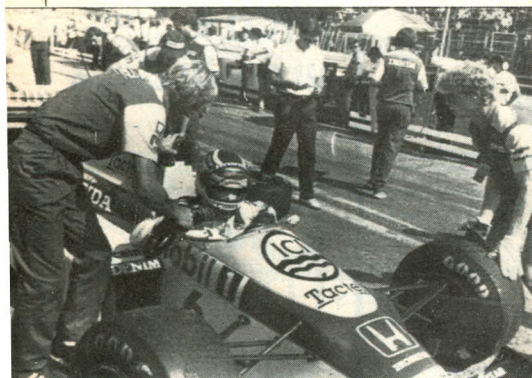
MIGLIORE TEMPO 1985	PILOTA	VETTURA	MOTORE	VENERDI		SABATO		DOMEN.	
				I	II	III	IV	WARM UP	
1'26"664	6. Toleman	Fabi	Benetton B 186	Bmw M 12-13	1'26"323	1'26"421	1'26"497	1'23"549	1'30"302
1'28"556	17. Arrows	Berger	Benetton B 186	Bmw M 12-13	1'25"735	1'25"638	1'24"981	1'23"743	1'29"689
1'26"333	4. Williams	Rosberg	McLaren Mp4/2c	Tag Porsche	1'26"641	1'23"956	1'24"100	1'23"903	1'29"974
1'27"851	10. Alfa Romeo	Patrese	Brabham Bt55	Bmw M 12-13	1'28"009	1'26"648	1'24"863	1'24"044	1'29"680
1'25"490	1. McLaren	Prost	McLaren Mp4/2c	Tag Porsche	1'25"031	1'24"346	1'30"496	1'24"346	1'30"570
1'26"052	2. Williams	Mansell	Williams Fw 011	Honda	1'26"816	1'25"515	1'27"624	1'24"635	1'29"372
1'26"404	5. Brabham	Piquet	Williams Fw 011	Honda	1'26"425	1'25"090	1'27"896	1'24"697	1'30"391
1'28"123	14. Lotus	Senna	Lotus 98T	Renault EF 15	1'28"115	1'26"650	1'26"443	1'25"249	1'31"824
1'27"516	9. Ferrari	Alboreto	Ferrari F.1-86	Ferrari	1'28"222	1'26"152	1'29"047	1'25"561	1'32"059
1'28"006	13. Renault	Warwick	Brabham Bt55	Bmw M 12-13	1'28"417	1'26"892	1'27"983	1'25"726	1'31"782
1'29"827	21. Ram	Alliot	Ligier Js27	Renault EF 15	-	1'26"999	1'27"140	1'25"917	1'31"072
Non presente		Arnoux	Ligier Js27	Renault EF 15	1'28"229	1'26"797	1'28"127	1'26"312	1'30"624
1'27"502	8. Renault	Tambay	Force Th1 2	Ford	1'30"623	1'27"628	1'29"412	1'26"489	1'33"081
1'27"961	12. Ferrari	Johansson	Ferrari F.1-86	Ferrari	1'30"135	1'27"263	1'31"214	1'26"646	1'31"601
Non presente		Dumfries	Lotus 98T	Renault EF 15	1'29"242	1'27"212	1'28"462	1'27"212	1'33"832
Non presente		Jones	Force Th1 2	Ford	1'29"376	1'27"420	1'30"599	1'27"420	1'32"403
1'37"317	N.Q. Tyrrell	Brundle	Tyrrell 015	Renault EF 15	1'31"764	1'28"572	1'28"728	1'28"018	1'32"375
1'28"262	16. Arrows	Boutsen	Arrows A9	Bmw M 12-13	1'32"627	1'29"155	1'32"549	1'28"598	1'35"681
Non presente		Nannini	Minardi M186	Motori Moderni	1'32"308	1'32"924	1'31"050	1'28"645	1'35"095
Non presente		Streiff	Tyrrell 015	Renault EF 15	-	1'31"455	1'32"499	1'28"951	1'33"949
1'36"787	25. Zakspeed	Palmer	Zakspeed 861	Zakspeed	1'31"640	1'29"073	1'30"126	1'29"583	1'34"380
Non presente		Danner	Arrows A8	Bmw M 12-13	1'31"406	1'29"430	1'31"129	1'29"430	1'33"973
1'28"666	18. Ligier	De Cesaris	Minardi M185 B	Motori Moderni	1'33"431	1'33"263	1'30"494	1'29"615	1'35"523
1'35"329	24. Osella	Rothengatter	Zakspeed 861	Zakspeed	1'34"495	2'21"202	1'33"845	1'32"512	1'35"199
1'28"894	19. Toleman	Ghinzani	Osella Fa1G	Alfa Romeo	'''	1'35"070	1'34"272	1'33"988	1'37"239
Non presente		Berg	Osella Fa1F	Alfa Romeo	-	1'38"731	1'35"621	1'36"150	1'38"386

VELOCITÀ IN PROVA

VENERDI		
N. PILOTA	KM/H	
2 Rosberg	341.448	
1 Prost	334.988	
8 Warwick	331.594	
7 Patrese	329.872	
28 Johansson	329.369	
25 Arnoux	326.778	
17 Danner	323.547	
27 Alboreto	322.967	
12 Senna	321.524	
6 Piquet	320.475	
15 Jones	318.584	
4 Streiff	318.490	
3 Brundle	318.490	
11 Dumfries	317.834	
26 Alliot	315.605	
14 Palmer	315.328	
16 Tambay	315.236	
24 Nannini	314.411	
18 Boutsen	313.771	
5 Mansell	313.680	
20 Berger	313.225	
23 De Cesaris	306.557	
19 Fabi	303.883	
22 Berg	296.948	
21 Ghinzani	291.184	
29 Rothengatter	208.897	

SABATO		
N. PILOTA	KM/H	
8 Warwick	344.828	
7 Patrese	342.748	
2 Rosberg	342.531	
19 Fabi	341.772	
1 Prost	336.973	
20 Berger	336.553	
25 Arnoux	334.055	
28 Johansson	330.174	
12 Senna	329.973	
16 Tambay	329.068	
27 Alboreto	328.068	
5 Mansell	325.105	
6 Piquet	324.910	
26 Alliot	324.714	
14 Palmer	324.324	
18 Boutsen	323.935	
11 Dumfries	322.196	
29 Rothengatter	320.665	
3 Brundle	320.095	
15 Jones	318.960	
4 Streiff	315.882	
24 Nannini	314.228	
17 Danner	313.680	
23 De Cesaris	311.150	
22 Berg	298.673	
21 Ghinzani	295.647	

DOMENICA		
N. PILOTA	KM/H	
7 Patrese	325.105	
20 Berger	323.838	
8 Warwick	321.812	
19 Fabi	320.190	
2 Rosberg	319.810	
14 Palmer	318.396	
25 Arnoux	318.209	
5 Mansell	317.367	
27 Alboreto	315.882	
26 Alliot	315.789	
1 Prost	314.961	
6 Piquet	314.777	
3 Brundle	313.862	
16 Tambay	313.316	
12 Senna	313.316	
28 Johansson	312.862	
29 Rothengatter	311.688	
15 Jones	309.722	
4 Streiff	309.190	
17 Danner	308.660	
11 Dumfries	306.383	
24 Nannini	303.712	
23 De Cesaris	302.098	
18 Boutsen	295.647	
22 Berg	295.567	
21 Ghinzani	293.239	



È il 29. giro e il suo motore Honda lo ha tradito e Nelson Piquet deve uscire di scena

I pesi dopo la gara

VETTURA	PILOTA	PESO
Osella Fa1G	(Ghinzani)	636
Ligier Js27	(Arnoux)	588
Ferrari F.1-86	(Alboreto)	582
Ferrari F.1-86	(Johansson)	582
Arrows A8	(Danner)	576
Zakspeed 861	(Rothengatter)	568
McLaren Mp4/2c	(Rosberg)	566
Force Th1 2	(Jones)	564
Benetton B 186	(Berger)	562
Force Th1 2	(Tambay)	554
McLaren Mp4/2c	(Prost)	550

Prost come Fangio

CON LA VITTORIA di Zeltweg Alain Prost ha eguagliato i 24 successi in Gran Premi iridati di Manuel Fangio e in questa graduatoria è preceduto soltanto da Jackie Stewart, primatista, con 27 vittorie, e dalla coppia Jim Clarke e Niki Lauda (25). Va però segnalato che il francese conta 101 presenze, mentre Fangio ha conseguito i suoi successi in 51 gare soltanto.

■ **A TRE QUARTI** del campionato Nigel Mansell è il leader provvisorio della classifica, alla media di 4,58 punti/gara, mentre la Williams capeggia la graduatoria costruttori con 3,61 punti/partecipazione. In vista del prossimo appuntamento monzese di buon auspicio per i tifosi della Ferrari i piazzamenti sul podio di Michele Alboreto e Stefan Johansson: dopo il precedente di Spa, i piloti di Maranello sono terminati entrambi in zona punti per la seconda volta quest'anno. Un risultato simile a questo di Zeltweg era stato ottenuto per l'ultima volta lo scorso anno a Detroit, ma allora lo svedese aveva preceduto il milanese.

■ **TEO FABBI**, sulla Benetton BMW con pneumatici Pirelli, ha conquistato alla media di 256,032 km/h la pole position più veloce della stagione; il milanese ha anche sfiorato il primato assoluto per il giro più veloce in prova, stabilito il 20 luglio 1985 da Keke Rosberg. Il finlandese, al volante di una Williams Honda, raggiunse quel giorno, sul circuito britannico di Silverstone, la media di 259,005 km/h che costituisce il record dei gran premi iridati.

■ **A ZELTWEG** primi punti mondiali per la Lola con motore turbo Ford; questo propulsore, che ha debuttato in aprile a Imola, al decimo gran premio si è già dimostrato affidabile e veloce, portando in zona punti i suoi due piloti.

■ **PER LA PRIMA** volta nella carriera ha conquistato punti iridati Christian Danner, alla 13. presenza; dei 30 piloti che hanno preso parte alle 12 gare iridate disputatesi quest'anno, ben 16 figurano quindi nella classifica del campionato. Per la prima volta quest'anno né Ayrton né Piquet sono terminati in zona punti; in Austria i due brasiliani, che in Germania e in Ungheria avevano dominato gli ordini d'arrivo, sono stati costretti infatti al ritiro e il loro arresto ha contribuito a rilanciare Alain Prost verso la vetta della graduatoria.

Mauro Mori

DRIVERS HIT PARADE/ Premiata la sua rincorsa
Berger primo con rabbia

LA SUA grande cavalcata iniziale, dopo aver superato al via il compagno di squadra, Teo Fabi, che gli aveva strappato la pole negli ultimi minuti delle prove valide di sabato, è valse al pilota di casa, Gerhard Berger, il primo posto nella classifica di tappa, con un punto di vantaggio sul vincitore della gara, Alain Prost. L'au-

striaco ha anche guadagnato due posizioni nella graduatoria dove, tuttavia, lo scatto migliore è di Fabi, che risale dal 14. all'11. posto, vedendo così ripagato il suo tempo record in prova. Pur costretto al ritiro, Mansell è egualmente riuscito a scavalcare Senna, vittima della pessima giornata dei propulsori Renault.

GIORNALISTI PILOTI	Mannucci (Autosprint)	Doodson (Chequered Flag)	Hutchinson (Motor Sport Aktuel)	Costa (Tuttosport)	D'Ulisse (Corriere dello Sport-Stadio)	Benzing (Il Giornale Nuovo)	Marincovich (la Repubblica)	Windsor (Motor)	Camus (Autohebd)	Baccini (Il Messaggero)	Totale punti Gp Austria
	Berger	9	10	10	10	10	9	10	10	9	9
Prost	10	10	9	9	10	9	9	10	10	9	95
Fabi	9	10	5	10	10	10	9	10	9	9	91
Mansell	9	8	8	8	9	9	9	8	9	8	85
Johansson	7	8	9	9	8	8	8	8	8	8	81
Alboreto	9	8	8	9	7	7	8	7	9	8	80
Piquet	7	9	7	8	8	8	8	8	8	7	78
Jones	8	7	8	8	7	7	9	7	7	8	76
Nannini	8	7	7	8	6	6	8	7	8	7	72
Rosberg	7	6	7	6	7	9	8	8	7	7	72
Tambay	7	6	7	8	7	7	7	7	7	7	70
Alliot	7	7	7	7	7	7	6	7	6	7	68
Arnoux	7	6	7	7	7	7	7	6	6	7	67
Danner	6	6	7	7	6	5	6	6	6	6	61
Ghinzani	7	7	7	7	0	5	7	5	7	5	57
Brundle	6	7	6	6	6	5	5	5	5	6	57
Boutsen	5	6	6	5	6	5	6	5	6	6	56
Patrese	7	7	7	7	0	8	0	7	7	6	56
De Cesaris	6	6	6	5	5	5	4	4	6	5	52
Palmer	5	5	5	5	5	5	6	5	5	6	52
Rothengatter	6	6	6	5	5	4	5	4	5	5	51
Senna	6	7	5	7	0	6	0	6	7	7	51
Dumfries	4	5	4	5	5	5	6	5	5	5	49
Streiff	5	4	5	4	5	5	4	5	5	5	47
Berg	0	0	0	4	0	5	1	0	5	4	19
Warwick	0	0	0	7	0	7	0	0	5	0	19



Alain Prost alza felice una coppa quasi più grande di lui. Vincendo a Zeltweg, il francese ha consolidato la sua posizione in testa alla classifica a punti (FotoVillani)

**Mansell
scavalca
Senna**

=	1.	(1.)	Prost	1049
=	2.	(2.)	Piquet	1025
▲	3.	(4.)	Mansell	951
▽	4.	(3.)	Senna	947
=	5.	(5.)	Arnoux	906
=	6.	(6.)	Alboreto	898
▲	7.	(8.)	Johansson	825
▽	8.	(7.)	Rosberg	822
▲	9.	(11.)	Berger	794
▽	10.	(9.)	Patrese	767
▲	11.	(14.)	Fabi	712
▽	12.	(10.)	Brundle	701
▽	13.	(12.)	Boutsen	700
▲	14.	(15.)	Palmer	651
▲	15.	(16.)	Dumfries	644
▲	16.	(17.)	Streiff	629
▽	17.	(13.)	Laffite	624
=	18.	(18.)	Tambay	611
=	19.	(19.)	Jones	609
=	20.	(20.)	De Cesaris	515
=	21.	(21.)	Nannini	511
▲	22.	(23.)	Danner	428
▲	23.	(24.)	Ghinzani	416
▽	24.	(22.)	Warwick	403
=	25.	(25.)	Rothengatter	330
=	26.	(26.)	Surer	268
▲	27.	(28.)	Alliot	183
▽	28.	(27.)	Berg	146
=	29.	(29.)	Cheever	79

Legenda

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

CHARRO

Sospetti poi rientrati sul direttore dell'organizzazione «Giallo» solo sfiorato

ZELTWEG — Nei giorni precedenti il Gran Premio d'Austria, i giornali locali hanno dato molto risalto a un presunto ammanco di sette milioni di scellini (circa 700 milioni di lire italiane), legato alle ultime quattro edizioni della corsa. Il presunto colpevole sarebbe il direttore generale della organizzazione, l'austriaco Ernest Huppert, legato in precedenza da contratto a Bernie Ecclestone e da quest'anno co-interessato al Gp di Spagna. Lo stesso Ecclestone ha però diramato un comunicato ufficiale nel quale denuncia la montatura contro Huppert, facendo notare che sarebbe stato impossibile «fare la cresta» sui biglietti,

considerando che sono numerati. Huppert d'altronde era tranquillamente a Zeltweg e non se l'è presa nemmeno tanto, quando il sabato ha ricevuto all'autodromo la visita di un giudice istruttore che sta indagando sulla vicenda. D'altronde già quest'anno, molti hanno rimpianto il precedente «controllo finanziario» affidato a Huppert, dato che la nuova organizzazione, trovata da Ecclestone, ha fatto acqua da tutte le parti. In merito alla vendita dei biglietti c'è stato infatti un certo dilettantismo e soprattutto nessuno ha pensato alla prevendita, soprattutto in Italia, prevista invece negli anni precedenti. □



PER LA FERRARI non sembra proprio sia un anno felice: di ritorno dall'Ungheria, il mezzo che trasporta le vetture è stato attardato per un grave inconveniente ai freni.

DOPO ESSERE stato un valido pilota-gentleman, Gianfranco Palazzoli (al volante era «Pal-Joe») è rimasto nell'ambiente delle corse, dove, come è noto, appoggia Poltronieri e Zermiani durante le «dirette» della Rai. Pochi però sanno che Palazzoli è impegnato pressoché professionalmente in un altro sport: il tennis da tavolo. Con la racchetta e la pallina è un vero campione, tanto che in questi giorni si lamentava di non avere potuto brillare ai recenti campionati del mondo della specialità. Quest'anno ha comunque vinto il titolo italiano e intende prepararsi per tempo ai mondiali che si terranno di nuovo nel 1988.

L'ORGANIZZAZIONE di Zeltweg ha previsto quest'anno una sala stampa meno improvvisata dell'anno scorso: sempre sotto un tendone, ma con ben maggiori comodità. Peccato però che la sala fosse situata proprio di fianco al rettilineo di partenza, con i giornalisti che hanno dovuto lavorare con i tappi nelle orecchie a causa del rumore delle vetture in pista prima e dopo il Gran Premio. Telefonare era invece pressoché impossibile.

DAL GP D'UNGHERIA, Thierry Tassin è il commentatore della Tv belga per la F.1. Il pilota ha raccontato di sperare di poter tornare in F.3000 in settembre, ma dovrà comunque sottoporsi in dicembre a una nuova operazione al braccio sinistro per la rimozione di tre chiodi. Attualmente può solo guidare vetture di Gruppo A che hanno un cambio sufficientemente dolce. Farebbe invece molta fatica a guidare le Gr.C o le F.3000.



La «pole» conquistata da Fabi ha fatto notizia a Zeltweg e Teo non ha potuto sottrarsi alle interviste di rito, prima quella di Niki Lauda ora commentatore della tv austriaca (FotoColombo)

QUEST'ANNO il circuito che ospita il Gp d'Austria si presentava con una modifica sostanziale all'ingresso: è stato infatti abbattuto il grande arco con la scritta Österreichring, caratteristica che personalizzava parecchio il tracciato. Tutta la zona antistante il circuito è d'altronde in fase di ristrutturazione, approfittando dei lavori che interessano l'autostrada che transita non lontano dall'impianto. I lavori sono però ancora indietro e in pratica sono aumentati soltanto i disagi.

TRA I COMMISSARI di percorso operanti a Zeltweg, ce ne erano anche cinque che prestano in modo fisso la loro opera all'autodromo del Mugello. Sfoggiava la famosa tuta rosso-arancio dei «Leoni della Cea», anche perché uno degli uomini del servizio antincendio di Amadesi, che ha sede a Bologna, era in effetti in servizio a Zeltweg. Si tratta di una iniziativa che ha coinvolto anche commissari di percorso di Brands Hatch, Zandvoort, Le Castellet, Spa, Jerez e Salisburgo.

TRA I TANTI spettatori degni di nota a Zeltweg c'erano anche Stefanie di Monaco e il cognato Stefano Casiraghi. Venerdì e sabato i due hanno stazionato presso il van della Saima, dove funziona il famoso «ristorante della F.1» tenuto da Augusto Piccoli. Poi sono rimasti ai box per assistere alle prove valide per lo schieramento e sono rimasti anche la domenica per seguire la gara.

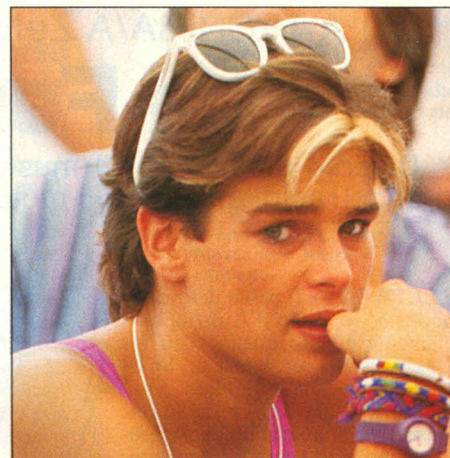
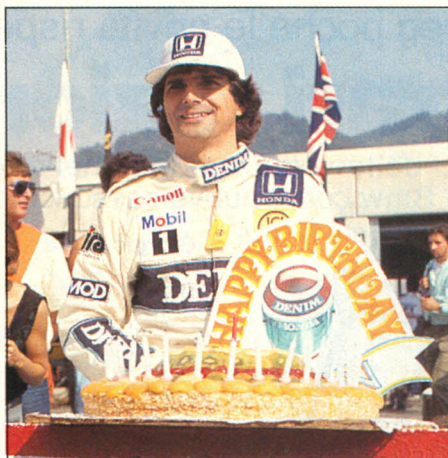
MARC SURER, il pilota della Arrows rimasto seriamente infortunato al rally di Hessen di fine maggio, sta molto meglio. Lo svizzero ha infatti diramato un messaggio nella sala stampa di Zeltweg nel quale ha precisato di avere lasciato l'ospedale e di avere indetto una conferenza stampa per le 10 di mattina del prossimo 20 agosto all'Hotel Bad di Eptingen, nei pressi di Zurigo. Per Jacques Laffite, l'altro grande infortunato della F.1, è stata invece presa una simpatica iniziativa, sempre nella sala stampa di Zeltweg. Su un pannello sono stati infatti fissati dei fogli bianchi, nei quali potevano essere scritti dei messaggi che sarebbero poi stati recapitati al pilota francese. Inutile aggiungere che in breve i fogli sono stati riempiti.

TUTTI I TEAM principali usano indicare con un «sentiero» realizzato con nastro adesivo l'accesso al box. In Ungheria, all'inizio del «sentiero» della Lotus, era stata aggiunta la scritta «welcome», diventata poi «velcum» in Austria.

NANNINI è stato «ripreso» dal team Minardi perché si è presentato a Zeltweg con una tuta un po' sporca. Con la sua solita sincerità, ha spiegato di essere tornato a casa apposta dopo l'Ungheria, per prelevare un paio di tute nuove. Poi le ha tranquillamente... dimenticate.



A Zeltweg i non paganti non hanno avuto vita facile: eccone uno, a sinistra, portato via a braccia dalle forze dell'ordine (FotoAmaduzzi). Il giorno del Gp Piquet compiva 34 anni: non ha festeggiato con una vittoria ma non è mancata la torta (FotoVillani) che ha tagliato sotto lo sguardo vigile di Stefanie di Monaco, sulla destra (FotoAmaduzzi)



NON È UN momento felice per Stefan Johansson, almeno sotto l'aspetto della salute. Stefan ha infatti disputato il Gp austriaco con il fondo schiena dolorante per l'incidente di venerdì mentre la sua fidanzata Charlotte è stata colta in Ungheria da un violento attacco di otite. È stata ricoverata in ospedale sul posto e successivamente in una clinica austriaca.

TRA I PRINCIPALI personaggi in visita al Gp d'Austria c'era anche l'americano Randy Mamola, protagonista della classe del campionato mondiale di motociclismo.

BERNIE ECCLESTONE ha notoriamente «monetizzato» pressoché l'intero «circus» della F.1 e in Austria è in pratica riuscito a portare in porto una sua vecchia idea: fare pagare anche la carta stampata. In sala stampa, chi aveva necessità di usufruire del Telefax (l'apparecchio che trasmette direttamente una intera pagina scritta e che è ormai molto usato), doveva pagare direttamente e non si trattava di piccole cifre. Non venivano accettate carte di credito e tanto meno le carte di comunicazione internazionale perché si trattava di un servizio privatizzato. E chi lo gestiva? Naturalmente Bernie Ecclestone che ha messo non poco in difficoltà i giornalisti, molti dei quali erano in giro fin dal Gp d'Ungheria e non potevano disporre di grandi cifre.

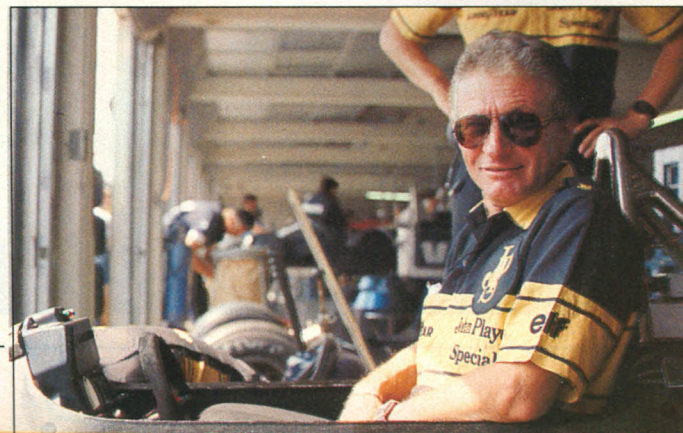
LE TURBINE GARRETT utilizzate dalla Zakspeed in prova con Palmer a Hockenheim, oltre che dallo stesso inglese e da Rothengatter a Zeltweg, sono state fornite al team per interessamento della Bmw. Per i motori a 4 cilindri le maxi-Garrett sono comunque non difficilmente reperibili, mentre ben maggiori difficoltà trova chi desidera le turbine più piccole per i motori a V.

Coppuck rimpiazza Wass alla Arrows

PER EVITARE polemiche, il team Arrows aveva raccontato che Dave Wass, il progettista della nuova e poco convincente «A9» era in vacanza estiva. In realtà il tecnico è stato licenziato e il suo posto è stato preso da Gordon Coppuck, progettista delle vecchie McLaren M23 e M26, che era a sua volta a spasso dopo la fine dell'«avventura» con la Spirit.



Proprio sul circuito dove nell'82 ottenne la sua prima vittoria in F.1 Elio De Angelis è stato ricordato con uno striscione che rivela quanto grande sia il vuoto che ha lasciato (FotoAmaduzzi). Sotto: Ducarouge nell'abitacolo della Lotus (FotoVillani): che d'ora in poi voglia guidarla lui?...



MERITANO ANCORA delle citazioni, gli organizzatori del Gp d'Ungheria di domenica 10 agosto e ancora più l'ufficio stampa curato dalla dinamicissima Erika Laszlo. Ad esempio, proprio «Autosprint» la domenica mattina ha avuto necessità di un appoggio per consentire il trasporto delle immagini fotografiche legate alla corsa. Chi è arrivato appositamente dall'Italia, ha trovato all'aeroporto un emissario della organizzazione con, cartello e campanella di richiamo, che ha provveduto a trasportarlo all'autodromo e a riportarlo poi di corsa all'aereo a gara finita. Un fatto eccezionale per la F.1, dove l'«arrangiatevi» è di casa.

ALLA VIGILIA del Gp d'Ungheria, Janos Lenglyel, giornalista di origine magiara ma molto attivo in F.1 con giornali brasiliani oltre che con la TV «O Globo», è stato colto da un infarto proprio ai box dell'Hungaroring. È stato ricoverato in ospedale ma fortunatamente le sue condizioni sono presto migliorate.

DURANTE LE PROVE ufficiali di venerdì, il fondo piatto delle vetture a contatto con l'asfalto ha creato in molti casi le solite scie di scintille. Tanto che all'uscita della curva che immette poi ai box è accaduto l'inevitabile: ha preso fuoco l'erba secca ai lati della pista. Le fiamme sono state spente da un addetto.

PIERCARLO GHINZANI ha da tempo dimostrato che cosa sarebbe in grado di fare se avesse una vettura più valida. Purtroppo gli scarsi mezzi del team Osella non lo permettono ma gli organizzatori di Zeltweg hanno commesso un errore involontariamente ma decisamente offensivo (oltre che altrettanto involontariamente volgare): in un elenco iscritti diffuso in sala stampa, sulla Osella numero 21 correva infatti «Pierculo» Ghinzani...

LA TECNICA/A Zeltweg poche le novità rispetto al Gp d'Ungheria

La Ferrari razionalizza

Diverso attacco per il musetto delle vetture di Maranello: ora può essere sostituito con grande rapidità. Quattro i motori Bmw con il nuovo cassoncino di aspirazione per la Brabham

Testi e disegni di **Giorgio Piola**

ZELTWEG — Il parco delle monoposto per il Gp d'Austria, ovviamente è stato quello visto in Ungheria una settimana fa. Solo la McLaren ha effettuato una sostituzione, dato che a Budapest Prost aveva avuto un incidente con Arnoux ed aveva leggermente danneggiato la scocca. La vettura incidentata era quella di scorta, la numero 4, che è stata rispedita in Inghilterra, al suo posto è arrivato il telaio numero 1, quello abitualmente utilizzato per i test privati. La Ferrari, pur presentandosi con le stesse vetture ha dovuto far arrivare in fretta, venerdì, un telaio di riserva per sostituire quello distrutto da Johansson nelle prove del mattino. Questa scocca, la numero 90, è stata rimpiazzata dalla 89, protagonista a sua volta, il giorno dopo, che secondo incidente di cui è stato vittima lo svedese. Poche, ovviamente, le squadre che hanno portato delle innovazioni tecniche in Austria per cui elencheremo solamente quelle che presentavano qualche novità.

FERRARI

F1/86/92 Michele Alboreto
F1/86/89 Stefan Johansson
F1/86/ muletto

Dopo l'incidente occorso in gara ad Alboreto in Ungheria, che è costato il ritiro al milanese, è stato modificato l'attacco del muso degli alettoni onde permettere rapide sostituzioni. Nuove le chiocciole del turbine Garrett sperimentare sia in versione da tempo che da gara. Sono stati utilizzati gli alettoni posteriori tipo Hockenheim però con la parte intermedia. (il secondo doppio profilo) tipo Budapest. Sono state impiegate le carrozzerie con le feritorie supplementari ai lati delle turbine. A Monza si dovrebbero rivedere tutte le novità di motore e di elettronica sperimentate due settimane fa ad Imola.

McLAREN

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

Nuovo alettone posteriore per Prost e Rosberg con il flap terminale ad andamento concavo nel dorso, per avere una riduzione della velocità dorsale del flusso



Le paratie che estraggono

COME GIÀ in Ungheria sulle McLaren sono state adottate le paratie laterali in titanio aggiunte ai profili estrattori posteriori e posizionate a metà distanza tra ruote e cambio (FotoVillani)

Diversa l'aspirazione Brabham

IL NUOVO cassoncino di aspirazione visto brevemente in Ungheria su una sola vettura nelle prove, era disponibile in Austria su quattro motori. In pratica si è eliminato il giro vizioso del condotto in arrivo dallo scambiatore di calore che passava all'interno della flangia di attacco del motore alla

scocca. Ora la sezione di tale condotto è circolare e non più schiacciata come era prima. Tale modifica sembra abbia migliorato molto i tempi di risposta del motore. Nello schizzo a confronto le due soluzioni, nel piccolo la vecchia.

usato le pinze dei freni più piccoli rispetto a quelle del compagno di squadra Mansell. Ovviamente molto ridotte rispetto all'Ungheria le incidenze dell'alettone posteriore.

MINARDI

185 B/2 Andrea De Cesaris
186/1 Alessandro Nannini
185/4 «muletto»

Sulla nuova 186, usata in Austria da Nannini è stata aggiunta una piccola minigonna attorno al muso. Mentre è stato eliminato il divergente tipo Benetton nella parte inferiore del telaio

LOTUS

98T/4 Ayrton Senna
98T/3 Johnny Dumfries
98T/1 «muletto»

Nessuna novità visibile sulle Lotus. Sabato mattina circolava con insistenza ai box la voce che Senna avrebbe di nuovo usato i pattini laterali applicati sotto il fondo piatto. Tanto che un ingegnere di un team molto in vista ha minacciato: «se alla Lotus hanno intenzione di fare di nuovo i "giochetti" debbono tener presente che anche noi abbiamo sul camion pronte le minigonne laterali». Tutto però è rientrato nella normalità e non vi è stata nessuna protesta ufficiale. Senna ha utilizzato il cambio a 5 rapporti, Dumfries quello a 6.

ARROWS

A/ Thierry Boutsen
A/5 Christian Danner
A8/6 «muletto»

Il disastro della nuova Arrows A9 ha trascinato nella polvere il povero Dave Wass progettista della squadra inglese fin dai tempi dei Tony Southgate, cui faceva da braccio destro. Al suo posto si è rivisto con piacere ai box Gordon Coppuck il padre, per intenderci, della McLaren M 23 che ha dato due titoli mondiali alla McLaren ora di Ron Dennis. Sulle vetture niente di nuovo con la nuova monoposto sempre dotata del vecchio retrotreno e con le pance leggermente allungate in avanti.

ZAKSPEED

ZK 861/2 Jonathan Palmer
ZK 861/1 Huub Rothengatter
ZK 861/3 «muletto»

Niente alettone posteriore nuovo sulle Zakspeed come era stato annunciato, in compenso novità a livello di motore. Palmer ha utilizzato per la prima volta una turbina Garrett al posto della solita Kkk.

lavoro fatto dai tecnici Bmw sul loro 4 cilindri. Presenti in Austria quattro nuovi motori, versione circuiti veloci, con però i nuovi cassoncini di aspirazione e il nuovo collettore in arrivo dello scambiatore di calore. Ciò ha comportato una modifica alla flangia di attacco del motore alla scocca. A livello vettura da notare che le Bt 55 sono state private dei flap laterali davanti alle ruote posteriori, e si è visto un nuovo alettone posteriore meno deportante. Sono ricomparsi, come già era successo lo scorso anno, dei vistosi cilindretti sulle pinze dei freni con il compito di migliorare il raffreddamento del liquido all'interno delle pinze stesse.

BENETTON

B186/6 Teo Fabi
B186/5 Gerhard Berger
B186/2 «muletto»

In Ungheria questa squadra aveva modificato la parte terminale degli scarichi rialzandola leggermente rispetto alla versione tradizionale. In Austria sono state aggiunte delle piccole pinne verticali nella parte terminale dei profili estrattori. Infine tutte e tre la monoposto sono state dotate di un alettone posteriore, sempre del tipo nuovo introdotto in Germania, ma di corda ulteriormente ridotta sia nel profilo superiore che in quello intermedio.

WILLIAMS

Fw 011/5 Nelson Piquet
Fw 011/6 Nigel Mansell
Fw 011/3 «muletto»

Sono oramai diventati definitivi i terminali degli scarichi sdoppiati introdotti in Ungheria. Piquet ha

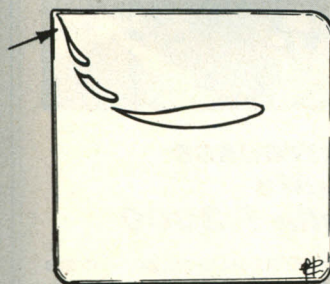
d'aria e quindi la possibilità di scaricarsi ad alta velocità e creare meno resistenza all'avantreno. I tecnici Porsche hanno modificato i tromboncini di aspirazione che risultano più lunghi. Sulla vettura di scorta tale modifica è stata fatta mettendo dei distanziali, mentre sulle altre vetture è stata installata la versione definitiva.

BRABHAM

Bt 55/3 Riccardo Patrese
Bt 55/6 Derek Warwick
Bt 55/4 «muletto»

Le notevoli prestazioni delle Brabham sono il frutto del gran

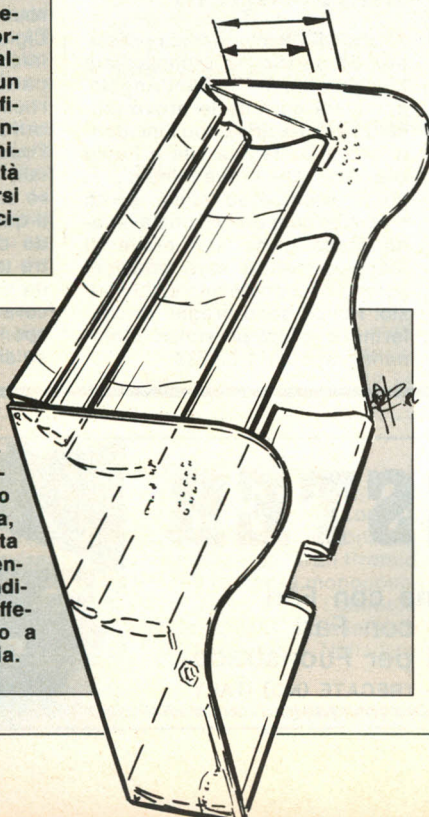
Flap concavo sulle McLaren



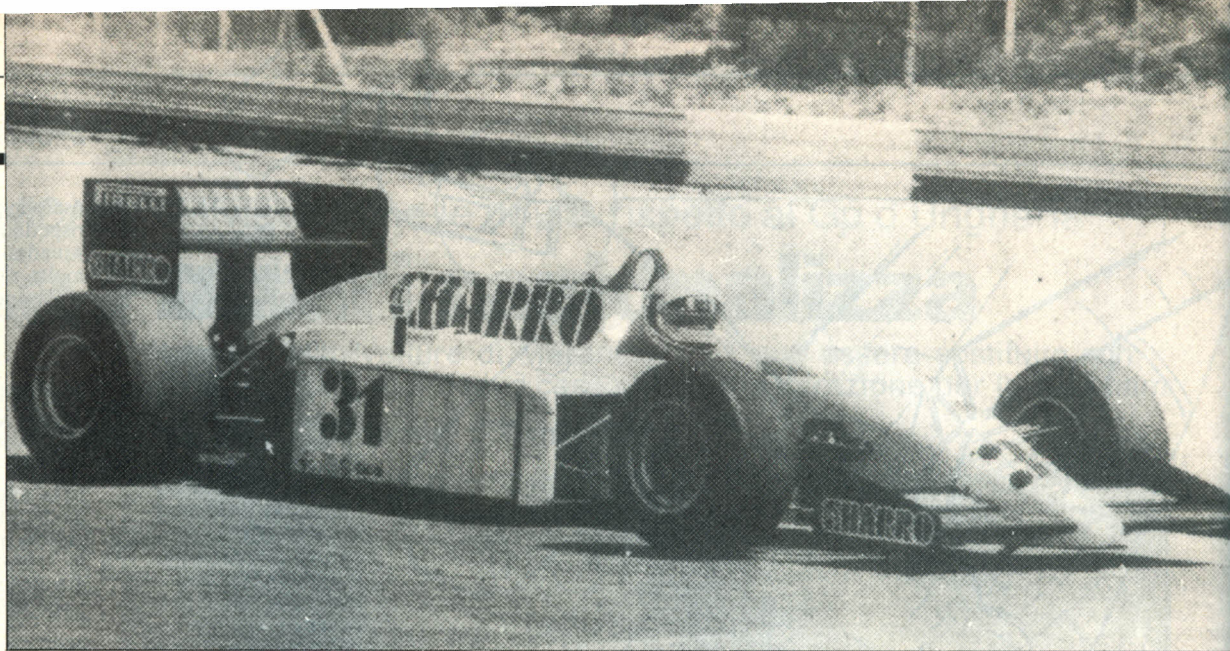
IN QUESTO semplice schema è visibile la novità apportata dai tecnici McLaren all'alettoni posteriori con un nuovo flap terminale. Il profilo di tale flap ha un andamento concavo nella parte terminale onde ridurre la velocità dorsale e quindi scaricarsi maggiormente ad alta velocità.

Corda diversa per le Benetton

LE BENETTON erano dotate di un nuovo alettone posteriore dal profilo molto simile a quello introdotto in Germania, ma di corda molto ridotta per offrire meno resistenza in rettilineo. In alto indicata dalle frecce la differenza di corda rispetto a quella vista in Germania.



Didier Pironi ha collaudato l'Ags di F.1 al Paul Ricard: il francese ha compiuto una settantina di giri del circuito corto traendo ottime indicazioni per lo sviluppo della monoposto italo-francese. Pironi, perfettamente guarito, ha dimostrato di essere pronto per un rientro: ora vuole serrare i tempi

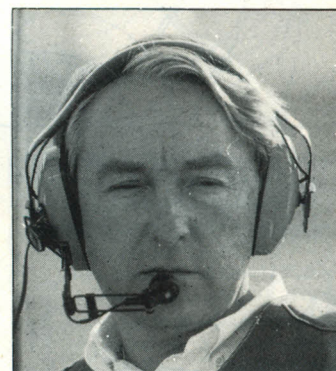


Al Paul Ricard primi test per la nuova F.1 italo-francese Pironi ha collaudato l'Ags

LA NUOVA AGS ha mosso i primi passi in pista con un collaudatore d'eccezione. Il francese Didier Pironi (nella foto sulla Ags), il ferrarista che nel 1982 si è fratturato le gambe nel Gp di Germania a Hockenheim, ora completamente ristabilito, ha condotto i primi test della Formula 1 franco-italiana. La monoposto del Jolly Club spinta dai sei cilindri della Motori Moderni ha girato per tre giorni sul circuito corto del Paul Ricard in vista

del debutto previsto al Gp d'Italia con Ivan Capelli. Nonostante alcuni problemi di gioventù la Ags si è subito rivelata una vettura costruita molto bene, con un assetto equilibrato. Didier Pironi è parso molto soddisfatto tanto che ora pensa a un rientro nel mondo dei Gp in pianta stabile. «**Abbiamo avuto alcuni problemi con la sovralimentazione** — ha detto il pilota transalpino — **ma la vettura è facile da guidare, molto rigida. Per**

quanto mi riguarda non ho avuto particolari problemi di adattamento alla potenza e quindi credo di essere in grado di tornare a guidare una monoposto in una gara vera. Non nascondo che mi piacerebbe fare l'ingresso prima della fine della stagione: ho dei contatti in corso non mancheranno le sorprese. La Ags tornerà in pista al Ricard in settimana con Capelli al volante.



Larrousse punta sulla F.3000

UN NUOVO team sta per entrare nel campionato intercontinentale di Formula 3000. Gerard Larrousse, il direttore sportivo della Ligier-Renault sta organizzando infatti una squadra che prenderà parte alla serie nel 1987. Larrousse (nella foto Amaduzzi) ha ormai definito in dettaglio tutta l'operazione. A Zeltweg ha parlato lungamente con il costruttore della Ralt, Ron Tauranac con il quale ha già siglato un accordo di massima per acquistare tre telai, due per la corsa e uno da utilizzare come muletto. Ancora sconosciuto è il nome dello sponsor e quello dei piloti anche se si pensa a Dalmás e Alesi.

Leoni trasportato in Italia

LAMBERTO LEONI tornerà in Italia martedì mattina e sarà trasportato in aereo. Lo sfortunato pilota di Argenta rimasto seriamente infortunato nel corso dell'incidente accaduto durante la sessione di prove ufficiali della Formula 3000 a Zeltweg. I medici dell'ospedale nel quale è stato ricoverato gli hanno diagnosticato lo schiacciamento della seconda e della terza vertebra lombare più il leggero spostamento di un'altra. Hanno atteso a ingessarlo, mettendogli un busto per non compromettere la funzionalità del midollo spinale. Leoni potrà ritornare in piena

efficienza fra un paio di mesi. Sulle cause dell'incidente ancora si sa ben poco. Il pilota ha sostenuto che nel momento della staccata la vettura, come impazzita, è andata dritta, forse per colpa dell'improvviso appiattimento di una gomma anteriore o dechappamento di una posteriore.

■ **AUSTRALIAN.** L'Australian Sponsor della F.3000 sta diversificando la propria attività. È recentemente entrata nel mondo del tennis finanziando uno dei migliori giocatori italiani, il bolognese Canè, grande promessa del circus internazionale.

Trofeo Gargano a Monte Sant'Angelo

SI DISPUTERÀ domenica prossima, 24 agosto, la cronoscalata Macchia-Monte Sant'Angelo, annullata durante le prove ufficiali del 3 maggio dopo l'incidente che è costato la vita a Paolo Gargano. Alla prova intitolata al pilota scomparso sono iscritti d'ufficio i concorrenti che avevano preso parte alle prove di maggio, mentre altre adesioni saranno accettate fino al 20 agosto. I piloti sono pregati di confermare la loro presenza telefonando allo 0881/32.838.



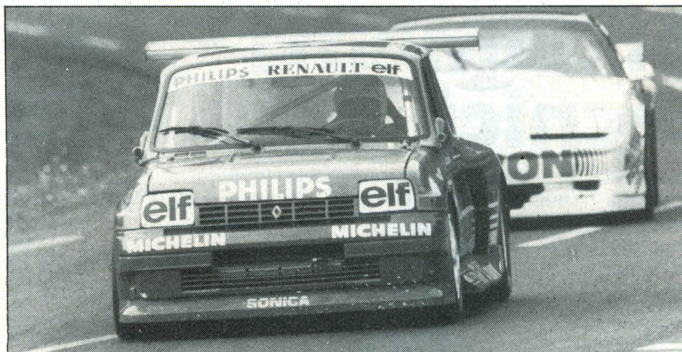
LESTER

Mascherine con Fari
Spoiler con Fari
e Parafanghini per Fuoristrada
VIA NOVARA, 151 - TRECATE (NO) ITALY
TEL. (0321) 74105/74738



Dovrà convivere con il locale campionato produzione Gruppo A in Francia nel 1987

UNA GROSSA grana sta scuotendo l'ambiente delle corse francesi: nel 1987, infatti, anche la nazione transalpina avrà un proprio campionato produzione riservato alle Gruppo A che si correrà in diretta concorrenza con quello, popolarissimo, organizzato dalla Nascar che prevede una normativa libera e molto simile a quella del campionato tedesco. Il grosso interesse delle Case automobilistiche verso questo campionato è notoriamente elevato: alla serie partecipano a livello ufficiale due Renault (nella foto Dppi quella di Bousquet), due Mercedes, le Bmw dell'Équipe Oreca, una Opel Senator iscritta dalla Gene-



ral Motors, due Audi 200 Turbo Quattro più altre vetture interessanti che non potrebbero partecipare alle gare di Gruppo

A, in quanto sprovviste dei requisiti d'omologazione, o abitabilità oppure il numero minimo di esemplari.

Più potenza nel 1987 per la Mini Indy

L'ANNO prossimo la Formula 3000 statunitense, la cosiddetta Mini Indy, dovrebbe avere qualche novità tecnica soprattutto per quanto riguarda la potenza dei propulsori. Come è noto in questa categoria monotipo, vengono usati telai March 86A derivati dai March 85B dell'anno scorso, il propulsore adottato è il sei cilindri Buick che al momento non dà più di 420 cavalli, troppo pochi nei confronti con la consorella europea. Così è intenzione dei dirigenti della categoria di elevare la potenza a 450 cavalli, ottenibili senza particolari lavori e senza mortificare l'ottima resistenza di queste unità. Altre novità verranno dai telai che saranno sempre della March ma di nuovo tipo. Infine non ci sarà più la formula del leasing per il noleggio delle monoposto, mentre saranno aumentati i premi in denaro per ogni corsa e per la classifica finale della serie e incentivata la partecipazione dei giovani provenienti dalla Formula Super Vee.

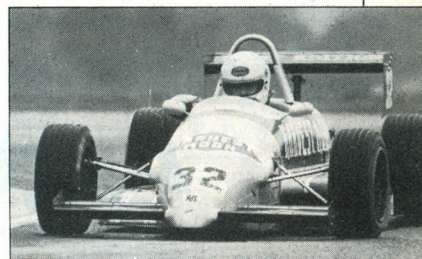
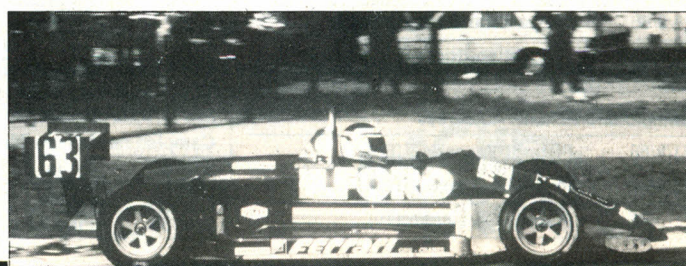


La tragedia di Sydney

DOVEVA essere una grande festa l'ultima gara del campionato australiano di Formula Mondiale. Invece si è trasformata in tragedia quando le Ralt di Graham Watson e Peter Hopwood, sul circuito di Amaroo Park nei pressi di Sydney, sono venute a collisione alla staccata di una curva: la monoposto di Hopwood, letteralmente impazzita, ha superato un guard-rail ed è finita, capotata a ruote in su tra la folla. Il bilancio del tragico volo è stato pesante: uno spettatore ha perso la vita mentre altri sette sono ora ricoverati in ospedale ma non corrono pericolo di vita. Hopwood ha subito ferite non gravi. Per la cronaca la gara è stata vinta da Terry Ryan.

Andreella torna in pista

LIDO Andreella, il popolare fotografo-pilota lombardo, correrà ancora in Formula 3 quest'anno partecipando alla gara di Monza in programma il 31 agosto. Andreella aveva debuttato al Gran Premio Lotteria al volante di una Ralt Rt 30-Alfa Romeo la stessa monoposto con la quale sarà della partita il 31 agosto, dove cercherà l'ottimale messa a punto per presentarsi il più possibile competitivo alla gara di contorno del Gran Premio di Formula 1 del 7 settembre. Nella foto Andreella sulla Ralt.



Graham De Zille si ritira dalla serie Lucas

GRAHAM DE ZILLE, (nella foto Sutton) uno dei migliori piloti di Formula 3 inglesi si è ufficialmente ritirato dall'attività nel campionato Lucas. Figlio del titolare del disciolto team Pegasus, nel quale correva anche l'olandese Gerritt Van Kouwen, De Zille ritornerà in pista nel 1987 sempre in questa categoria con una nuova squadra. La decisione del giovane pilota è da collegarsi con la mancanza di finanziamenti sufficienti a permettergli di correre in un top team.

Fangio in pista a Adelaide

JUAN Manuel Fangio, il settantacinquenne cinque volte campione del mondo di Formula 1, ritornerà... al volante di una monoposto il 25 ottobre in occasione del Gran Premio d'Australia, in programma sul circuito di Adelaide. Lo ha annunciato il premier dell'Australia meridionale John Bannon precisando che il campione guiderà una Mercedes 300 Slr del 1955 messa a disposizione dal museo della Daimler-Benz di Stoccarda. Sarà quindi un altro motivo di attrazione per il Gran Premio che quest'anno vedrà aumentare in modo considerevole il pubblico presente. A tal proposito l'organizzazione ha annunciato che sono stati venduti a tutt'oggi biglietti per una cifra di 5,5 milioni di dollari australiani (circa 11 miliardi di lire italiane).

NOTIZIARIO CSAI

Aggiornamenti tecnici

Ruote e pneumatici Gruppo B: si precisa che per le vetture di Gruppo B la larghezza massima delle ruote complete è quella riportata nella scaletta e il diametro dei cerchi può essere 2" in più o in meno del cerchio di serie.

Cinture di sicurezza: le norme pubblicate sui Notiziari Csaì n. 4/85 - n. 6/85 - n. 8-9/85 sono sempre in vigore.

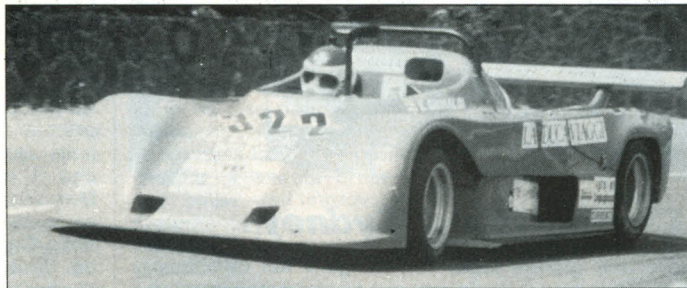
Pompa benzina Sport Nazionale: si precisa che la pompa benzina essendo parte integrante dell'impianto di iniezione deve restare quella prevista dal Costruttore del motore.

Serbatoio Formula Fiat Abarth: si comunica che tutti i serbatoi di carburante sono validi fino al 31-12-1986.

Serbatoi Lancia Rally 037: si ricorda a tutti i possessori di dette vetture di controllare la scadenza dei serbatoi di sicurezza per il carburante montati sulle vetture.

Verifica carburante - N.S.9 Art 6: l'ultima frase del comma a) è sostituita dalla presente: «I contenitori devono essere esclusivamente in metallo con tappo a chiusura stagna esenti all'interno da ogni sostanza inquinante». Per gli autodromi e gli organizzatori si segnala il nominativo del fornitore di detti recipienti attualmente utilizzati dall'autodromo di Monza: Ditta Marzorati - via Watt - 20100 Milano - Tel. 02 - 470326.

Enrico Grimaldi sarà uno dei favoriti delle prossime salite siciliane (Foto Libro)



Le prossime gare

Campionato Italiano Assoluta della Montagna

24/8/86	Macchia-Monte Sant'Angelo (Fg)
31/8/86	Collesano-Piano Zucchi (Pa)
14/9/86	Cefalù-Gibilmanna (Pa)
28/9/86	Coppa Città di Alghero (Ss)
21/9/86	S. Giustino-Bocca Trabaria (Pg)

Campionato Italiano Autocross

31/8/86	Pista di Vaccarino (Pd)
28/9/86	Pista «La Piana» (Bs)
5/10/86	Pista di Spresiano (Tv)

Pneumatici rallies 2. serie: Pneumatici da aggiungere alla lista per il Gruppo N pag. 167.

Pneumatico	Cerchio
215/50	6-6 1/2-7
195/55	5 1/2-6-6 1/2-7
215/55	6-6 1/2-7
195/65	5 1/2-6-6 1/2-7
215/65	6-6 1/2-7

Regolamento tecnico slalom: tutte le vetture dei Gruppi 1 e 3 devono rispettare il regolamento tecnico nazionale pubblicato a pagina 245 dell'Annuario Csaì 1981. Il sedile di guida è libero purchè abbia lo stesso peso di quello di serie. I sedili che non servono possono essere tolti ed il loro peso verrà detratto dal peso indicato sulla scheda d'omologazione della vettura. Le vetture del Gruppo N devono rispettare il regolamento nazionale (scarico libero a valle del collettore ed asportazione dei sedili non utilizzabili) vedi regolamento velocità in circuito e salita.

Collegamento direttore gara-capo servizio cronometraggio: si richiama l'attenzione dei Commissari Sportivi Delegati sul punto 2 della Convenzione Csaì/Ficr là dove prevede che il Commissario Sportivo Delegato farà da collegamento tra il Direttore di Gara e il Capo Servizio Cronometraggio.

Campionato Italiano Rallies

28-31/8/86	Rally Piancavallo (Pn) - Coeff. 3
13-14/9/86	Coppa Valtellina (So) - Coeff. 2
19-20/9/86	Coppa Liburna (Li) - Coeff. 2
4-5/10/86	Rally di Proserpina (Pn) - Coeff. 2
12-18/10/86	Rally di Sanremo (Im) - Coeff. 4
25-26/10/86	Rally Due Valli (Vr) - Coeff. 1
6-8/11/86	Rally Città di Messina - Coeff. 3
28-30/11/86	Trofeo Valle d'Aosta - Coeff. 3
12-14/12/86	Rally del Sestriere (To) - Coeff. 2

Campionato Italiano Slalom

31/8/86	Molini di Triora-Langan (Im)
21/9/86	Trofeo Città di Vico Equense (Na)
5/10/86	Pino Torinese-Superga (To)

Le pagine del «Notiziario Csaì» trattano argomenti inerenti ai regolamenti tecnici e sportivi, spiegano le motivazioni del TNA e ospitano quesiti posti direttamente alla Csaì dai licenziati. Tutto ciò tenendo presente che AUTOSPRINT, da parte sua, continuerà a trattare gli stessi argomenti esprimendo, come sempre, le sue opinioni indipendentemente da queste pagine e in ossequio alla libertà d'informazione.

NOTIZIARIO KARTING

Challenge Fik Club Azzurro 1986 - Trofeo V. Mainenti.
CLASSIFICHE FINALI

CL. 100 CC. JUNIOR

	P. Romea 23-3	Parma 13-4	Roma 27-4	Jesolo 15-6	Totale Utile
1. Massimiliano Orsini	4	0	3	2	5
2. Carlo Cancellieri	6	2	0	4	6
3. Fabrizio De Simone	0	16	7	3	10
4. Gian Luca De Lorenzi	2	7	2	10	11
5. Gherardo Cazzago	8	3	5	6	14
6. Longino Volpato	3	6	12	7	16
7. Andrea Boldrini	7	4	6	13	17
8. Michele Poloni	11	11	10	0	21
9. Emily Newman	12	—	4	5	21
10. Varno Prodocimo	9	10	9	14	28

seguono altri 9 piloti.

CL. 100 CC. SENIOR

	P. Romea 23-3	Roma 27-4	Jesolo 15-6	Fano 13-7	Totale Utile
1. Alessandro Zanardi	2	0	0	11	2
2. Gian Luca Beggio	0	2	2	4	4
3. Emanuele Naspelli	5	3	5	8	13
4. Massimiliano Papis	20	6	6	3	15
5. Giampiero Simoni	3	8	12	6	17
6. Maurizio Mediani	6	11	7	5	18
7. Andrea Gilardi	8	9	3	—	20
8. Antonio Tamburini	13	5	4	—	22
9. Vincenzo Sospiri	4	—	20	0	24
10. Stefania Seyd	9	19	8	15	32

seguono altri 20 piloti.

CL. 135 CC. FK

	P. Romea 23-3	Parma 13-4	Jesolo 15-6	Totale Utile
1. Gianni Morbidelli	0	2	0	0
2. Giovanni Bonanno	2	4	—	6
3. Jorn Haase	—	3	3	6
4. Giuseppe Bugatti	3	5	5	8
5. Eddy Benetti	5	6	4	9
6. Franco Grigoletto	—	10	2	12
7. Giovanni Centenari	—	8	6	14
8. Marco Corberi	6	13	9	15
9. Riccardo Trifoni	8	7	—	15
10. Luca Del Fante	4	12	—	16

seguono altri 5 piloti.

CL. 125 CC. INTERCONTINENTALE C

	P. Romea 23-3	Parma 13-4	Roma 27-4	Fano 13-7	Totale Utile
1. Lamberto Di Ferdinando	0	27	2	2	4
2. Fabio Torsellini	5	4	6	0	9
3. Arturo Baratto	9	0	3	9	12
4. Pierluigi Mellini	17	2	9	4	15
5. Stefano Cagossi	2	6	8	—	16
6. Stefano Buttiero	15	5	—	3	23
7. Paolo Pulliero	25	13	4	7	24
8. Riccardo Tarabelli	4	10	10	18	24
9. Lanfranco Cappelletti	3	12	11	11	25
10. Andrea Maragna	7	11	—	8	26

seguono altri 19 piloti.

CL. 125 CC. F.C.

	P. Romea 23-3	Parma 13-4	Roma 27-4	Fano 13-6	Totale Utile
1. Fabrizio Giovanardi	3	2	0	12	5
2. Luigi Bizzarri	14	4	2	0	6
3. Gennaro Capitelli	4	18	6	2	12
4. Roberto Calcinari	19	0	8	7	15
5. Gianni Mazzola	9	3	3	20	15
6. Pier Mario Cantoni	2	11	—	3	16
7. Gabriele Tarquini	0	6	12	13	18
8. Enrico Zanettin	8	14	5	5	18
9. Alessandro Piccini	7	15	—	4	26
10. Claudio Fanton	5	7	—	15	27

seguono altri 23 piloti.

GP UNGHERIA/Giro per giro al computer

REPLAY



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

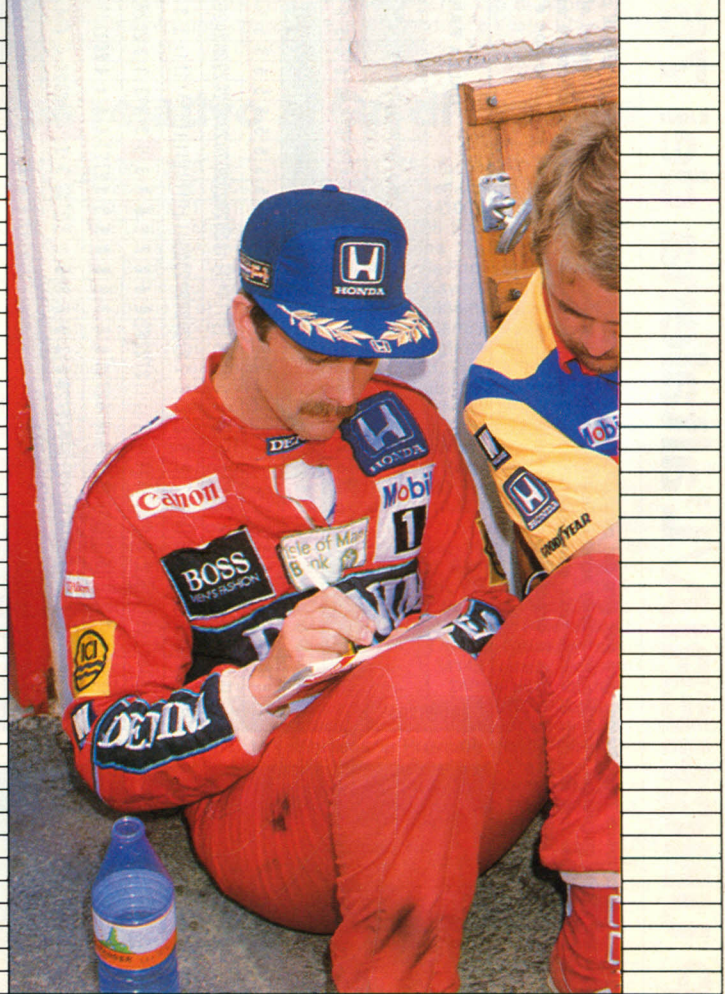
GIRI	N. Piquet Williams Fw011	A. Senna Lotus 98T	N. Mansell Williams Fw011	S. Johansson Ferrari F.1-86	J. Dumfries Lotus 98T	M. Brundie Tyrrell 015	P. Tambay Force Thi 2	P. Streiff Tyrrell 015	P. Alliot Ligier Js27	J. Palmer Zakspeed 861	R. Arnoux Ligier Js27	A. Jones Force Thi 2
1	1'46"082	1'44"301	1'45"420	1'51"509	1'48"746	1'54"256	1'47"016	1'55"022	1'52"800	1'59"477	1'48"967	1'48"176
2	1'39"165	1'38"835	1'39"674	1'40"509	1'39"848	1'42"641	1'39"839	1'43"513	1'43"286	1'44"546	2'13"572	1'39"533
3	1'36"382	1'37"796	1'40"214	1'37"317	1'38"726	1'40"541	1'39"123	1'39"618	1'37"919	1'41"212	1'59"250	1'39"218
4	1'35"668	1'36"232	1'38"620	1'37"412	1'38"538	1'37"527	1'38"832	1'38"360	1'37"675	1'41"512	1'37"048	1'38"531
5	1'35"237	1'35"710	1'36"667	1'39"192	1'38"111	1'39"476	1'38"110	1'38"797	1'41"977	1'39"474	1'37"054	1'38"013
6	1'35"540	1'35"637	1'36"012	1'38"173	1'39"031	1'40"217	1'38"387	1'40"740	1'43"712	1'45"175	1'37"162	1'37"870
7	1'35"762	1'36"410	1'35"398	1'38"749	1'39"253	1'38"613	1'40"701	1'39"896	1'40"800	1'41"042	1'37"941	1'35"993
8	1'35"547	1'36"028	1'35"441	1'39"727	1'37"118	1'40"042	1'38"820	1'38"655	1'39"066	1'39"575	1'39"007	1'36"530
9	1'36"264	1'36"498	1'35"324	1'40"208	1'37"732	1'39"381	1'39"660	1'39"776	1'38"976	1'40"559	1'37"427	1'36"189
10	1'37"734	1'37"138	1'37"230	1'42"557	1'38"579	1'38"662	1'38"505	1'39"733	1'39"944	1'40"363	1'38"545	1'50"962
11	1'36"428	1'36"912	1'40"102	1'46"217	1'37"664	1'38"278	1'38"987	1'40"091	1'39"276	1'40"742	1'38"072	4'36"694
12	1'36"257	1'37"491	1'37"782	1'56"111	1'37"307	1'38"196	1'38"371	1'38"911	1'38"669	1'40"657	1'50"216	1'36"349
13	1'36"135	1'37"626	1'38"367	1'36"585	1'37"680	1'38"631	1'38"321	1'38"383	1'59"282	1'41"465	1'39"119	1'35"363
14	1'35"626	1'36"263	1'36"647	1'34"813	1'37"130	1'37"703	1'37"865	1'38"375	1'40"467	1'40"776	1'37"931	1'36"446
15	1'34"957	1'36"461	1'35"939	1'35"575	1'38"130	1'36"445	1'37"584	1'38"333	1'40"137	1'41"297	1'37"944	1'37"960
16	1'35"467	1'35"345	1'34"891	1'37"241	1'37"860	1'42"802	1'45"407	1'40"410	1'38"350	1'40"366	1'40"039	1'39"942
17	1'35"712	1'35"776	1'34"503	1'38"780	1'36"858	1'38"860	2'03"040	1'39"030	1'39"455	1'41"756	1'44"322	1'37"305
18	1'35"107	1'37"715	1'36"101	1'39"912	1'38"330	1'37"810	1'37"636	1'38"930	1'39"953	1'42"861	1'41"512	1'38"105
19	1'35"670	1'35"093	1'39"040	1'40"829	1'37"228	1'36"819	1'38"554	1'37"767	1'39"849	1'40"844	1'38"858	1'39"826
20	1'36"452	1'35"299	1'34"949	1'40"912	1'37"167	1'38"844	1'38"492	1'38"971	1'40"898	1'43"256	1'37"421	1'36"653
21	1'36"520	1'34"885	1'37"323	1'45"187	1'37"763	1'38"119	1'40"296	1'38"067	1'41"619	1'40"922	1'38"080	1'36"703
22	1'34"814	1'34"549	1'34"421	1'58"914	1'36"773	1'38"027	1'39"244	1'38"832	1'43"235	1'40"240	1'38"799	1'37"889
23	1'34"115	1'34"462	1'37"397	1'36"141	1'37"950	1'36"857	1'37"152	1'38"018	1'42"097	1'43"565	1'38"711	1'35"945
24	1'34"267	1'34"159	1'36"176	1'34"187	1'47"093	1'37"596	1'39"066	1'37"963	1'39"599	1'41"110	1'37"298	1'36"823
25	1'35"239	1'34"229	1'35"620	1'35"175	1'37"966	1'38"852	1'42"532	1'38"918	1'39"912	1'40"900	1'37"742	1'37"103
26	1'33"941	1'35"709	1'38"632	1'34"446	1'40"179	1'38"442	1'38"390	1'37"900	1'40"483	1'41"140	1'37"662	1'39"197
27	1'33"905	1'35"155	1'37"102	1'34"612	1'37"312	1'38"129	1'38"362	1'36"890	1'42"005	1'44"245	1'41"898	1'39"870
28	1'34"353	1'33"271	1'41"167	1'34"818	1'37"182	1'36"093	1'37"442	1'38"189	1'40"946	1'48"055	1'38"251	1'37"032
29	1'33"968	1'33"283	1'56"327	1'34"892	1'40"967	1'36"984	1'39"940	1'38"713	1'42"285	5'26"957	1'38"461	1'35"878
30	1'35"266	1'34"746	1'35"926	1'33"481	1'37"991	1'36"823	1'38"863	1'39"419	1'43"704	1'43"266	1'38"658	1'35"382
31	1'34"114	1'33"150	1'36"327	1'33"623	1'38"332	1'37"422	1'37"186	1'37"013	1'42"471	1'40"601	1'57"497	1'36"511
32	1'34"156	1'36"557	1'34"274	1'36"885	1'37"236	1'37"395	2'04"838	1'41"385	1'39"459	1'39"185	2'01"023	1'41"091
33	1'35"034	1'36"013	1'34"934	1'36"032	1'41"320	1'37"621	1'44"632	1'42"203	1'39"438	1'38"449	1'36"747	1'37"683
34	1'34"734	1'35"113	1'34"760	1'39"598	2'01"518	1'36"769	1'47"086	2'29"135	1'38"815	1'38"539	1'37"862	1'38"449
35	1'38"341	1'32"812	1'34"166	1'35"267	1'37"693	1'44"701	2'03"978	1'36"415	1'40"527	1'38"760	1'38"446	1'35"073
36	1'55"134	1'32"753	1'34"906	1'34"887	1'36"047	1'37"709	1'35"616	1'36"353	1'38"361	1'38"632	1'36"407	1'35"414
37	1'35"593	1'32"961	1'34"777	1'34"891	1'36"345	1'40"129	1'38"573	■ 1'35"832	1'38"001	1'40"896	1'37"162	1'34"889
38	1'33"402	1'32"153	1'35"380	1'37"981	1'36"051	2'02"943	1'35"942	1'38"196	1'38"349	1'44"033	1'36"688	1'34"905
39	1'34"968	1'32"005	1'39"438	1'35"930	1'36"550	1'36"597	1'36"838	1'36"644	1'40"026	1'40"244	1'38"361	■ 1'33"896
40	1'33"224	1'33"551	1'36"072	1'35"564	1'37"045	1'36"312	1'35"842	1'38"010	1'38"909	1'39"437	1'36"752	1'34"925
41	1'35"567	1'32"939	1'36"512	1'35"278	1'36"916	1'36"776	1'37"164	1'37"866	1'37"780	1'42"151	1'36"219	1'34"111
42	1'35"415	1'37"095	1'34"553	1'34"306	1'36"847	1'37"931	1'35"698	1'37"709	1'37"154	1'39"712	1'36"977	1'34"399
43	1'34"170	1'55"652	1'35"105	1'34"308	1'40"929	1'41"699	1'37"975	1'38"190	1'39"331	1'41"689	1'35"893	1'35"564
44	1'34"664	1'32"557	1'35"579	1'38"322	1'37"907	1'41"983	1'35"890	1'38"222	1'37"789	1'40"603	■ 1'35"144	1'35"121
45	1'32"380	1'32"824	1'38"207	1'34"886	1'36"900	1'40"903	1'36"983	1'41"948	1'37"227	1'39"022	1'35"363	1'36"028
46	1'33"011	1'33"001	1'45"813	1'34"115	1'38"104	1'37"542	1'36"276	1'37"716	1'36"820	1'39"269	1'35"558	1'37"458
47	1'33"602	1'33"844	1'55"240	1'34"454	1'37"586	1'38"349	1'36"512	1'37"135	1'37"999	1'40"870	1'36"386	
48	1'33"871	1'34"087	1'33"866	1'33"746	1'37"991	1'36"737	1'36"315	1'36"978	1'36"961	1'40"756	1'38"276	
49	1'34"615	1'33"918	1'33"246	1'33"688	1'37"592	1'36"637	1'35"152	1'37"787	1'38"393	1'41"666		
50	1'33"234	1'35"486	1'35"947	1'34"172	1'38"293	1'37"395	1'35"781	1'38"583	1'37"018	1'42"397		
51	1'36"811	1'38"328	■ 1'32"965	1'37"567	1'37"958	1'37"096	1'36"549	1'38"608	1'37"828	1'40"166		
52	1'34"379	1'36"684	1'35"027	1'35"307	1'38"505	1'37"492	1'36"516	1'37"664	1'37"664	1'37"622	1'40"560	
53	1'34"040	1'36"442	1'33"808	1'35"029	1'38"487	1'40"916	1'38"175	1'37"036	1'37"360	1'40"006		
54	1'36"028	1'36"920	1'35"510	1'36"515	1'37"145	1'37"238	1'36"192	1'36"527	1'36"205	1'39"588		
55	1'37"148	1'36"697	1'35"981	1'36"744	1'36"739	1'36"894	1'35"618	1'36"746	1'36"692	1'39"099		
56	1'35"536	1'36"037	1'36"789	1'34"804	1'39"098	1'35"886	1'36"085	1'36"913	1'35"329	1'39"988		
57	1'36"311	1'37"697	1'35"191	1'35"254	1'36"356	1'37"051	■ 1'33"840	1'36"541	1'36"288	1'39"476		
58	1'33"642	1'34"992	1'35"981	1'34"883	1'36"759	1'40"596	1'36"668	1'38"647	1'36"983	1'39"159		
59	1'35"104	1'34"652	1'36"267	1'34"762	1'40"577	1'36"453	1'36"856	1'38"032	1'37"325	■ 1'38"091		
60	1'34"952	1'36"784	1'35"656	1'34"223	1'36"978	1'38"147	1'36"370	1'36"429	1'35"968	1'39"900		
61	1'34"142	1'33"380	1'35"515	1'33"636	1'36"234	1'36"043	1'35"229	1'36"562	1'36"026	1'45"790		
62	1'33"574	1'33"068	1'35"837	1'34"333	1'36"068	1'35"060	1'36"369	1'36"543	1'36"273	1'43"539		
63	1'32"136	1'33"121	1'38"857	1'33"524	1'37"401	1'34"666	1'35"342	1'36"224	1'38"321	1'40"614		
64	1'35"083	1'34"611	1'37"375	1'34"125	1'36"843	■ 1'34"633	1'35"757	1'36"481	1'37"839	1'44"029		
65	1'32"598	1'32"912	1'36"052	1'33"708	1'42"042	1'35"594	1'36"911	1'36"935	1'37"193	1'40"799		
66	1'34"581	1'32"691	1'35"877	■ 1'33"474	1'36"782	1'36"782	1'36"445	1'36"063	1'36"904	1'36"855	1'41"323	
67	1'36"567	1'35"419	1'37"345	1'35"408	1'37"995	1'38"131	1'37"282	1'37"028	1'36"495	1'40"924		
68	1'32"326	1'33"462	1'34"117	1'35"591	1'39"607	1'38"415	1'37"893	1'37"140	1'35"618	1'40"055		
69	1'32"626	1'31"435	1'34"287	1'35"018	1'36"142	1'36"061	1'35"904	1'36"651	■ 1'35"042	1'40"862		
70	1'31"879	1'33"708	1'34"421	1'35"186	1'35"937	1'36"359	1'34"850	1'36"603	1'36"487	1'41"078		
71	1'31"782	1'31"271	1'36"677	1'36"097	1'35"652	1'35"313	1'34"935	1'36"296	1'45"158			
72	1'31"485	■ 1'31"261	1'35"342	1'37"394	1'36"060	1'36"446	1'35"452	1'37"145	1'39"652			
73	● 1'31"001	1'31"498	1'36"849	1'36"805	■ 1'35"414	1'37"666	1'36"684	1'38"620	1'40"408			
74	1'32"792	1'37"853	1'35"929	1'38"172	1'36"637	1'37"691	1'39"699	1'41"171		</		

G. Berger Benetton B.186	T. Boutsen Arrows A8	K. Rosberg McLaren Mp4/2C	T. Fabi Benetton B.186	A. Nannini Minardi M.185 B	M. Alboreto Ferrari F.1-86	D. Warwick Brabham B145	A. Prost McLaren Mp4/2c	P. Ghinzani Osella Fa1 G	C. Danner Arrows A8	R. Patrese Brabham B1.55	A. De Cesaris Minardi M.186	H. Rothengatter Zakspeed 881	A. Berg Osella Fa1 F
------------------------------------	--------------------------------	-------------------------------------	----------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	-----------------------------------	-----------------------------------	------------------------------------	-------------------------------	------------------------------------	---------------------------------------	--	--------------------------------

1'53"306	1'57"378	1'51"164	1'54"477	1'56"593	1'53"010	1'56"085	1'47"884	2'00"521	2'01"268	1'52"105	1'58"182	1'59"342	■3'00"202
1'41"491	1'44"224	1'40"034	1'42"785	1'42"886	1'40"916	1'44"984	1'39"400	1'45"900	1'46"240	1'40"838	1'45"515	■1'57"208	
1'37"887	1'39"751	1'37"563	1'38"488	1'39"287	1'37"848	1'38"580	1'39"295	1'44"223	1'41"928	1'37"542	1'40"673		
1'38"829	1'39"425	1'37"491	1'37"283	■1'39"204	1'37"100	1'38"373	1'38"492	1'43"305	1'39"565	■1'37"263	1'41"030		
1'41"277	1'39"530	1'37"931	1'40"867	1'40"982	1'38"181	1'38"867	1'38"030	1'43"422	■1'38"631	1'38"913	■1'40"570		5
1'38"980	1'41"830	1'37"428	1'38"188	1'41"994	1'38"994	1'39"624	1'35"553	1'45"299	1'43"332				
1'41"024	1'43"331	1'36"198	1'38"895	1'44"463	1'37"289	1'40"771	1'35"839	1'44"246	2'35"739				
1'40"379	1'40"692	1'37"069	1'37"759	1'43"265	1'40"126	1'38"396	1'34"999	1'44"886					
1'38"624	1'40"368	1'36"014	1'37"193	1'47"128	1'39"656	1'39"275	1'34"765	■1'43"280					
1'38"277	1'40"974	1'37"322	1'39"538	2'07"231	1'38"669	1'39"447	1'35"917	1'43"794					
1'38"173	1'40"534	1'37"354	1'37"461	1'40"649	1'37"980	1'37"790	1'35"756	1'44"542					
1'37"690	1'39"549	1'37"120	1'36"910	1'42"914	1'38"488	1'37"352	1'34"630	1'50"055					
1'37"140	1'40"851	1'37"744	1'39"159	1'42"059	1'38"470	1'37"446	1'36"307	1'46"687					
1'36"781	1'39"268	1'38"360	1'36"957	1'44"684	1'37"339	1'38"056	1'36"716	1'44"908					
1'36"675	■1'39"022	1'38"414	1'36"181	2'15"235	1'37"880	■1'36"084	1'37"639	1'45"603					
1'37"620	1'40"176	1'43"102	1'53"359	1'41"777	1'39"337	1'41"961	1'40"530						
1'36"973	1'40"992	1'47"119	2'50"205	1'42"793	1'37"937	1'37"914	15'06"370						
1'36"003	1'40"588	1'55"930	■1'35"887	1'41"602	1'37"234	1'36"939	1'35"884						
1'36"746	1'46"135	1'35"001	1'36"489	1'42"787	1'41"871	1'37"794	1'34"364						
1'35"651	2'06"464	1'37"231	1'37"656	1'41"362	1'58"005	1'37"750	1'35"149						
1'35"921	1'40"245	1'35"694	1'37"402	1'43"305	1'35"403	1'37"747	1'35"210						
1'35"743	1'41"016	1'36"140	1'39"047	1'42"086	1'35"385	1'38"629	1'36"068						
1'35"960	1'43"116	1'36"411	1'37"154	1'41"018	■1'34"846	1'36"619	■1'33"422						
1'37"505	1'42"543	1'39"971	1'35"999	1'46"496	1'35"132	1'38"206							
1'39"768	1'40"623	2'01"565	1'38"354	1'41"668	1'38"266	1'38"472							
1'36"023	1'40"809	3'19"111	1'37"202	1'42"272	1'38"241	1'37"824							
1'35"656	1'41"953	■1'32"684	1'38"003	1'41"641	1'35"589	1'36"767							
1'36"345	1'41"064	1'33"677	1'54"746	1'47"246	1'36"156	1'37"273							
1'36"214	1'43"227	1'34"402	1'38"651	1'45"562	1'53"515								
1'37"185	1'41"580	1'33"901	1'41"640	1'10"378									
1'38"525	1'41"337	1'34"593	1'40"685										
1'37"282	1'40"583	1'34"378	1'41"317										
1'35"766	1'41"065	1'35"867											
1'38"330	1'42"021	2'03"914											
1'44"245	1'40"446												
1'55"191	1'39"968												
■1'35"501	1'40"093												
1'35"976	1'39"712												
1'37"291	1'40"412												
1'36"277	2'40"762												
1'36"657													
1'36"186													
1'37"548													
1'50"030													

Chi va e chi viene

Berger su Ferrari? Non è uno scherzo ma, almeno per ora, non si tratta di una F.1. (FotoAmaduzzi) ma di una berlina. In futuro, chissà: un altro dei candidati, Mansell, ha già rifirmato per la Williams (Foto-Colombo)





Festa sul podio del Gp Francia: Prost, Mansell e Piquet, suo compagno di squadra alla Williams, hanno fatto saltare il tappo alla tradizionale bottiglia di champagne (FotoVillani)

TOTOARRIVO DENIM AUTOSPRINT/100 vincitori del concorso n. 4

Mansell premia un suo tifoso

«VOLLI SEMPRE VOLLI...» recitava Vittorio Alfieri e buon tesoro di questa massima deve aver fatto il signor Lorenzo Amadei di Carpegna di Pesaro. Ricordate? È quel lettore che in seguito ad un errore è stato prima dichiarato vincitore del concorso «Totoarrivo» Denim-Autosprint relativo al Gp del Belgio, e poi retrocesso al secondo posto, perché una verifica delle schede aveva dimostrato che il reale vincitore del concorso era il Signor Stefano Laguzzi. Amadei, comunque, non si è arreso e nel «Totoarrivo» dedicato al Gp di Francia si è assicurato l'agognata Vespa 125 «Nelson Piquet Pole Position». A Carpegna, dunque, possono cominciare ad organizzare i festeggiamenti a dedicare a questo loro concittadino che si è mostrato in grado di salire per la seconda volta sul podio del «Totoarrivo» e in questa occasione veramente, sul gradino più alto. Visto che anche in questo «Totoarrivo» relativo al Gp di Francia Amadei ha ottenuto il suo risultato vincente puntando su Mansell primo al traguardo, è lecito attribuirgli una spiccata simpatia per il bravo pilota inglese che, assieme all'altro pilota della Williams Nelson Piquet, gli ha

consentito, in fondo, di aggiudicarsi prima il giaccone Denim team Williams e ora la Vespa 125 «Pole Position». Del resto i due assi della Williams oltre ad essere il fulcro del nostro concorso sono anche i due super favoriti nella corsa al titolo di campione mondiale di F. 1. Non male, comunque, è andata anche a Alfonso Vermiglio, di S. Cesareo - Cava dei Tirreni, in provincia di Salerno e a Nazario Cugnigni, di Castelfiorentino (Fi) che sono arrivati «sul podio» dopo una bella volata spalla a spalla con il vincitore. A loro vanno rispettivamente: un giaccone Denim del team Williams e un orologio Denim Casio F. 1. Per leggere i nomi anche degli altri 97 vincitori dei bellissimi premi messi in palio nel concorso «Totoarrivo» vi rimandiamo all'elenco riportato qui sotto. Ricordiamo poi che è in corso lo spoglio delle schede relative al Gp di Germania e che i pronostici relativi al Gp d'Ungheria chiuderanno il concorso. L'appuntamento finale è per il Gp di Monza in occasione del quale verranno consegnate ai sei vincitori le Vespe 125 «Nelson Piquet pole position» dei concorsi «Totoarrivo» Denim-Autosprint.

Tutti i vincitori del concorso relativo al Gp di Francia

1° premio (Vespa 125 Nelson Piquet): Lorenzo Amadei, Via Castello 13, 61021 Carpegna (Ps).

2° premio (Giaccone Denim): Alfonso Vermiglio, via Gaetano Cinque 32, 84013 S. Cesareo - Cava dei Tirreni (Sa).

3° premio (Orologio Denim Casio F. 1): Nazario Cugnigni, V.le 1. Maggio 15, 50051 Castelfiorentino (Fi).

Dal 4° al 10° premio (Maxi ombrello Denim): Salvatore Saraò, Via Maio Mariano 41, 98057 Milazzo (Me); Giovanni Bellini, Via Antonio Fontana 4, 26100 Cremona; Andrea Minghini, Via Matteotti 8, 44011 Argenta (Fe); Maurizio Boccaccini, Via dei Torriani 8, 00164 Roma; Piero Laguzzi, V.le Nicola Arata 5/8, 16043 Chiavari (Ge); Stefano Sottana, Via M. Fortini 12, 30174 Mestre (Ve); Roberto Sancin, V.le G. Cesare 109, 00193 Roma.

Dall'11° al 20° premio (T-Shirt Denim): Roberto Scardala, Via del Mattatoio 34, 00024 Castel Madama (Roma); Luciano Biancheri, Via Cesare Battisti 4, 18038 S. Biagio della Cima; Raffaele De Martino, Via R. Bosco 580, 80069 Vico Equense (Na); Massimo Venuti, Via Epicarmo 452, 96011 Augusta (Sr); Paolo Lipanie, Via Cologna 47/1, 34100 Trieste; Roberto Cecconi, Via Mazzini 14, 60035 Jesi; Roberto Cirilli, Via P. Marchetti 47, 62010 S. Egidio di Montecassiano (Mc); Emanuele Muro Pelliconi, Via L. Bizzali 9, 00043 Ciampino (Rm); Maurizio Rinaudo, Via Marinella 27, 91100 Trapani; Domenico Peluso, Via Portuense 191, 00149 Roma.

Dal 21° al 100° premio (Confezione regalo Denim): Libero Api, Via G. Vico 2, 60019 Senigallia (An); Michele Barmeschi, Via Matteotti 45, 53037 S. Gimignano (Si); Dario Emi Benetelli, Via G. Marconi 57, 25070 Barche (Bs); Andrea Bernardi, Via Divisione Tridentina 4, 24100 Berga-

mo; Alberto Bertot, Via Cavour 106, 10070 Corio (To); Giorgio Bonacorsi, Via Giovannoni 45, 61045 Pergola (Ps); Fabio Borghin, Via Ortigara 71, 36100 Vicenza; Massimiliano Borin, Via Licinio Murena 56, 00175 Roma; Alessandro Brina, Via Domenico Panetti 16, 44100 Ferrara; Nerina Bachetti, Via S. Pietro di Lisciano 32, 63100 Ascoli Piceno; Argo Brunatto, B.ta Mollar 22, 10040 Rubiana (To); Rita Canal, Via Roma 26, 32012 Cappella Maggiore (Tv); Gianluca Camagna, Largo J.A. Strindeberg 39, 00142 Roma; Maurizio Castagna, Via S. Francesco 8, 36033 Isola Vicentina; Massimo Cataldi, Via Pecastel 32, 18037 Pigna (Im); Antonio Cenacchi, Via Albani 22, 40129 Bologna; Francesco Ciaramelli, Via Di Castello 71, 50019 Sesto Fiorentino (Fi); Francesco Cittadini, Via Ombrone 7, 06034 Foligno (Pg); Michele Cocus, Via P. Veronese 1, 34074 Monfalcone (Go); Mara Consorte, Via Castelletto 2, 21012 Cappella Maggiore (Tv); Zeno Dalla Rovere, Via Lungadige Catena 9, 37138 Verona; Nicoletta De Angelis, Via Lunigiana 23, 20125 Milano; Gianni Errani, Via Manara 4, 22070 Casnate (Co); Daniele Etori, Via Davanti 2, 41037 Gavello di Mirandola (Mo); Riccardo Fadda, Via Tortoli, 0845 Lanusei (Nu); Claudio Fantozzi, Via Superga 53, 10020 Baldissero Torinese (To); Giordano Farolfi, Via G. Puccini 29, 49017 Conselice (Ra); Massimo Ferrua, Via Mazzini 17, 12030 Caramagna Piemonte (Cn); Enrico Gaetani, Via A. Vespucci 9, 35010 Cadonoghe (Pd); Salvatore Gagliano, Via Sartirana 1, 20021 Bollate (Mi); Andrea Gattelli, Via Giambellino 131/3, 20147 Milano; Luciano Gentile, Via Sinuessa 8, 00183 Roma; M. Chiara Gentili, Via Borgo di Fondo 6, 19034 Nicola Ortonovo (Sp); Umberto Gibellini, Via Merighetti 22, 20019 Settimo Milanese (Mi); Luca Goldoni, Via 1. Maggio 235, 41019 Soliera (Mo); Enrico Gottifredi, Via Manzoni 13, 22051 Bellano (Co); Michele Gugliotta, Via Salita Alla Chiesa 2/11, 16161 Fegino, Genova; Iacono Salvatore Antonio, Via dei Cedri 17, 97013 Comiso (Rg); Cinzia Innocenti, Via Fiera 6, 52010 Soci (Ar); Gabriele Leoni, Via Torre 10, 38070 Pietramurata (Tn); Sandro Lanza, Via Raffaello Sanzio 15, 41016 Novi di Modena (Mo); Nicola Lavacca, Via S. Pellico

32, 70032 Bitonto (Ba); Paola Leso, Via Grietz, 37021 Boscohiesanuova (Vr); Paolo Lipanie, Via Cologna 47/1, 34100 Trieste; Ebe Malagoli, Via P. Agosti 59, 18038 Sanremo (Im); Sergio Mari, Via Fosse Ardeatine 23, 43039 Salsomaggiore (Pr); Elsa Marletti, Via Fonte Solfiorosa 9, 14014 Montafia (At); Giuseppe Saverio Matteucci, Via Prov. Bagnara 121, 48020 Villasmartino di Lugo (Ra); Giuseppe Michelini, Via Campo Vallone 1, 05020 Capitone (Tr); Mauro Migliore, Via San Remo 1, 19922 Carmagnola (To); Piero Mimmi, Via della Torba 33, 00158 Roma; Filippo Missio, Via Napoli 59/1, 33100 Udine; Andrea Missiroli, Via Chianti 20, 48100 Ravenna; Carlo Moreschi, Via Guarenti 1, 20052 Monza (Mi); Claudio Morri, Via Capinera 20, 18038 Sanremo (Im); Gabriele Mulazzani, Via Angelo Battelli 27, 61100 Pesaro; Michele Natale, Via S. Pasquale 26, 81025 Marcianise (Ce); Erica Nesti, Via del Melo 115, 51018 Pieve a Nievole (Pt); Guglielmo Nesti, Via Roma 145, 80058 Torre Annunziata (Na); Eliseo Nicola, Via Zara 28, 14100 Asti; Paolo Orsini, Via Umberto I° 18, 26010 Dovera (Cr); Leonardo Papagni, Via Campo Romano 6, 34016 Villa Opicina (Ts); Poierantonio Pasini, Via Piave 8, 31100 Treviso; Giuliano Pastrovicchio, Via Frescobaldi 31, 34148 Trieste; Gesuino Pesenti, Via Ronco Alto 11, 24018 Villa D'Almè (Bg); Lucia Pieretti, Via Angeli 18, 31021 Mogliano Veneto (Tv); Marco Pinausi, Via Buonarroti 2, 34170 Gorizia; Annamaria Previtali, Via D. Torni, 24060 Gorlago (BG); Paolo Savarese, Via Casa Miccio 27, 80062 Meta (Na); Pasquale Sorbo, Via Santa Croce 55, 81020 Capodrise (Ce); Loris Susanna, Viale Matteotti 34, 31015 Conegliano Veneto (Tv); Nadia Tamagnini, Via Affogalasinio 64 int. 14 00148 Roma; Gianpiero Todaro, Vicolo Madonnina 9, 37129 Verona; Carlo Tomasoni, Via Capuccini - Cascina Daria, 24048 Romano L. (Bg); Vincenzo Turrà, Via N. Nasi 6, 88100 Catanzaro; Luciano Vergari, Via Casal Sansoni 20/G, 00135 Roma; Renata Visani, Via Primieri 16, 48100 Ravenna; Andrea Zatta, Via Roma 56, 43011 Busseto (Pr); Danilo Calabretta, Via Martinez 5, 95024 Acireale (Ct); Ruggero Rossi, Via Garibaldi 26, 40061 Minerbio (Bo).

Mazza e pallina contro lo stress

Turbo golf

La tensione e il rumore delle corse hanno il loro fascino, ma possono logorare. Ecco perché molti piloti si scaricano con le lunghe e silenziose passeggiate sui «green»

di Lino Ceccarelli

IL MONITO dei medici è: non illudersi! Secondo loro non sono poi tante, e nemmeno sicure, le indicazioni per proteggersi e curarsi, prima e dopo, uno stress acuto. Per fortuna, le prime e più immediate risposte ad un impegno psico-fisico violento e concentrato nel tempo sono a carico dello stesso organismo sottoposto a fatica e si manifestano naturalmente. Ci riferiamo, per esempio, all'autoregolazione dell'equilibrio idrosalino e alla maggiore quantità di zuccheri liberata dal fegato. Per sua iniziativa e volontà, l'individuo sottoposto ripetutamente a stress non comuni (consideriamo qui un «campione» per eccellenza, il pilota di F. 1) cerca attraverso fattori correttivi di dare alla propria esistenza extra-lavorativa un ritmo e una serenità che facilitino un pronto recupero delle energie e, di conseguenza, il pieno ripristino della forma. Non esiste, per i medici, una ricetta precisa e convincente per riparare i danni da stress. Ancora dalla F. 1 vengono gli esempi più contrastanti, se non proprio opposti. Fra i piloti, c'è chi impiega il tempo libero inforcando una maxi-moto (Alboreto ...), volando ai comandi di un executive (Piquet, Mansell, Lauda,...), solcando le onde del mare alla manetta di un offshore (Ickx, Pironi, ...).

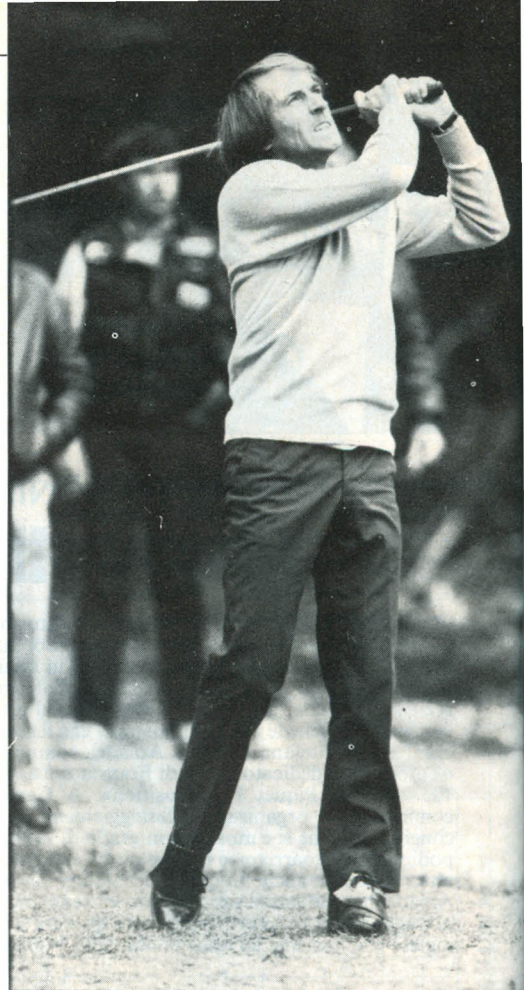
E c'è chi invece si dedica a sport più tranquilli, certo meno rischiosi, come il gioco del golf. Chi sono? Presto detto: Laffite, Prost, Cheever, Mansell, Watson, Reutemann, ... La ragione è di tutti, se è vero che i risultati sportivi in F. 1 premiano gli uni e gli altri in pari misura. La sola differenza (ambientale) semmai è in termini di decibel: chi pratica il golf passa dal rumore assordante di 1000 cavalli sfrenati al bucolico assoluto silenzio dei prati e dei boschi. «Il golf è una dolce malattia — scrive Marco Mascardi, presidente del gruppo giornalisti golfisti — basta essere contagiati. La quantità di malanno è un fatto secondario che non classifica il confine fra giocatore e non giocatore: il

resto è silenzio». E passione, aggiungiamo noi. Le istantanee di Prost e Mansell, impegnati nel recente torneo del vip sul percorso «in» di Deauville, in Francia, hanno fatto il giro del mondo: loro e non altri, i due irriducibili avversari, candidati al casco iridato della F. 1 87, si scoprono amici e confidenti sulla via che porta al green. Ma c'è di più: le foto sono sicuramente servite alla causa del golf, alla sua promozione ed alla sua diffusione. Alain Prost, in questo senso, è un personaggio-leader perché il popolare campione del mondo è praticante «a tempo pieno» del golf. Quando nell'ottobre scorso, durante le sue vacanze romane, lo accompagnammo in Vaticano per un'udienza privata di Giovanni Paolo II, ci pregò di inserire nel programma del week-end una partitina a golf. E così



sugli antichi links dell'Acquasanta, con un pret-à-porter rimediato sul posto, Prost si esibì per qualche buca, senza lode e senza infamia, ma con tanta determinazione. Anche in quell'occasione le foto di Prost-golfista (e, non dimentichiamolo, fresco campione del mondo in F. 1) trovarono spazio sui giornali e riviste dei cinque continenti.

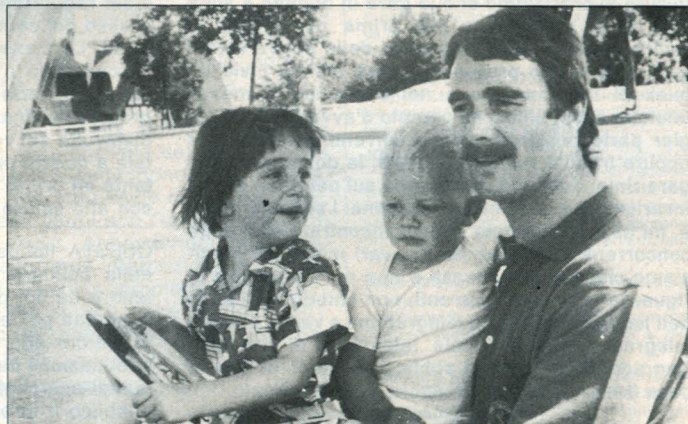
«Sono convinto — confessa Alain — che il golf diventerà un accessorio sempre più insostituibile del nostro modello di vita se vogliamo che la nostra esistenza resti a misura d'uomo». Per tenersi legato a filo doppio al golf, Prost ha addirittura acquistato un percorso, nel sud della Francia, a quattro passi (guarda caso!)



dall'autodromo di Digione-Prènois. Casa e bottega, insomma.

«Lo considero anche un business — giura Alain — Appena il «course» sarà pronto, vi organizzerò un torneo con tutti i vip della formula 1 e dintorni. Spero che non manchi all'appello Jacques (Laffite è il suo compagno di gioco preferito, ma prima ancora suo insegnante - n.d.r.) perché vuol dire che sarà allora completamente ristabilito».

Nel circo c'è gente che sta prendendo lezioni a ritmo accelerato per essere fra gli invitati (a pagamento?). Maria Grazia Donato, p.r. Saima, è sicura di farcela; quando può fa gli straordinari, preferibilmente al Pevero, in Costa Smeralda, dove la vacanza le permette di unire l'utile al dilettevole. E dalla prima presonalizzata edizione del «Alain Prost invitational» (che fa il paio con i più celebri Bob Hope Desert Classic e Bing Crosby National d'oltre oceano) non vuole restare escluso, fra gli altri, il collega Adriano Costa che su al Sestriere, il golf più alto d'Europa, si bea di tanto in tanto al fresco, poco importa se in debito di ossigeno alla sua età! Non è però sicuro al 100 per cento, ma è molto probabile, che un torneo dei vip (anche) della F. 1 e dintorni si giochi prima in Italia che in Francia. Dice Mario Pinzi, marchigiano di Roma, 49 anni, titolare già dell'agenzia Quattro e



Alain Prost (in alto e nella pagina a fianco col collega Ceccarelli) ama moltissimo il golf: è stato «contagiato» da Laffite (nella pagina a fianco in alto). Anche Mansell è un patito del «green». A sinistra lo vediamo in una curiosa capriola, forse per un colpo sbagliato, mentre sopra è in compagnia dei figli al 7. torneo di Deauville in Francia

ora Promomax, organizzatore e gestore di importanti manifestazioni professionistiche e non, pure internazionali: «Ormai anche da noi sono maturi i tempi di appuntamenti vip per il golf. In collaborazione con Autosprint e con altre due testate (una femminile e l'altra destinata al mondo degli affari) abbiamo in cantiere un meeting di grossi nomi dello sport, a cominciare naturalmente dalla F. 1, e dalla finanza, della cultura e della politica. Da una ricerca di mercato è derivata quasi la necessità di allestire un avvenimento del genere: la domanda si fa sempre più pressante. E poi l'interesse dei media non può che essere grande, a vantaggio soprattutto del golf». □

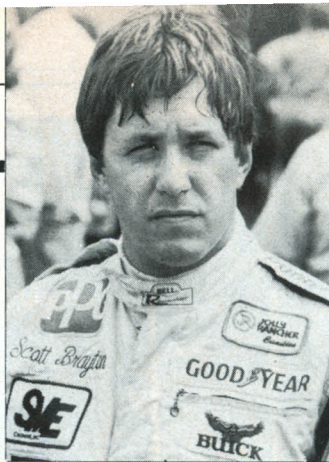
Ferrari oltre Manica

VI SCRIVO nella speranza che mi sappiate dare delle indicazioni sul futuro della Ferrari. Mi auguro che le scelte che verranno adottate a Maranello riportino al più presto il Cavallino rampante ai vertici visto che forse mai come oggi si è dibattuto in così gravi problemi tecnici. Arriverà Barnard a risolvere i problemi telaistici e di aerodinamica? Ma starà davvero a lavorare in Gran Bretagna alla Ferrari International di cui si parla da qualche giorno? È possibile secondo voi tornare sul trono della F. 1 concedendo la macchina a centinaia di chilometri di distanza fra una sede tecnica e l'altra? E per quanto concerne i piloti saranno loro a pagare gli insuccessi della F. 1/86? Mi auguro di no perché anche il criticatissimo Johansson finora è stato il pilota che meglio di Alboreto ha saputo trarre quel poco che la monoposto rossa era in grado di dare quest'anno. Io credo che entrambi meritino la ricon-

ferma se non altro per dimostrare quello che valgono alla guida di una monoposto competitiva. Cosa ne dite al proposito?

Luciano Guerra - Pistoia

SE ALLA Ferrari hanno deciso di strappare alla McLaren un tecnico del valore di Barnard vuol dire che hanno anche vagliato attentamente quali sono i rischi di lasciare la possibilità all'ingegnere inglese di agire oltre la Manica. Il valore di Barnard non si discute con la Mp 4/2B ha conquistato due titoli consecutivi ed è ancora in lizza per il terzo con Alain Prost. Riguardo ai piloti in effetti sarebbe giusto dare a entrambi una possibilità di riscatto. In questo periodo di mercato impazzito è veramente difficile fare delle previsioni anche perché le proposte e le false voci si susseguono come brezze di vento. Si parla insistentemente di Berger al posto di Johansson, come si parla di un probabile arrivo di Prost in cambio di Alboreto che andrebbe alla McLaren. Tutto e il contrario di tutto. Staremo a vedere.



La scoperta dell'America

CARO AS sono un ragazzo di 14 anni che segue con molto interesse oltre alla F.1 anche il campionato americano di F. Cart. Vi disturbo per chiederVi alcuni dati su un pilota americano, Scott Brayton, di cui spesso ricorre il nome nei vostri servizi ma di cui non ho mai visto un'immagine. Potete accontentarmi dicendomi da dove è venuto fuori e quanti anni ha?

Stefano Pestieau - Monza

SCOTT BRAYTON (nella foto) è nato a Coldwater, nel Michigan il 20 febbraio 1959. È alla sua sesta stagione in F. 1 visto che ha debuttato nel 1981. Ha già disputato una cinquantina di gare ma non ha mai ottenuto grosse soddisfazioni: si è dovuto accontentare di piazzamenti che gli hanno fruttato al più dei sestimi posti. Quest'anno corre con una Lola.

I prezzi al Gp d'Italia

VI SAREI molto grato se vorreste comunicarmi alcune informazioni di tipo logistiche riguardanti il Gp d'Italia a Monza. Io e alcuni miei amici avremmo l'intenzione di andare ad assistere al Gp brianzolo, però abbiamo bisogno di alcune informazioni riguardanti i prezzi dei biglietti (solo per il prato) sia delle prove di sabato che della gara di domenica. I prezzi riguardanti il camping all'interno del tracciato. Infine vorremmo sapere quali sono le zone dove meglio si può assistere alla gara.

Lorenzo Callegari
Spresiano (Treviso)

L'ACCONTENTIAMO subito: i biglietti prato per il sabato e per la domenica costano 22 mila lire. I punti più spettacolari dell'autodromo brianzolo sono le staccate alla fine del rettilineo d'arrivo, alla parabolica e i passaggi alle due curve di Lesmo. Non abbiamo indicazioni riguardanti al costo del camping dell'autodromo, per quanto ci risulti che sia consentito campeggiare anche all'interno del parco Reale.

Idea troppo futuribile

PENSANDO alla sicurezza dei piloti di F. 1 purtroppo molto spesso trascurata e considerando che i piloti usano il casco solo quando guidano la vettura, che si tratta di una protezione relativa in quanto deve necessariamente essere anche leggero ho creduto opportuno farvi sapere una mia idea che potrebbe essere facilmente adottata da tutti i team. Si tratterebbe di integrare il casco alla struttura del telaio a formare un tutt'uno con lo schienale e il roll-bar e potrebbe inserirsi nella linea aerodinamica della vettura con indubbi vantaggi. Dovrebbe trattarsi di un semiguscio molto robusto nella parte posteriore, integrato nella struttura del telaio e un semiguscio anteriore incernierato al precedente con chiusura di sicurezza facilmente apribile. Voi che cosa ne pensate al proposito? È un'idea realizzabile oppure no?

FT - Pontedera

PER FORTUNA non siamo ancora arrivati a tanto: non vorremmo essere nei panni del pilota chiamato a collaudare questa soluzione perché i vantaggi di cui lei ci parla dettagliatamente sarebbero sicuramente annullati dagli aspetti negativi del problema. Analizziamoli: assicurare il casco, ma si potrebbe ancora chiamare così?, significherebbe condannare la testa del pilota a sopportare le vibrazioni del telaio che sono inevitabili in una macchina da corsa. Non deve essere affatto piacevole specie per uno che viene chiamato a guidare a velocità prossime ai 300 all'ora. Non

IL DITO SULLA PIAGA Slalom polemico

A SEGUITO della vostra pubblicazione sulla rubrica «Lettere» su As numero 33 si precisa quanto segue: non polemizzando sulla forma dei favoritismi in quanto non usiamo il metodo del metro con due misure vi precisiamo che la gara in oggetto è stata rimandata settantadue ore prima per motivi di ordine pubblico, non dipendenti dalle nostre volontà. Il sottoscritto presso la vostra testata inviò un telex di informazione e nel contempo a mezzo telefono quest'ufficio ha cercato d'avvertire la maggior parte possibile dei concorrenti: direttamente oppure tramite scuderie. Inoltre, la domenica della gara rimandata alle dieci erano sul percorso alcuni incaricati di questa organizzazione: i suddetti, infatti, mi hanno informato di aver incontrato solo sette concorrenti non informati per vari motivi. Vi precisiamo che per correttezza e non per mancanza di riguardo verso i concorrenti, non chiediamo l'inizio dell'iscrizione a mezzo telegramma e vaglia postale telegrafico, ma una sola telefonata di lire 200. Degradando lo sport si abbia il coraggio di dire le cose firmando e non rimanere nell'anonimato.

Gervasio Cavallo - Caserta

P.S. non polemizzando con il vostro corrispondente

della scuderia Salerno Corse che non è al di sopra delle parti, precisiamo quanto segue: le classifiche regolarmente firmate dal capo cronometristi e dal direttore di gara e dai commissari sportivi sono state regolarmente esposte presso il portone d'ingresso del comune di Sant'Agata dei Goti alle ore 18,10. Le stesse non sono state esposte presso il parco chiuso in quanto un'avversa condizione atmosferica al termine della gara ha fatto cambiare i programmi finali della stessa. La forma eufemica e disinvolta del vostro cronista non può essere imputata a questo organizzatore visto che ne organizza tante ed ormai è ben collaudato. Tanto per dovere con alto spirito di sportività e d'informazione.

QUESTA fumosa precisazione dell'ufficio stampa della Scuderia Caserta Corse si riferisce a una lettera da noi pubblicata in cui sette piloti si sono lamentati per essersi presentati al via di una gara di slalom apprendendo solo sul posto della non effettuazione della stessa. I sette in questione hanno quindi esercitato un loro diritto, quello di rendere pubblico il loro disappunto, e va detto, anche per evitare inutili ironie, che non si sono firmati sul giornale per una nostra precisa scelta in quanto sarebbero incorsi, come è noto a tutti (e crediamo anche all'ufficio stampa della Caserta Corse), in possibili censure da parte della Csa. In quanto al post-scriptum ci sembra opportuno ribadire un'impressione, peraltro chiaramente palesata anche su Rombo dal collega Gino Papale, di scarsa professionalità riscontrata nell'effettuazione della gara in oggetto (una volta finalmente disputata) e cioè lo slalom di S. Agata dei Goti. Organizzare manifestazioni automobilistiche non è certamente facile e neppure comodo, però, vivaddio non è nemmeno obbligatorio farlo.



Sopra, una Alfa Romeo impegnata in uno slalom: al sud ci sono troppe gare che esulano dai regolamenti Csa (FotoMirko)

FERMOPOSTA

MARCO SBRICOLI - Roma — Si dice sottosterzo il comportamento di una vettura in curva quando l'avantreno, rispetto alla traiettoria ideale della curva, tende ad andare per la tangente. Il sovrasterzo, al contrario, è caratterizzato dalla tendenza del retrotreno a partire verso l'esterno della piega creando grossi problemi di tenuta in fase di appoggio.

ROBERT MIFSUD - Malta — Si è trattato di un banale errore di trascrizione: la Zakspeed, infatti oltre alle scritte dello sponsor West ha messo sulla seconda vettura quelle East, che in inglese vuol dire Est.

ANNA NOBILI - Padova — Mike Thackwell ha vinto l'ultima prova del campionato giapponese di F.2 con una March-Honda. Tornerà in F.3000 a Birmingham sulla Ralt ufficiale. Per il neozelandese il 1986 non è una stagione molto fortunata, ma spera di rifarsi in occasione del Gp di Australia di Adelaide quando tornerà alla guida di una F.1: è stato chiamato sulla Ram del team dei Black Swans.

DARIO LUCCHESI - Palermo — Il nostro lettore dispone di materiale fotografico di F.3000. Gli appassionati di questa categoria che vogliono scambiare materiale possono scrivergli in dirizzando in piazza Strauss, 10 - 90145 Palermo.

THOMAS WERR - Torricella (Svizzera) — Non riusciamo a capire per quale strano motivo è andato a rivangare l'incidente di Mansell a Detroit nell'84. Non siamo d'accordo con il suo punto di vista dal momento che lo stesso pilota inglese in una recente intervista apparsa su As ha ammesso di aver sbagliato in quella occasione. Giuste invece le considerazioni sul rail che è costato tanto caro a Jacques Laffite.

FIORENZA - Campi (Modena) — Ci fa piacere constatare che la rubrica di Ayrton Senna dopo i Gran Premi sia molto seguita: in particolare hanno riscosso molto interesse le sei regole dettate dal brasiliano per diventare campioni di F.1.

CARMINE DI NOIA - Roma — Non si tratta di un concorso ma di una semplice selezione per cui non è necessario il decreto ministeriale di approvazione.

JOHNNY DIAMANTE - Montreal (Canada) — Abbiamo pubblicato anche di recente immagini di Gilles Villeneuve, un pilota che i tifosi, non solo italiani, non hanno e non vogliono dimenticare. Non mancheranno altre occasioni per vedere su As immagini del canadese volante.

ANNA PIROLA - Milano — Può richiedere i numeri arretrati di As che la interessano direttamente al nostro ufficio abbonamenti che provvederà a inviargli le copie al più presto.

STEFANIA BERARDI - Lugo (Ravenna) — Ecco l'indirizzo della Denim: via Tito Sperti, 8 - 20154 Milano. Meglio tardi che mai, non le pare...

TERESA - Ravenna — Ayrton Senna è legalmente separato. Si era sposato giovanissimo. Ora invece pare che sia liberissimo...

LUCIANO CASTELLI - Torino — Scriva alla Williams Grand Prix Engineering, Basil Hill Road, Didcot, Oxfordshire OX11 7HW Gran Bretagna.

ROBERTO BUONGIORNO - Mansuè (Treviso) — Può chiedere l'annuario Csaì chiedendolo a questo indirizzo: via Solferino, 32 Roma. Potrà trovarsi tutte le informazioni che la interessano sul Gruppo A e quali sono le vetture omologate. Sempre all'interno della pubblicazione Csaì ci sono anche le indicazioni dettagliate sulle modalità per staccare la licenza da conduttore.

MATTEO VESPA - Livorno — Il tecnico che si occupa della monoposto di Nelson Piquet in pista è Frank Derrnie un tecnico che ora è appetito anche dalla McLaren dopo che il team di Ron Dennis ha perso la collaborazione di John Barnard ormai sicuramente accasato con la Ferrari. Il tecnico che invece ha curato la progettazione della Williams Fw 11 è Patrick Head.



LA FOTO

Mario l'inossidabile

Scrivo perché vorrei vedere pubblicata una immagine di Mario Andretti nella rubrica «La Foto».

Monica Tardelli - Modena

MARIO ANDRETTI è nato il 28 febbraio 1940 a Montona d'Istria (TS), quando ancora l'Istria non apparteneva politicamente alla Jugoslavia, ma nel 1955 si è trasferito con la famiglia negli Stati Uniti, a Nazareth. Nel 1958 esordisce con le vetture da corsa, partecipando alle gare della categoria «midget». Prende parte anche a prove con le poderose berline «stock-car». Nel 1965 debutta nel campionato riservato alle monoposto Usac e vince il titolo. Nel 1968 Andretti approda in F.1 entrando alla Lotus di Colin Chapman e disputa il Gp degli Stati Uniti. Il 1969 vede Andretti protagonista della serie Usac dove si aggiudica la «500 Miglia di Indianapolis»: partecipa inoltre ad alcune prove del mondiale di F.1, sempre con la Lotus-Ford. L'anno successivo «piedone», è al via di cinque Gp con la March-Ford del team Stp di Andy Granatelli. Ma nel cuore di Andretti c'è la Ferrari: il sogno si avvera l'anno dopo, il 1971, quando il pilota istriano arriva a Maranello, assieme a Ickx e Regazzoni. Con la Ferrari F.1 Andretti vince il Gp del Sudafrica. Nel 1972 però ritorna alle corse d'Oltreatlantico (F. Usac e Can-Am), continuando tuttavia la sua collaborazione con la Ferrari nel

mondiale marche dove guida la 312 P: vince a Daytona, Sebring e Brands Hatch in coppia con Ickx. Riprende il volante di una F.1 nel 1974 con la monoposto di Parnelli Jones: la poca competitività della vettura non permette ad Andretti di ottenere risultati nei due anni con la squadra yankee. Ma la Lotus lo ingaggia nel 1976 e sotto una pioggia torrenziale Andretti vince l'ultimo Gp della stagione, quello del Giappone. Nel 1977 sempre con la Lotus-Ford, Andretti ottiene quattro successi e il terzo posto finale in campionato: la vettura è la Lotus 79, la prima monoposto a effetto suolo. Il 1978 è l'anno del titolo mondiale: Andretti colleziona sei affermazioni (Argentina, Belgio, Spagna, Francia, Germania e Olanda). Rimane alla Lotus anche nel '79-'80. Nell'81 è alla Alfa Romeo, ma la stagione si rivela deludente causa la scarsa messa a punto della monoposto italiana, e nel 1982 Mario Andretti decide di lasciare la F.1: ritornerà poi negli ultimi due Gp della stagione su invito della Ferrari. Abbandonata definitivamente la massima formula internazionale (128 Gp disputati), Andretti si dedica completamente alla F.1 Indy, dove nel 1984 si aggiudica il titolo Cart. Attualmente è uno dei protagonisti del campionato di F.1 Indy con la Lola.

Nelle foto Andretti sulla Ferrari 312 B.

solo, ma non avere facoltà di movimento provocherebbe sicuramente forti dolori, per non dire crampi, ai muscoli del collo.

Niente mini-Gp

CARO AUTOSPRINT sono un giovane di 22 anni che segue l'automobilismo con molta passione. Vi disturbo perché non riesco a capire come possa passare sotto silenzio la demenziale decisione della Fisa di inventare una mini gara al sabato al posto delle prove ufficiali. Mi sembra impossibile che il mondo della Formula 1 solo per cercare nuovi spazi televisivi anche al sabato, con buona pace degli sponsor, non abbia tenuto assolutamente in considerazione il volere dei piloti che ancora una volta sono risultati come la forza meno determi-

nante nel Circus, pur essendo proprio i piloti gli unici, veri protagonisti delle corse. Ritenete che non ci saranno ulteriori ripensamenti alle decisioni scaturite dal Comitato Esecutivo a cui il grande presidente Balestre si è sottratto con il fiuto del miglior politico. L'incidente a Laffite al via del Gp inglese, lo sbracciare di Alboreto in Francia con il motore della sua Ferrari ammutolito sulla griglia di partenza, e lo show di Johansson in Germania evidentemente non sono serviti proprio a niente?

Luca Ripa - Mantova

I PILOTI hanno impiegato un po' di tempo prima di esprimere ufficialmente il loro parere attraverso la loro associazione, ma in Ungheria finalmente si sono decisi a prendere posizione su una delle decisioni più scandalose prese dalla Fisa in questi

ultimi anni con la buona pace di Balestre che, sembra lasciare ora qualche margine alla trattativa. I piloti non sono affatto disposti ad accettare due gare a Gp: all'Hungaroring hanno levato il loro coro di proteste e subito Balestre per cercare di rabbonirli ha dichiarato che tanto lui alla famosa votazione non era presente e che quindi non dovrebbe essere impossibile ridiscutere la proposta. Indipendentemente dall'atteggiamento volta gabbana del presidente Fisa, ormai capace di adattarsi a qualsiasi situazione più di un camaleonte, resta difficile capire come si possa apportare delle variazioni alle prove senza tornare alle qualifiche tutt'ora vigenti e da sempre criticate per la loro pericolosità. Il problema, comunque, è tornato sul tappeto della discussione. Non mancheranno altri colpi di coda...



IL PERSONAGGIO/Carl Haas

FUMATA NERA

Il patron del team Force non si scoraggia per i deludenti risultati delle sue monoposto mosse dal motore Ford. È convinto infatti che ci sia spazio per migliorare

di Cesare Maria Mannucci

IN AMERICA lo chiamano il boss, e quando pronunciano il suo nome lo fanno quasi sottovoce, con l'abituale rispetto che si porta ai superiori. In Europa in pochi si sono accorti di lui. Tutti parlano delle liti furiose tra Teddy Mayer e Alan Jones, della rivalità tra l'australiano e Tambay. Carl Haas nel mondo della F. 1 appare quasi come un estraneo. Non indossa mai camicie colorate con la scritta del suo team, veste in maniera anonima, e spicca solamente per l'enorme sigaro che durante un

segue



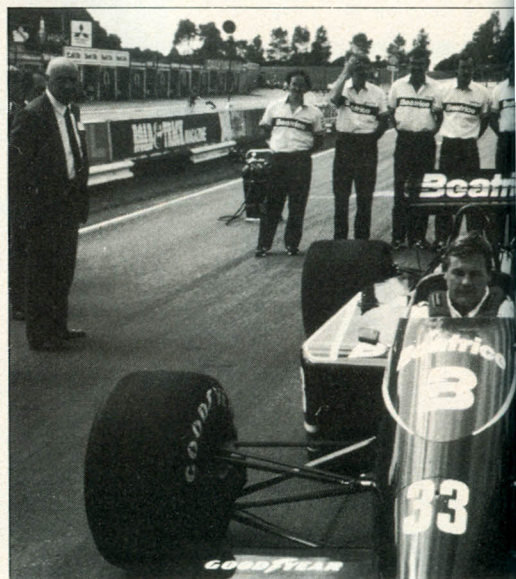
Dopo aver vinto tutto negli Usa, Carl Haas ha trovato vita dura nel mondiale anche se le sue Force hanno se non altro dimostrato di avere un telaio molto buono. In settembre Haas deciderà il futuro della squadra e non è escluso che possa rompere il sodalizio con Teddy Mayer (FotoAmaduzzi)



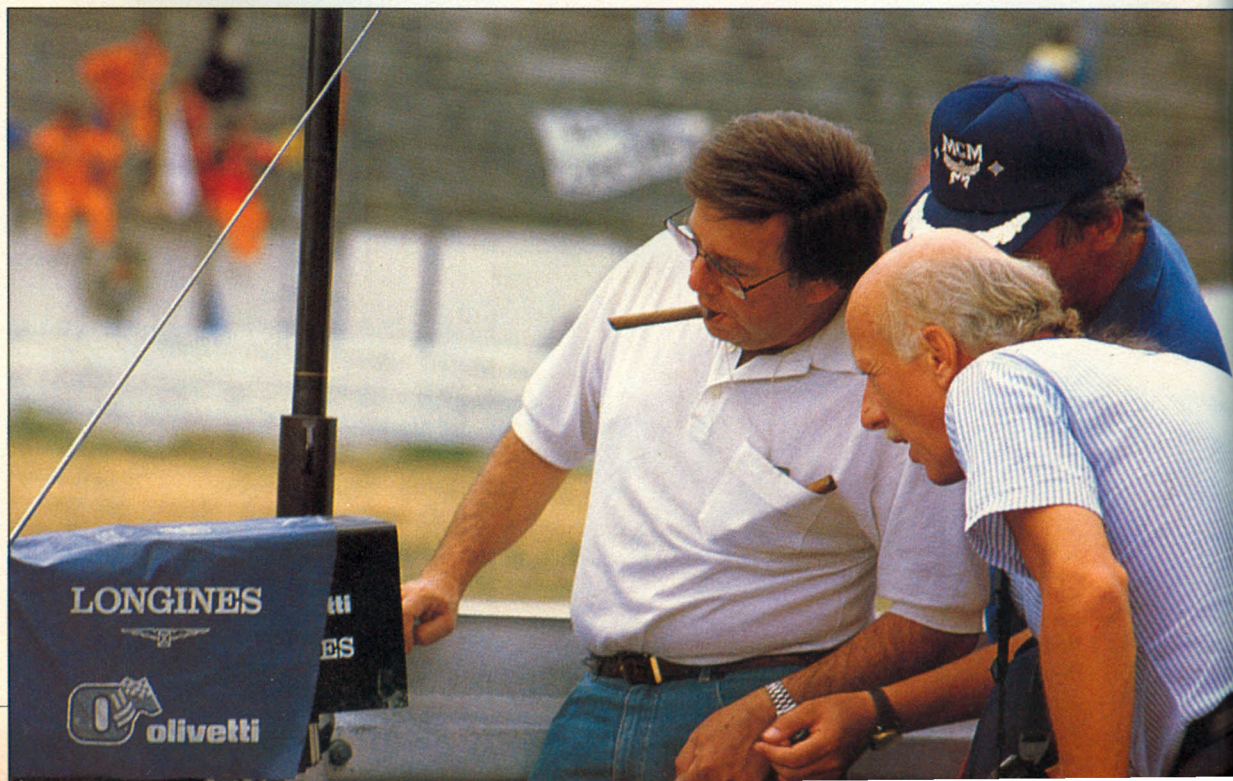
Fumata nera

segue

Gp non abbandona mai. Oramai ogni squadra ha i suoi odori particolari. Chi usa il motore Renault emette un tanfo insopportabile per via delle benzine speciali, il team Force è subito riconoscibile per l'odore di sigaro che mette il suo patron. Nato il 26 febbraio del 1930 a Chicago, Carl Haas è per molti aspetti un industriale dell'automobilismo agonistico. Negli States è proprietario di una fra le più competitive scuderie che disputano il campionato Indy. È importatore della Lola e il suo palmarès è infarcito di successi che vanno dal campionato Can-Am alla Trans Am e logicamente nella F. 1 Indy. Perché Carl Haas abbia deciso di sbarcare in Europa per rodersi il fegato con i mille problemi della F. 1, è per molti

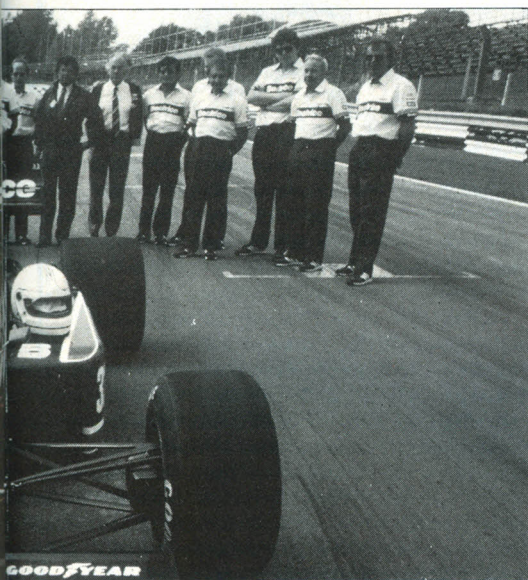


La vita di Carl Haas è molto più facile negli Usa, dove il magnate è importatore della Lola di F. Indy. Ecco, sopra, mentre controlla l'avantreno della monoposto di Mario Andretti (FotoCevenini). In Formula 1 il rapporto tra Haas e la Ford, fornitrice dei motori, è sufficientemente buono anche se il diesse Kranefuss, a destra, ha intenzione di non rinnovare l'esclusiva per l'87 (FotoAmaduzzi). Al centro, la presentazione del team Beatrice nell'estate dell'anno scorso.



un mistero. Gli incontri casuali e determinanti, non esistono solo nelle favole o nei films. Carl Haas e James Dutt, l'allora presidente della multinazionale Beatrice, si incontrarono veramente per caso, in uno dei più esclusivi ristoranti di New York frequentati solamente dai grandi e dai potenti. Dutt pensava che le corse fossero il canale ottimale per diffondere il marchio Beatrice, e per questo voleva un programma a respiro mondiale; Carl Haas casualmente disponeva di una scuderia automobilistica.

L'ACCORDO fu trovato in pochi minuti, e sul tavolo furono gettati decine di milioni di dollari. L'unione tra Carl Haas e la Beatrice ebbe poi la classica durata dell'amore estivo, ma Carl Haas era ormai in ballo, e ha continuato a farlo, tra mille difficoltà e mille polemiche



interne. Per «Il Boss» si stanno profilando adesso giorni determinanti. La Ford rivedrà il suo impegno di fornitore in esclusiva, Ecclestone avrebbe fatto offerte per rilevare la sezione della scuderia che si occupa di F.1, la convivenza con Teddy Mayer è giunta ormai a livelli di rottura. Per il team Force, adesso vi sono due possibilità: seguire l'esempio di Parnelli Jones e Roger Penske che abbandonarono la F.1, dopo averne appena intravisto il potenziale, oppure continuare sulla strada intrapresa, magari con forze nuove. «Il Boss» dovrà avere soprattutto le idee chiare.

— Dopo un anno di permanenza in Europa, che bilancio può fare del team Force?

«Da un'analisi affrettata dei risultati, si potrebbe parlare di bilancio negativo, ma personalmente non sono di questa opinione. Il programma è iniziato con un consistente ritardo, che ha influito sullo sviluppo del motore e del telaio. Abbiamo dovuto affrontare una serie di problemi che un altro team abitualmente risolve in un paio

di anni. Non sono assolutamente pentito di essere entrato in F. 1. Certamente nella Cart le cose sono più facili, abbiamo vinto il campionato nel 1984, siamo più competitivi e preparati. La F.1 è nettamente più difficile».

— Come giudica l'attuale management del team?

«Bisogna ricordarsi che il nostro è un team americano con una sede in Inghilterra, inevitabilmente ogni tanto ci sono dei problemi. Teddy Mayer non è mio socio, ma è il responsabile dell'organizzazione. Quando siamo partiti con il progetto F.1, c'erano molte cose che dovevano essere fatte, e secondo me, Teddy Mayer aveva molta esperienza. Ho conosciuto Teddy Mayer e Tyler Alexander in America, e mi sono sembrate persone capaci, che come credenziali avevano due vittorie nel campionato del mondo. Non potendomi occupare personalmente a tempo pieno del programma F. 1 ho delegato molti compiti a loro. Tutto sommato credo che sia stata una buona scelta, e se dovessi tornare indietro farei esattamente le stesse cose».

— In che misura il ritiro della Beatrice ha influito sulla gestione del team?

«È stata una decisione grave, di cui ne abbiamo risentito molto. Beatrice era uno sponsor perfetto, avevano un vasto programma, e ci eravamo preparati nell'eseguirlo nella maniera più giusta. Quando Dutt se ne è andato, tutto è stato rimesso in discussione. Abbiamo trovato un accordo amichevole, ma certamente non è stata la stessa cosa che avevamo previsto con un programma a lunga scadenza. Anche quando la Beatrice ci ha comunicato l'intenzione di interrompere, non ho mai pensato di abbandonare la F. 1».

— Perché la Ford ha scelto la sua organizzazione per rientrare in F. 1?

«Per varie ragioni. Per prima cosa il nostro era un team americano, poi l'impegno della Beatrice era una garanzia di serietà. I risultati ottenuti dalla mia organizzazione nelle altre categorie, e il programma quinquennale che avevamo presentato ha convinto la Ford. Credo che si sia trattato di una alleanza vantaggiosa per entrambi».

— L'accusa che vi viene rivolta sempre più spesso, è che siete privi di un top ingegnere al top...

«Quando abbiamo deciso di partire con il programma F. 1 abbiamo contattato Ducarouge, da tutti considerato uno dei quattro top. Ducarouge ha preferito restare con la Lotus, ma comunque sono soddisfatto degli attuali ingegneri. È opinione di tutti che il nostro telaio sia ottimo, migliorabile certo, ma se si considera che quest'inverno non abbiamo effettuato nessuna prova, a causa dei ritardi con cui è arrivato il motore Ford, direi che il telaio si sta comportando piuttosto bene. Adesso poi è arrivata una persona estremamente importante per il futuro del team Force. Si tratta di Adrian Newey, e secondo il mio punto di vista, è destinato a diventare un punto di riferimento per tutti nella progett-

tazione delle macchine da corsa. Ha realizzato completamente la March di F. Indy, e usando le Lola, ho potuto rendermi conto di persona di quanto sia competitiva l'ultima monoposto creata dalla March. Ha un'incredibile conoscenza dell'uso della galleria del vento, è giovane, pieno di entusiasmo. Diventerà un grande ingegnere».

— È soddisfatto degli attuali piloti? Non si aspettava un Alan Jones più competitivo...

«È una situazione strana, Alan Jones ha avuto alcune situazioni sfortunate, e non non gli abbiamo dato la forza necessaria. Penso che Alan Jones, con le circostanze giuste, sia ancora un uomo piuttosto veloce, e può darsi che abbia la sua occasione prima che il mondiale sia finito. Sono stato io a volerlo nel team. È un campione del mondo, un uomo di esperienza. Bisogna aspettare prima di giudicarlo un pilota finito».

— Costa di più correre in F. 1 oppure in F. Cart?

«I costi sono senza dubbio maggiori in F. 1, ma non capisco perché tutti cercano sempre di fare dei confronti tra le due categorie; in realtà sono due cose completamente diverse. In Europa per la F. 1 c'è un interesse incredibile. In Italia, per esempio, scrivete della gara una settimana prima e una settimana dopo, la copertura televisiva è sempre assicurata. L'interesse per la F. Indy è invece molto più limitato, in sostanza si tratta di una formula nazionale, un fenomeno esclusivamente americano, e soprattutto con dei costi molto più bassi. In America la F. 1 è ancora conosciuta da pochi, e probabilmente è più difficile da comprendere tecnicamente, è per questo che la Cart ha più successo. È assolutamente impossibile, come alcuni hanno detto che si realizzi un'unione tra le due formule, con eventuali gare Cart in Europa. Il campionato Cart è composto da 17 gare, e per disputare la 500 miglia di Indianapolis, stiamo oltre quattro mesi in quella città. Le distanze negli States sono infinitamente più grandi. Andare da Chicago a Los Angeles, è più lontano che da Londra a Monza. Non ci sarebbe proprio il tempo. Al limite si potrebbe pensare di fare qualche gara in Sudamerica, ma in Europa non sarà mai possibile».

— Cosa pensa dei provvedimenti adottati dalla Fisa? La Ford era favorevole ad una restrizione dell'aria. Invece è venuta fuori la storia della mini gara...

«Sono decisioni sbagliate, in quanto il problema viene dai motori, non dalle prove. Molti costruttori hanno comunicato il ritiro, o sono in procinto di farlo, e si tratta di grandi industrie, a dimostrazione che c'è qualche cosa che non va. Quando ci siamo decisi a partire con il programma F. 1, abbiamo dovuto prendere l'Hart, perché sul mercato non c'era niente altro, e tra poco è una situazione che potrebbe ripetersi per altri team. La strozzatura d'aria avrebbe ridotto i costi, ma le cose

segue

Fumata nera

segue

avrebbero potuto continuare bene. Anche con 600 cavalli ci può essere dello spettacolo».

— Perché la Ferrari ha scelto l'organizzazione di Jim Trulmann per correre nel campionato Cart? Si era proposto alla Ferrari?

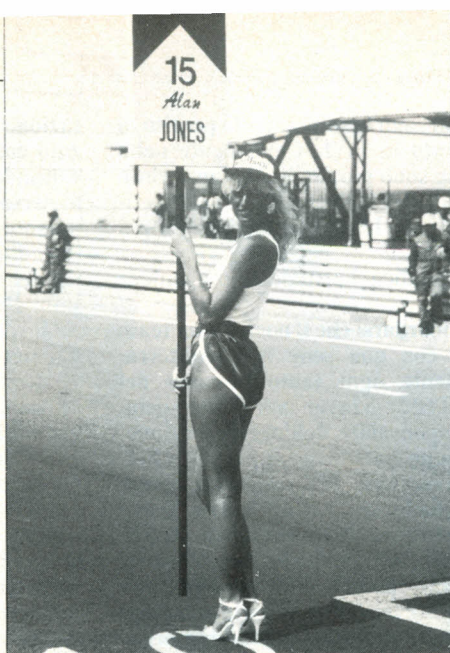
«Il sig. Piccinini è venuto in America un anno fa. Abbiamo parlato di tante cose, sui regolamenti, sui costi, sulla tecnica. C'è stata anche una specie di trattativa, ma poi la cosa è finita lì. Probabilmente con gli uomini della Trulmann Racing hanno trovato degli accordi più favorevoli. Hanno avuto una March per poter effettuare tutti gli studi in Italia, per capire come sono costruite le macchine di F. Cart. Adesso non conosco la loro situazione, non so perché sono in ritardo con il programma».

— Con la Ford ha firmato un contratto di esclusiva per tre anni, eppure Michael Kraefuss continua a dire che per il 1987 la Ford potrebbe assistere anche un altro team...

«Ho un contratto di esclusiva con la Ford. Lo è per il 1986, mentre per il 1987 ci sono alcune clausole, potrebbe essere esclusivo, così come potrebbe non esserlo. Ancora non so cosa farà la Ford, probabilmente non lo sanno nemmeno loro, comunque suppongo che rimarranno con un solo team, in quanto c'è il problema che prima devono spendere molto con la Cosworth, per rendere il motore più competitivo di quanto non sia ora. Non credo che dovendo lavorare molto sul motore, abbiamo la capacità di seguire poi due squadre. Il fatto che poi vogliamo dare il motore anche ad un altro team, per me non è un problema».

— Quando il team Force ha deciso di entrare in F. 1, ha contattato i migliori piloti e ingegneri. A distanza di un anno è pentito di essere entrato in F. 1?

«Assolutamente no. I nostri risultati non sono affatto male. Prima abbiamo corso con un motore Hart che era del tutto inutile, non aveva semplicemente potenza, e adesso stiamo sviluppando un motore del tutto nuovo. In F. 1 il motore ha ormai troppa importanza. Se



Nonostante le bellezze che gli circolano attorno, Alan Jones, sotto, non è ancora riuscito a dimostrare uno stato di forma pari a quello messo in mostra all'epoca del suo trionfo iridato del 1980. Secondo Haas tutta la squadra dovrebbe restare più vicina al pilota australiano che ha fatto intravedere qualche progresso al Gp d'Ungheria (FotoColombo)



McLaren e Williams avessero avuto l'Hart e noi il Tag o l'Honda, i risultati si sarebbero invertiti. Probabilmente avrebbero potuto ottenere un quinto posto, ma non certo lottare per la vittoria. Puoi avere il miglior telaio e il miglior pilota del mondo, ma se non hai la potenza, è tutto inutile. È comunque una situazione in fase di definizione. Non posso farci niente, ho preso una certa decisione, e adesso devo seguirla. Perdere non piace a nessuno...».

— Perché Mario Andretti non corre in F. 1 con il team Haas?

«Mario ha già fatto e vinto la F. 1. Adesso ha qualche anno di più, e preferisce concentrarsi solo sulla Cart, che è comunque già un impegno molto grande, e poi perché avrebbe dovuto cominciare con il nostro team, quando tutto era ancora da dimostrare. Mario vuole essere dove ha la possibilità di vincere. In F. Indy siamo in grado di dargli queste possibili-

tà, in F. 1 per il momento no».

— Perché Paul Newman, non ha accettato di dividere con lei, l'avventura F. 1?

«Ho un rapporto fantastico con Paul Newman. Ci siamo conosciuti nel 1983 e subito siamo diventati soci. Lui è molto occupato con la sua attività di attore e di pilota. Non vuole far parte di un qualche cosa che poi non può seguire e vivere in prima persona perché non ha tempo per farlo. È per questo che Newman non è in F. 1».

— Qual è il futuro del Team Haas in F. 1?

«È ancora presto per prendere una decisione. La mia intenzione è quella di restare, ma devono cambiare alcune cose, e soprattutto l'insieme deve essere più competitivo, in grado di lottare per la vittoria. Entro settembre prenderemo la decisione finale. In America la nostra è un'organizzazione vincente, non possiamo permetterci di non esserlo in F. 1». □

**ANCHE
NELL'86**

**AUTO
SPRI
NT**

**REGALA
IL LIBRO
DELLA F.1**

**ECCO LA
11.
DISPENSA**

**DOPO OGNI
GRAN PREMIO
UN INSERTO
CENTRALE DA
STACCARE E
CONSERVARE.**

**A FINE
CAMPIONATO
AVRETE COSÌ
UN**

SUPERVOLUME

**DI 272 PAGINE
TUTTE
A COLORI
CON LA STORIA
DELLA
STAGIONE 1986**

A fine mondiale sarà disponibile, anche quest'anno, una copertina per rilegare tutte le dispense pubblicate



UNGHERIA

Budapest - 10 agosto 1986



FOTVILLANI

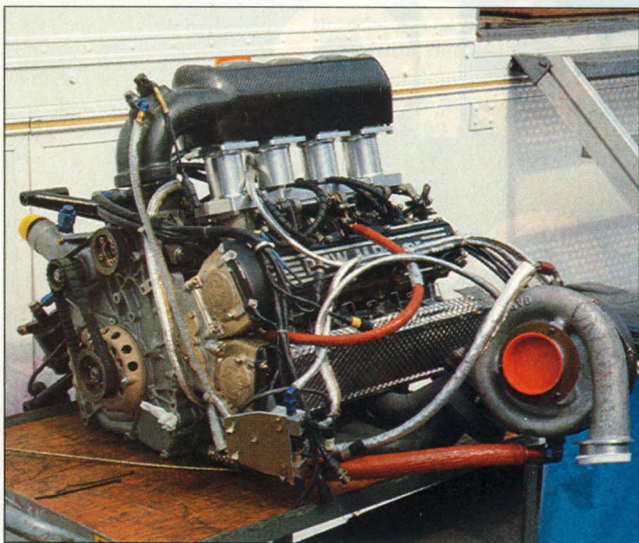
Capriccio ungherese



FotoVILLANI



FotoCOLOMBO



FotoCOLOMBO



FotografieVILLANI



Intelligenza scivolosa

I volti del socialismo reale non sono certo allegri ma l'intelligenza magiara sa come fare divertire la gente: ad esempio costringe al collaudo dell'Hungaroring un bel gruppo di ciclisti che non risolve i problemi di scivolosità dell'asfalto. Così Berger si ritrova dall'altra parte della pista, sfiorato da De Cesaris. Forse avrà voluto tornare a casa come del resto Danner cui non giova molto la nuova Arrows. Ma la crisi dei team Bmw è generale, nonostante appaia in gran segreto un nuovo motore sperimentale. E per Senna, un'altra pole, soffia il vento dell'est



UNGHERIA

LA GENERALE curiosità non è solo riservata all'«Hungaroring», il nuovo circuito di 4013 metri realizzato a una ventina di chilometri da Budapest. Soprattutto il mondo della F. 1 si chiede come una nazione legata al «Blocco orientale» possa accogliere il Gran Premio d'Ungheria, prima competizione iridata organizzata nell'Est europeo. Ma non ci vuole molto a capire che l'Ungheria è un paese speciale tra quelli d'oltre-cortina. C'è un certo benessere perché in economia sono stati messi da parte i canoni originari del Comunismo ed è stata aperta la strada all'iniziativa privata. Anche il Gran Premio è considerato un affare e la prevendita dei biglietti permette di capire come quello offerto dalla F. 1 sia uno spettacolo atteso dal popolo. Sono stati venduti in anticipo oltre 150.000 biglietti ma il grande ufficio allestito appositamente nel centro di Budapest resta aperto fino a mezzanotte nei giorni di vigilia, tanto che ci si attende una affluenza record. Così, nessuno si spaventa il giovedì quando, per le due ore di prove straordinarie, previste per dare modo ai piloti di conoscere una pista misteriosa per tutti, sono presenti poche centinaia di spettatori. La sessione si risolve in un festival di testa-coda, sia per la tortuosità del tracciato, sia per l'asfalto che sorprende i piloti: è, infatti, molto solido ma levigatissimo e non offre il minimo «grip». Palmer con la Zakspeed è il primo pilota a scendere in pista mentre Senna ottiene il miglior tempo (1'35"494) davanti a Mansell e Piquet. Ed arriva un'altra sorpresa: la media è molto bassa, appena 151,323 Km/h, perché esiste solo un rettilineo non molto lungo — quello di partenza-arrivo — dove i piloti possono inserire la marcia più alta per un attimo mentre le curve strette si susseguono ininterrottamente. Il giudizio dei piloti è però in generale positivo soprattutto perché le strutture generali non hanno niente di improvvisato: il paddock è

UNGHERIA

ampio e nonostante i lavori siano iniziati solo il 15 ottobre 1985, box e palazzine di servizio, sono perfettamente funzionali. Venerdì, non è solo il primo giorno di prove ufficiali: è anche il compleanno di Mansell e lo sponsor «Denim» lo festeggia con una torta corredata di 32 candeline mentre a sua volta il pilota inglese fa un «regalo» alla Williams, firmando finalmente il contratto per il 1987. Non mancano però anche alcune novità tecniche. In Ungheria debutta infatti la Minardi M 186, caratterizzata soprattutto dalla scocca in fibra di carbonio: viene affidata a De Cesaris che nella prima sessione non valida per lo schieramento, ottiene il 19. tempo mentre Nannini, alla guida della M185 tradizionale, è 22. Anche l'Arrows A9 che ha debuttato senza convincere molto a Hockenheim, appare in versione modificata: il retrotreno non si presenta più con il cambio rovesciato rispetto alla tradizione, è stato infatti montato un ponte posteriore derivato dalla vecchia A8 ma Boutsen, al quale la vettura è stata affidata, non è soddisfatto. Per le prime posizioni, la battaglia si scatena tra quelli che il «Circus» ormai definisce la «banda dei quattro», cioè Mansell, Piquet, Senna e Prost che finiscono nell'ordine. Tutti, comunque, faticano parecchio per trovare assetti decenti: la pista è infatti scivolosissima e non si contano più i testa-coda e d'altronde la scelta dei pneumatici si trasforma subito in un rebus. Il fondo dell'«Hungaroring» è micidiale per i battistrada e, anche per la mancanza di «grip», nessuno in pratica riesce a girare con le gomme alla giusta temperatura di esercizio. Soprattutto i piloti legati alla Goodyear, notano che le «E» da qualifica sono rischiose perché difficilmente permettono di completare un giro mentre tra le «C» semimorbide e le «B» dure non si nota una sostanziale differenza. In previsione della corsa, vengono utilizzati anche i durissimi pneumatici di tipo «A» che nei precedenti Gran Premi dell'86 non



Meglio le gomme della donna del destino

Le grandi sorprese vengono senz'altro dalle ragazze locali. Se Fred Buscaglione fosse ancora vivo avrebbe intonato «Che bambola». Senna, comunque, è un brasiliano freddo: non gli interessano costumini ridotti e scosciati, meglio controllare le gomme prima della corsa dove va al comando su Mansell, Piquet, Tambay e Prost. Johansson, nel secondo gruppo, guida la carica delle Ferrari





Fotografie VILLANI



Foto VILLANI



Foto VILLANI

Si rivede il vecchio Alan

Il turbo Ford all'est rende meglio. Lo dimostra il vecchio, grasso, appesantito Alan Jones che per qualche giro riesce a lottare con Keke Rosberg. Peter Zakovski, sangue polacco nelle vene, sente aria di casa ma invece delle sue Zakspeed guarda dalla collina il palo tricolore a fianco del quale transitano due italiani, eroi sfortunati: Michele Alboreto e Riccardo Patrese. De Cesaris, con la nuova Minardi, fa fuoco e fiamme; purtroppo solo col motore

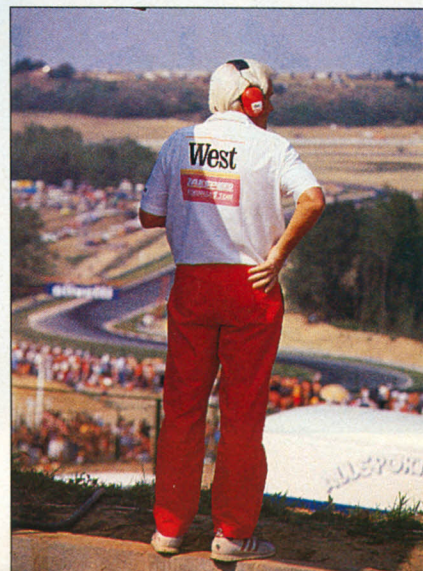


Foto COLONBO



UNGHERIA

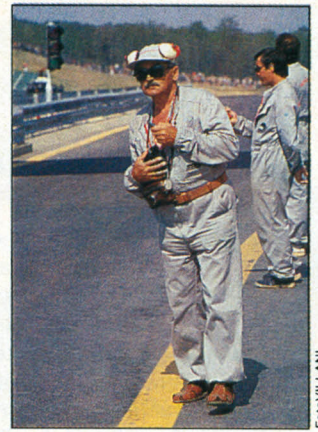
sono mai stati presi in considerazione. Per la Ferrari, che si presenta con tre F. 1-86 sostanzialmente tradizionali e caratterizzate solo dal passo leggermente più lungo — come ormai accade dal GP di Francia —, i problemi sono ancora più accentuati perché la tortuosità del circuito mette ancora più in evidenza la difficoltà di inserimento in curva. Inoltre, sono previste turbine Garrett modificate all'interno per ovviare alla fragilità riscontrata in precedenza ma in questo modo è stato anche aumentato il «tempo di risposta» del motore, tanto che la guida è piuttosto difficoltosa. Problema doppio invece per Patrese: la Brabham Bt55 è ancora una volta in difficoltà, per mancanza di potenza agli alti regimi e a sua volta il padovano è sofferente per una infiammazione al dente del giudizio. La successiva sessione cronometrata mette in evidenza i piloti delle Williams, gli unici che siano riusciti a trovare un equilibrio accettabile per le vetture, nei limiti posti dal tracciato. Con 1'30"516, Mansell festeggia nel migliore dei modi il compleanno, «rifilando» quasi un secondo al compagno di squadra Piquet: entrambi hanno ottenuto il tempo con gomme Goodyear dure — le «B» —, un fatto del tutto nuovo per la F. 1. Tra i piloti legati alla Casa americana, in pratica, nessuno riesce a sfruttare bene le «E» da qualifica e si notano anche le soluzioni più impensate: Prost, ad esempio, scende in pista con le semimorbide «C» sull'avantreno della McLaren e le dure «A» dietro, ma ottiene il 5. tempo con le «B». In casa Pirelli la situazione sembra sostanzialmente migliore, dal momento che i team di punta riescono a sfruttare gomme da qualifica, pur se non della miscela più morbida. Le speranze sono fondate soprattutto su Berger ma l'austriaco non può andare più in là del 4. posto perché ammette di non trovarsi a proprio agio sul circuito ungherese: colleziona anche due testa-coda e finisce per rovinare il fondo piatto della sua Benetton-



UNGHERIA

**Il caldo
abbraccio
dei
duecentomila**

Stretti dall'abbraccio della folla ungherese calcolata sulle duecentomila persone, Piquet e Senna si avviano verso il traguardo dopo avere offerto lezioni di stile, emozioni, lotte indimenticabili, scambiandosi la posizione e dando luogo a sorpassi clamorosi. Al termine gli applausi saranno tutti per loro



FotoVILLANI



FotoAMADUZZI



FotoVILLANI



FotoAMADUZZI

Il «prêt-a-porter» magiaro è vario: un commissario sfoggia un cappellino in stile Usa mentre la polizia più che guardare gli attributi di una donzella... socialista controlla che l'effetto Cernobyl non dia alla testa a qualcuno. Ma vallo a spiegare al meccanico Benetton e ai pompieri che la nube ormai non c'è più

UNGHERIA

Bmw. Sabato mattina il consueto invito ai giornalisti da parte della Ferrari per la colazione che precede la sessione di prove libere, registra un afflusso ancor più notevole del solito. Si spera infatti di poter conoscere qualche dettaglio in merito alla possibilità di vedere John Barnard, il «mago» della McLaren, lavorare per il team di Maranello. Da varie settimane, Barnard è corteggiato dalla Ferrari e Marco Piccinini si lascia scappare una battuta rivelatrice. Il d.s. racconta infatti che la sera precedente si è trovato casualmente a cena in un ristorante, nel quale sono entrati anche Barnard e Dennis, il manager della McLaren. Ha aggiunto di essere stato salutato molto calorosamente da Barnard e di avere poi cercato uno dei violinisti tzigani che abbondano nei ristoranti di Budapest, per dedicare a Dennis il valzer della... «Vedova allegra».

La battuta fa dunque capire che la trattativa è in dirittura finale ma al momento Barnard è impegnato nella ricerca di una valida messa a punto della McLaren che con Prost riesce finalmente a ottenere il secondo tempo nella sessione non valida per lo schieramento. Il francese apprezza l'assetto abbastanza equilibrato ma è il solito Mansell a ottenere il miglior tempo, nonostante sia stato anche protagonista di una uscita di pista nel tentativo di superare Patrese in curva. Tra i due piloti nel tentativo di superare Patrese in curva. Tra i due piloti c'è stato un malinteso ma dopo un lungo controllo ai box, si riscontra che la Williams — tra l'altro caratterizzata da una scocca nuovissima — non ha riportato danni. Negli ultimi sessanta minuti di prove cronometrate, si scatena la solita battaglia perché l'asfalto offre un «grip» migliore grazie ai precedenti passaggi di vetture. Senna sembra intenzionato a fare sul serio perché chiede di punzonare solo gomme «E» da qualifica, segno che la messa a punto della macchina è migliorata e che lui intende sfruttarla a fondo. Come è spesso solito

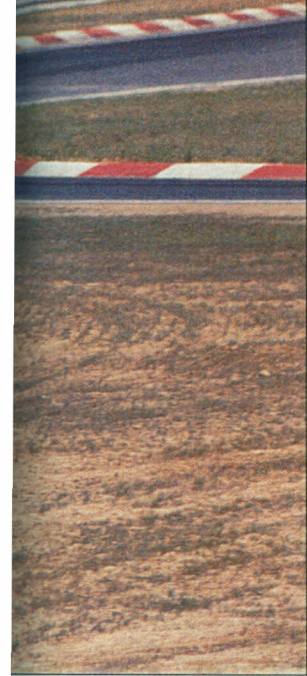


Foto: AMADUZZI

Taglio secco alla sfortuna

Il visconte Dumfries raccoglie i primi due punti dell'anno. Il suo segreto è il taglio secco. I rischi non sono mai calcolabili: a Johnny va tutto bene a Patrese malissimo e peggio va ai commissari che devono spostare la sua Brabham dalla scomoda posizione in cui si trova. Un collega vorrebbe aiutarli, ma è troppo lontano. Mentre Berg è il primo ritirato della corsa, Streiff dimostra che ormai si è ben abituato alla potenza della sua Tyrrell





FotoVILLANI



FotoAMADUZZI



Fotografie COLOMBO





FotoVILLANI



FotografieAMADUZZI



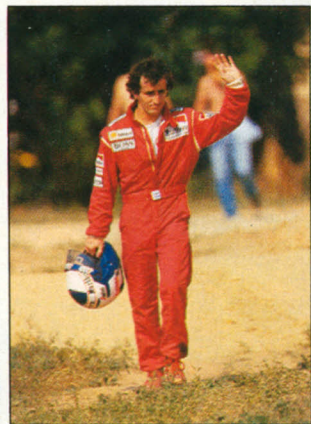
UNGHERIA

fare, lascia sfogare prima gli avversari, scende in pista dopo 32 minuti dall'inizio della sessione e «gela» tutti con un eccellente 1'29"450. Successivamente scende ancora in pista per difendersi dai possibili attacchi degli avversari ma è autore di un clamoroso testa-coda: il quinto in tre giorni, a dimostrazione dell'impegno gravoso del brasiliano all'«Hungaroring». Sulla pista magiara, però, Sena è consapevole di poter puntare ad una vittoria, prima degli impegni di Zeltweg e Monza, ritenuti troppo gravosi per il suo motore Renault, rispetto alla concorrenza. Per questo ha fatto di tutto, allo scopo di partire davanti, situazione che lo mette certamente in vantaggio. Alla Ferrari emerge invece Johansson che riesce a ottenere un discreto 7. tempo nonostante il persistente sottosterzo della F. 1-86 mentre Alboreto è in giornata decisamente sfortunata. La sua macchina accusa infatti un problema a una turbina mentre con il «muletto» non riesce a completare nemmeno un giro a causa di un piccolo ma determinante guaio al mozzo della ruota anteriore sinistra. Tra i team con minori possibilità, brilla invece Nannini che con la Minardi tradizionale è 17. mentre De Cesaris non può sfruttare convenientemente la nuova M186 a causa di un motore che «detona»; una volta salito sul «muletto» trova però un assetto non collaudato in precedenza e non va più in là del 20.

Nel giorno della corsa, si ha la conferma del grande successo ottenuto dai fautori del GP d'Ungheria: il circuito è infatti stracolmo di spettatori e la coda di auto sull'autostrada che collega Budapest con l'«Hungaroring» tocca punte clamorose per un paese dell'Est europeo. Oltre agli appassionati locali, sono d'altronde numerosissimi i cecoslovacchi, i tedeschi orientali e anche i polacchi. Dall'Italia, poi, molti hanno approfittato del periodo di ferie per assistere all'avvenimento. Nonostante questa massiccia presenza, tutto scorre liscio. La gara si annuncia lunga

Tanti podisti senza podio

Teo Fabi vive quest'anno la sua stagione no. Si è ritirato anche a Budapest ma almeno ha avuto la consolazione di essere in buona compagnia: con Jones, e Ghinzani ha tentato di raggiungere De Cesaris che prende il volo sulle scale. Alla speciale edizione ungherese della maratona partecipano anche Warwick, Arnoux, in piacevole compagnia, e Prost che, stanchissimo, alla fine saluta il pubblico. Ma lui di certo non ha vinto



FOTOVILLANI

UNGHERIA

perché la tortuosità del percorso non permette una media alta ma soprattutto i piloti temono la stanchezza a causa del caldo opprimente. Al via, Senna non si fa sorprendere e balza al comando, seguito da Mansell, Piquet, Tambay, Prost, Jones, Dumfries, Arnoux, Rosberg, Johansson e Patrese. Alboreto è solo 13. ma inizia subito a rimontare con schietta determinazione. Al terzo giro, Piquet è già 2. e punta decisamente all'attacco di Senna, che infatti supera all'11. tornata. Dietro ai due «mattatori», emerge bene Prost che sembra decisamente in grado di inserirsi nella lotta ma un problema alla centralina dell'iniezione lo attarda e successivamente deve ritirarsi per una «toccata» con Arnoux. Al 5. giro è fuori anche Patrese che urta il guard-rail all'uscita del tornante che precede la curva dei box e il recupero della sua vettura, pur effettuato dagli uomini della organizzazione tedesca «Ons» che collabora con gli organizzatori, mette in seria difficoltà (e per ben cinque giri) i piloti in pista. A metà corsa non ci sono più dubbi: Mansell che è terzo è praticamente tagliato fuori dalla lotta per il primo posto mentre sembra che Senna sia in grado di farcela: Piquet entra infatti ai box al 35. giro e il pilota della Lotus guadagna la prima posizione che riesce a mantenere, con un vantaggio di 7"30 su Piquet, anche dopo la sosta per il cambio dei pneumatici che avviene al 43. giro. La gara è sempre più emozionante perché Piquet cerca un varco per passare, operazione non facile all'«Hungaroring». Al 56., la svolta clamorosa: Piquet affianca all'esterno Senna nella curva che segue il rettilineo di partenza e lo infila con la Williams completamente in sbandata. Un sorpasso da «leggendario» e da grande campione: Senna tenta la risposta ma Piquet tiene bene in pugno la situazione, salutato alla fine da un applauso oceanico.





Foto: VILLANI

Stefan all'attacco

Stefan Johansson in Ungheria si comporta da grande. Gli montano per ben due volte le gomme sbagliate ma lui riparte come un indiatolato. È quarto e, ai box Ferrari, Tomaini spera che riesca a raggiungere Mansell. Il suo distacco è di 12", Piccinini sa che sono troppi da recuperare in pochi giri. Ma Stefan in cuor suo capisce che questa volta Mansell è stato proprio fortunato



Foto: COLOMBO



Foto: VILLANI



Foto: COLOMBO

UNGHERIA



Distanza: 76 giri pari a 304.988 km
Organizzatore: Magyar Autoclub Budapest-Romer Floris 4/a
Direttore di gara: J. Zsembery
Partenza: ore 14,34
Spettatori: 200.000
Organizzazione: 9
Sicurezza: 8
Condizioni atmosferiche: sole sia in prova che in gara

In 26 al via (fra parentesi la media)

1. FILA	
12 Ayrton Senna (Lotus 98T) 1'29"450 (161.507)	6 Nelson Piquet (Williams Fw 011) 1'29"785 (160.904)
2. FILA	
1 Alain Prost (McLaren Mp4/2c) 1'29"945 (160.618)	5 Nigel Mansell (Williams Fw 011) 1'30"072 (160.392)
3. FILA	
2 Keke Rosberg (McLaren Mp4/2c) 1'30"628 (159.408)	16 Patrick Tambay (Force Thl 2) 1'31"715 (157.518)
4. FILA	
28 Stefan Johansson (Ferrari F.1-86) 1'31"850 (157.287)	11 Johnny Dumfries (Lotus 98T) 1'31"886 (157.225)
5. FILA	
25 René Arnoux (Ligier Js27) 1'31"970 (157.082)	15 Alan Jones (Force Thl 2) 1'32"401 (156.349)
6. FILA	
20 Gerhard Berger (Benetton Bn 186) 1'32"491 (156.197)	26 Philippe Alliot (Ligier Js27) 1'32"575 (156.055)
7. FILA	
19 Teo Fabi (Benetton Bn 186) 1'32"707 (155.833)	7 Riccardo Patrese (Brabham Bt55) 1'32"956 (155.415)
8. FILA	
27 Michele Alboreto (Ferrari F.1-86) 1'33"063 (155.237)	3 Martin Brundle (Tyrrell 015) 1'33"368 (154.730)
9. FILA	
24 Alessandro Nannini (Minardi M185 B) 1'33"656 (154.254)	4 Philippe Streiff (Tyrrell 015) 1'34"414 (153.015)
10. FILA	
8 Derek Warwick (Brabham Bt55) 1'34"502 (152.873)	23 Andrea De Cesaris (Minardi M186) 1'34"670 (152.602)
11. FILA	
17 Christian Danner (Arrows A9) 1'35"294 (151.602)	18 Thierry Boutsen (Arrows A8) 1'35"392 (151.447)
12. FILA	
21 Piercarlo Ghinzani (Osella Fa1G) 1'36"232 (150.125)	14 Jonathan Palmer (Zakspeed 861) 1'36"485 (149.731)
13. FILA	
29 Huub Rothengatter (Zakspeed 861) 1'38"527 (146.628)	22 Allen Berg (Osella Fa1F) 1'40"984 (143.060)



In 10 al traguardo

PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO	MEDIA	DISTACCO
1. Nelson Piquet	Williams Fw 011	76	2.00'34"508	151.767	-
2. Ayrton Senna	Lotus 98T	76	2.00'52"181	151.397	17" 674
3. Nigel Mansell	Williams Fw 011	75	2.01'12"520	148.987	a 1 giro
4. Stefan Johansson	Ferrari F.1-86	75	2.01'28"066	148.669	a 1 giro
5. Johnny Dumfries	Lotus 98T	74	2.01'16"830	146.913	a 2 giri
6. Martin Brundle	Tyrrell 015	74	2.01'31"251	146.623	a 2 giri
7. Patrick Tambay	Force Thl 2	74	2.02'00"073	146.045	a 2 giri
8. Philippe Streiff	Tyrrell 015	74	2.02'12"986	145.788	a 2 giri
9. Philippe Alliot	Ligier Js27	73	2.00'58"371	145.297	a 3 giri
10. Jonathan Palmer	Zakspeed 861	70	2.01'59"312	138.165	a 6 giri

16 I ritirati

PILOTA	VETTURA	GIRI	CAUSA
René Arnoux	Ligier Js27	48	Motore
Alan Jones	Force Thl 2	46	Trasmissione
Gerhard Berger	Benetton B 186	44	Cambio
Thierry Boutsen	Arrows A8	40	Pompa iniezione
Keke Rosberg	McLaren Mp4/2c	34	Sospensione
Teo Fabi	Benetton B 186	32	Frizione
Alessandro Nannini	Minardi M185 B	30	Motore
Michele Alboreto	Ferrari F.1-86	29	Incidente
Derek Warwick	Brabham Bt55	28	Incidente
Alain Prost	McLaren Mp4/2c	23	Impianto elettrico
Piercarlo Ghinzani	Osella Fa1G	15	Sospensione
Christian Danner	Arrows A9	7	Sospensione
Riccardo Patrese	Brabham Bt55	5	Incidente
Andrea De Cesaris	Minardi M186	5	Motore
Huub Rothengatter	Zakspeed 861	2	radiatore
Allen Berg	Osella Fa1F	1	Turbina

I giri più veloci

PILOTA E VETTURA	GIRO	TEMPO	MEDIA KM/H
Piquet Williams Fw 011	73	1'31"001	158.754
Senna Lotus 98T	72	1'31"261	158.302
Rosberg McLaren Mp4/2c	27	1'32"684	155.872
Mansell Williams Fw 011	51	1'32"965	155.400
Prost McLaren Mp4/2c	23	1'33"422	154.640
Johansson Ferrari F.1-86	66	1'33"474	154.554
Tambay Force Thl 2	57	1'33"840	153.951
Jones Force Thl 2	39	1'33"896	153.860
Brundle Tyrrell 015	64	1'34"633	152.661
Alboreto Ferrari F.1-86	23	1'34"846	152.318
Alliot Ligier Js27	69	1'35"042	152.004
Arnoux Ligier Js27	44	1'35"144	151.841
Dumfries Lotus 98T	73	1'35"414	151.412
Streiff Tyrrell 015	37	1'35"832	150.751
Fabi Benetton Bn 186	18	1'35"887	150.665
Warwick Brabham Bt55	15	1'36"084	150.356
Patrese Brabham Bt55	4	1'37"263	148.533
Palmer Zakspeed 861	59	1'38"091	147.280
Danner Arrows A8	5	1'38"631	146.473
Boutsen Arrows A8	15	1'39"022	145.895
Berger Benetton Bn 186	15	1'39"022	145.895
Nannini Minardi M185 B	4	1'39"204	145.627
De Cesaris Minardi M186	5	1'40"570	143.649
Ghinzani Osella Fa1G	9	1'43"280	139.880
Rothengatter Zakspeed 861	2	1'57"208	123.258
Berg Osella Fa1F	1	3'00"202	80.170

I primati

GIRO PIÙ VELOCE IN GARA

Nelson Piquet (Williams-Honda Fw011) in 1'31"001 alla media di 158,754 km/h. Non esistono primati precedenti.

SULLA DISTANZA

Nelson Piquet (Williams Honda Fw011) 76 giri in 2.00'34"508 alla media di 151,767 km/h. Non esistono primati precedenti.

Classifiche iridate

MONDIALE PILOTI

Mansell 55; Senna 48; Piquet 47; Prost 44; Rosberg 19; Laffite e Arnoux 14; Johansson 10; Alboreto e Berger 6; Brundle 5; Patrese, Fabi e Dumfries 2; Streiff 1.

MONDIALE COSTRUTTORI

Williams 87; McLaren 56; Lotus 41; Ligier 25; Ferrari 16; Benetton 8; Tyrrell 4; Brabham 2.



F. PANDA/Punto della situazione nei due campionati

Opposti estremismi

Mentre il Trofeo Cadetti promuovendo gli Under 23 continua a riscuotere consensi sebbene si corra solo a Monza, il Trofeo Nazionale sta deludendo le attese mentre se ne aspettava la definitiva consacrazione: i piloti sono sempre gli stessi e non c'è alcun ricambio

di Paolo Ciccarone

RIUSCIRE a definire in poche parole quello che accade in F. Panda nel 1986 è quanto meno difficile, se non impossibile. Da una parte c'è un campionato bellissimo e combattuto da giovanissimi: si tratta del Cadetti; mentre dall'altra c'è un trofeo Nazionale che pare addormentato, non tanto per le gare, quanto per un fenomeno tutto da studiare.

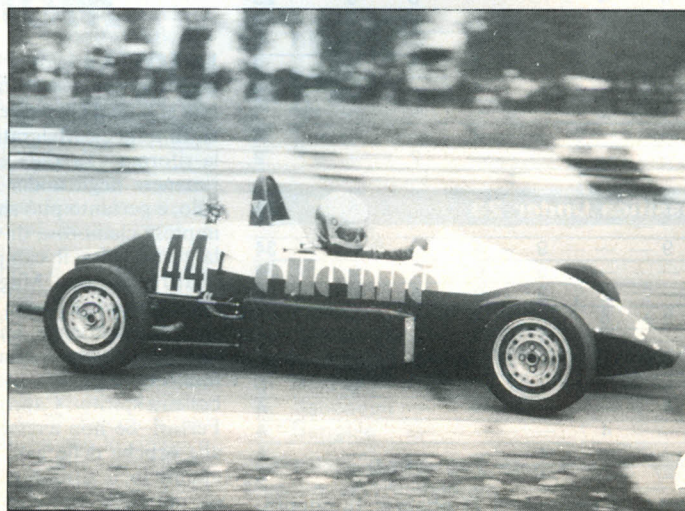
Doveva essere l'anno boom della F. Panda a livello nazionale, con tante gare in vari circuiti e invece siamo caduti nella crisi generale con le solite gare a Monza (valide anche per il Cadetti) e le quattro gare a Varano, diventate in seguito tre per l'annullamento della prova del 22 giugno. Eppure gli ingredienti sono sempre gli stessi: vetture valide, gare spettacolari e combattute, con gli stessi piloti che si danno battaglia. Forse il neo più grosso della F. Panda è proprio quello di avere al via sempre i soliti nomi e non offre quello sbocco che la farebbe decollare a colpo sicuro. Se guardiamo le classifiche di quest'anno e le confrontiamo con quelle della passata stagione, vediamo che i nomi non cambiano: Ottini, Melgrati, Maddonnini, Peregò, Mercatelli, Canni Ferrari. Gli unici nomi nuovi sono quelli dei piloti di Ermolli:

Savio e Colciago nell'86 e Cesare Carabelli nell'85. Carabelli sta facendo il suo apprendistato in F. 3 e le sue doti stanno venendo fuori un po' alla volta. In pratica i team sono gli stessi, i piloti e i motori anche e forse questo gioca a svantaggio della categoria, che invece a Monza non soffre della crisi. Qualcuno potrà obiettare: non è vero che vi è crisi nel Nazionale, perché in tutte le gare lo spettacolo e la bagarre non sono mancate e il pubblico si è sempre divertito. Ma chi sono i piloti che vincono nel Nazionale? Maddonnini, con la Ellenne motore Brambilla, è un ottimo pilota che corre in F. Panda dal 1983; Luca Melgrati, Tatuus Biraghi è abbonato al Cadetti da quattro anni con due titoli in tasca e il terzo forse in arrivo; Bruno Ottini, dal 1984 con la Crs è sempre al vertice, ma gli «anta» li ha superati da un pezzo;

Daniele Mercatelli, con la Mig fatta in casa. L'esperienza indica che per vincere in F. Panda ci vuole esperienza e team professionali. Unica sorpresa, finora, è l'inserimento del torinese Andrea Savio che ha mosso i primi passi quest'anno e che sta facendo cose egregie, ma può contare sulla esperienza di Gian Paolo

Ermolli che è un veterano nella costruzione di macchine da corsa. Massimo Peregò, Tatuus Biraghi ufficiale, Canni Ferrari su Tatuus Biraghi gestita da Vergani, Marco Ballabio su Tatuus Ragaiolo, Alberti su Ermolli Verduci possono dire la loro solo saltuariamente: per la loro

segue



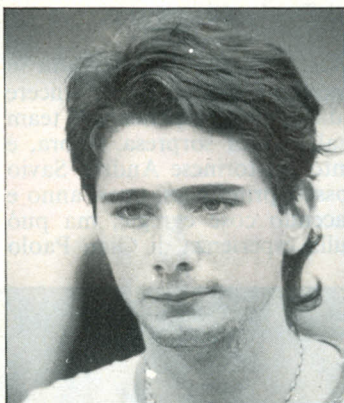
Nell'altra pagina, un momento di bagarre nel Trofeo Nazionale: Alberti precede Toffoli e Caprotti: questi sono alcuni dei nomi emergenti nella categoria (FotoStudio'83). Sopra, Savio il piemontese che si è messo in mostra nel Cadetti (FotoStudio'83). A lato, Maddonnini secondo nella graduatoria Under 23 del Trofeo Cadetti che si disputa solo a Monza (FotoOliver)

Opposti estremismi

segue

irruenza accade spesso che questi piloti facciano gli spettatori il più delle volte, piuttosto che stare in pista a lottare.

In pratica la F. Panda soffre del male tipico delle formule minori in Italia: i partecipanti non sono aiutati a emergere perché manca la promozione. Tecnicamente si sono viste delle nuove livree aerodinamiche da parte della Ermolli (una pancia sottile su un lato della vettura) e sulla Tatuus Vergani che ha ricavato due ali nelle fiancate con l'adozione di due pance molto raccordate e filanti. Il Team Tatuus ufficiale ha modificato gli attacchi delle sospensioni al telaio, rendendole più facili da smontare in caso di urto. Ha adottato anche nuovi tiranti per le barre di torsione e ripartitori di frenata interni. Dalla gara del 12 luglio a Monza hanno anche montato delle bandelle sul muso per favorire la penetrazione aerodinamica. Nuovo anche il musetto della Crs, ora a cucchiaino e nuove pance anche per la Ellenne. □



Largo ai giovani leoni

ECCO riportate sotto le classifiche del Trofeo Cadetti che secondo le innovazioni introdotte da Tavoni vanno a favorire i piloti Under 23 che sono gli unici a giocarsi il titolo.

Classifica assoluta

	15/3	25/4	10/5	24/5	15/6	12/7	TOT
1. Melgrati	9	6	—	4	9	3	31
2. Caprotti	4	4	—	—	4	9	21
3. Maddonnini	—	—	4	6	6	4	20
4. Ottini	6	—	6	3	3	1	19
5. Savio	—	9	1	—	1	6	17
Ferrari	3	3	9	—	—	2	17
7. Mercatelli	—	—	2	9	2	—	13
8. Bianchi	2	1	—	—	—	—	3
9. Cazzaniga	—	—	3	—	—	—	3
10. Ballabio	1	—	—	2	—	—	3

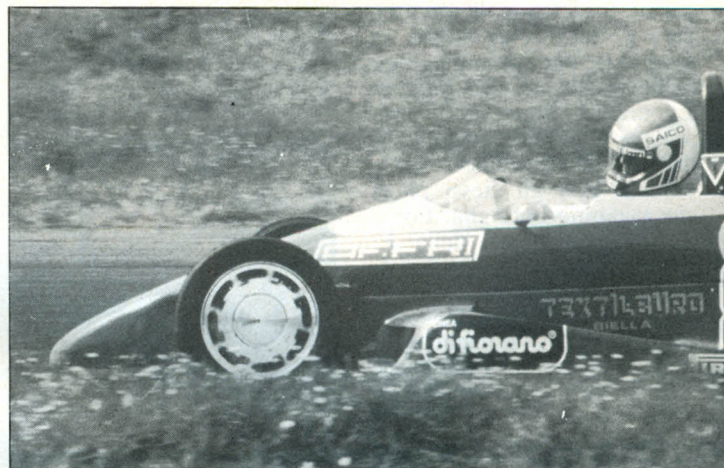
Classifica oltre 23

1. Melgrati	9	6	—	9	9	4	33
2. Savio	2	9	6	—	4	6	27
3. Caprotti	6	4	—	—	6	9	25
4. Canni Ferrari	4	3	9	—	—	3	19
5. Ballabio	3	—	—	6	—	—	9
Nonnato	—	1	—	3	3	2	9
7. Alberti	—	—	—	4	—	—	4
8. Vismara	1	2	—	—	—	—	3
9. Cravero	—	—	—	2	—	—	2
Fortis	—	—	—	—	2	—	2

Classifica Under 23

1. Ottini	9	—	9	4	6	6	34
2. Maddonnini	—	—	6	6	9	9	30
3. Mercatelli	—	2	3	9	4	4	22
4. Bianchi	6	6	—	2	—	—	14
5. Musani	—	9	1	—	—	—	10
6. Bengala	—	—	—	3	3	—	6
7. Aghemio	—	3	—	—	—	2	5
8. De Bellis	4	—	—	—	—	—	4
Redaelli	—	4	—	—	—	—	4
Cazzaniga	—	—	4	—	—	—	4
Sabbadini	—	—	—	—	1	3	4

PROSSIME GARE: 31 agosto; 21 settembre; 11 ottobre; 18 ottobre.



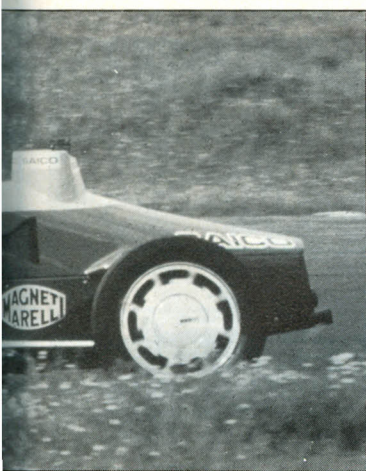
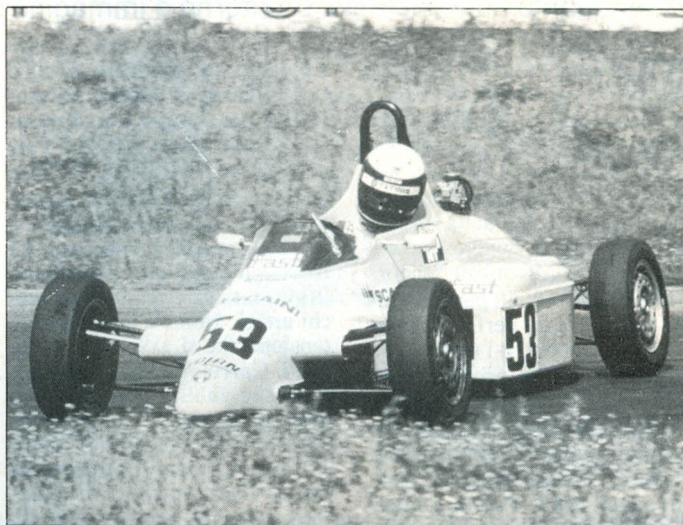
TROFEO CADETTI / Il torinese può insidiare Monopolio d'autore

LA LOTTA è sempre serrata e le gare sono una lotteria dato che non si sa mai chi riesce a spuntarla. In testa c'è Melgrati che, dopo la riforma «Tavoni» è riuscito a rimanere negli under 23 per un pelo, e pertanto può riuscire nella impresa clamorosa di vincere per la terza volta il campionato su quattro edizioni. Maggior rivale del Lissonese è Savio che anche nel Cadetti insegue. Dietro questi due piloti poco spettacolari, ma molto efficaci, il solito duo «dei bollenti spiriti»: Caprotti e Canni Ferrari. Se non avessero buttato alle ortiche delle gare con i loro «numeri», la situazione in classifica potrebbe essere diversa. En-

trambi, comunque, possono ancora sperare nel colpo gobbo: Caprotti è messo meglio per l'assistenza che gli può dare il team. Positive alcune gare di Ballabio, che quest'anno sperava in qualcosa in più. Qualche gara sfortunata, un paio di errori, la lotta davanti che non perdona e la classifica è compromessa. In ogni caso è sempre il solito pilota veloce e aggressivo che si fa valere in pista. Buono come intuito e senso di gara Enrico Alberti pilota della Ermolli di Rocco Verduci. Il preparatore della scuderia Salvati schiera anche Pippo Bianchi, pilota che ormai ha il titolo di più vecchio della categoria. Amico



Nell'altra pagina in alto: Andrea Savio pilota al secondo posto in entrambi i Tofei di F. Panda e sotto Luca Canni Ferrari genio e sregolatezza della categoria (FotoCiccarone). A lato, un gruppone evidenzia la grinta con cui si corre per emergere vista la concorrenza sempre molto spietata (FotoStudio'83). Sotto, Toffoli in controsterzo cerca di mantenere in pista la sua Tatuus in difficoltà (Fotostudio'83). Nell'altra pagina, Bianchi uno dei piloti più assidui delle gare di F. Panda



TROFEO NAZIONALE / Tre piloti si trovano racchiusi in tre punti Più che buoni, Ottini

IN TESTA è Ottini che oltre alla vittoria di Varano, ha poi aggiunto i piazzamenti a Monza e Magione. Ottini punta al successo finale. Alle sue spalle il giovane Andrea Savio tenta di emulare Carabelli al volante della stessa marca che ha permesso al varesino di vincere nel 1985. Savio ha mostrato di avere una notevole pulizia di guida, tanto da fargli prediligere il bagnato, dove ha vinto la sua prima gara e dove si è sempre messo in luce. Terzo, Luca Melgrati sta tentando di fare il colpo grosso: vincere il Nazionale e il Cadetti come nel 1983, e per farlo si affida alla sua Tatuus, che finalmente è riuscita a vincere a Magione, bestia nera per la casa di Concorrezzo. Madonnini era partito alla grande a Varano ma ha incontrato alcune giornate disastrose e ha dovuto segnare il passo. Massimo Perego si aspettava di più dalla sua stagione 86. Il giovane Meratese ha vinto a Vallelunga, con la Tatuus ufficiale, ma per il resto della stagione si è dovuto accontentare di stare a guardare. Un paio di gare gettate al vento, come a Varano complice una ruotata presa nel gruppo e il resto della stagione è pregiudicato. Di Mercatelli abbiamo detto che corre ormai da tempo, per cui non è una novità trovarlo nelle zone alte della classifica, con una creazione artigianale fatta in casa: la Mig. Decisamente soddisfacente, quindi la sua vittoria che lo ripaga a Monza di tante amarezze. Dietro troviamo Canni Ferrari, che con

Felice Caprotti ha animato molte giornate di gara, con duelli in pista, finiti il più delle volte a ruotate, e con duelli anche fuori pista. Sia per lui sia per Caprotti i giudizi sulle doti velocistiche sono più che positivi e la possibilità

di vederli impegnati in F. 3 non dovrebbe essere molto lontana. Si è rivisto anche Borghetti: dopo un inizio travagliato in F. 3 ha cercato conferme in F. Panda e le ha trovate aiutato dalla Crs. □

Manca il dominatore assoluto

LA SITUAZIONE di classifica nel Trofeo Nazionale è appassionante con Ottini che si deve guardare da Savio, Melgrati e Madonnini.

	VARANO 13-4	VALLELUNGA 20-4	MONZA 25-4	VARANO 4-5	MONZA 24-5	MAGIONE 8-6	TOTALE
1. Ottini	6	—	—	9	3	4	22
2. Savio	3	—	9	6	—	3	21
3. Melgrati	—	—	6	—	4	9	19
4. Madonnini	9	—	—	2	6	—	17
5. Perego	—	9	—	—	—	2	11
6. Mercatelli	—	—	—	—	9	—	9
7. Canni Ferrari	4	1	3	—	—	—	8
8. Bianchi	—	6	1	—	—	—	7
9. Ballabio	—	—	—	4	2	—	6
Borghetti	—	—	—	—	—	6	6
11. Peres	—	4	—	1	—	—	5
12. Musani	—	2	2	—	—	—	4
Caprotti	—	—	4	—	—	—	4
Alberti	—	—	—	3	—	1	4
13. Giordano	—	3	—	—	—	—	3
14. Nonnato	2	—	—	—	—	—	2
15. Sabbadini	1	—	—	—	—	—	1
Bengala	—	—	—	—	1	—	1

PROSSIME GARE: 31/8 Monza; 14/9; Varano; 21/9 Monza; 5/10 Mugello; 2/11 Vallelunga.

Il solito Melgrati più Savio

intimo di Alboreto, le tenta tutte con la scaramanzia (indossa gli indumenti di Michele: tuta e guanti) ma a parte uno spunto iniziale ha marcato una serie di risultati scarni. Di positivo nel Cadetti vi è il fatto che sono moltissimi i giovani Under 23 in lotta per la vittoria: che alla prima gara erano solo cinque mentre alla sesta erano diventati 19 su 56 iscritti. Notevole anche la battaglia delle scuderie: la Salvati ha come pilota di punta Canni Ferrari, la Longobardi ha Melgrati, la scuderia del Lario ha Caprotti. Anche qui è lotta dura e le Scuderie fanno di tutto per incentivare la formula e gli iscritti. □

LE INTERVISTE/I piloti giudicano la categoria

Manca la promozione

Per emergere è ormai indispensabile una organizzazione professionale per quanto non esista poi un ritorno d'immagine pari al valore della serie

FINO alla passata stagione sembrava possibile vincere con un mezzo «fatto in casa» come la monoposto di Giuseppe Redaelli. La vittoria, invece, andò a Melgrati e alcuni, non capendo lo spirito della formula, avanzarono delle critiche a chi vedeva di buon occhio l'inserimento di un pilota come Redaelli, che da perfetto privato, vinceva contro i team organizzati e semi professionali. Ma è anche possibile imporsi senza fare parte di uno dei team di punta? Sentiamo alcuni pareri. Rocco Verduci, team manager: «In F. Panda, almeno a Monza, si impara ben poco. Le vetture sono difficili da sistemare, ma una volta fatto l'assetto, non lo si cambia più. In altri circuiti la storia cambia, ma le spese di trasferta sono molto alte e non se ne ricava nulla in cambio, perché molti non sanno cosa è la F. Panda. Il Team Tatuus riesce a vincere perché fa correre piloti esperti e perché non mancano loro i soldi».

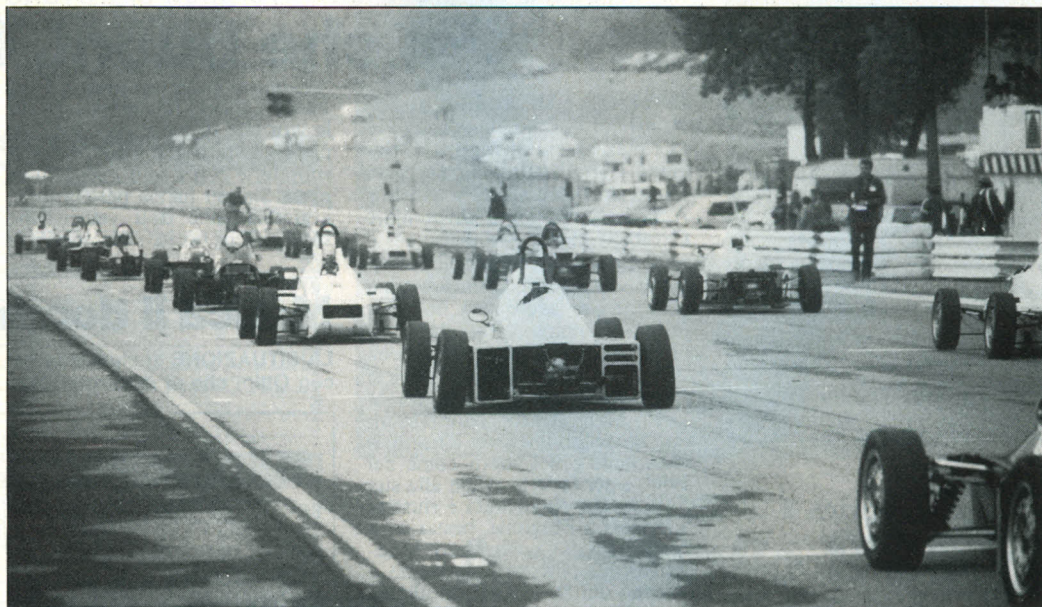
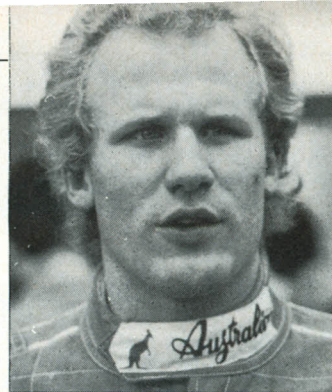
Gian Paolo Ermolli, costruttore: «Dire che gli altri vincono sempre come il team Tatuus non credo sia esatto. L'anno scorso abbiamo vinto il Trofeo Nazionale battendo proprio il bravo team di Sandonà. Hanno il vantaggio di far correre gente esperta come Melgrati, hanno anche i soldi degli sponsor che permettono loro di fare una bella figura. Io faccio correre dei ragazzi che arrivano dal kart e sono alla prima esperienza e credo che lo spirito della formula sia questo da seguire. Se volessi chiudere il budget prima della fine dell'anno, lo potrei fare benissimo, ma verrebbero a cessare le motivazioni che mi portano a fare quello che faccio ora. Chiunque voglia correre in F. Panda dovrebbe farlo solo comprando la macchina e giungere in autodromo col carrello, scaricare la vettura, correre e basta. Oggi ciò non succede e la cosa non mi piace». Felice Caprotti, pilota Team Tatuus: «Credo che il nostro team sia fra i più organizzati.

Abbiamo un direttore tecnico che aggiorna le vetture, un motorista che ci segue e un direttore sportivo come Alberto Vergani che sa il fatto suo. Si vince anche perché abbiamo buone macchine, ma anche perché c'è un clima amichevole fra noi. Ci troviamo in circuito e passiamo la giornata divertendoci fra vecchi amici. Non c'è lo stress e la tensione che si avverte da altre parti. Corriamo anche tranquilli perché abbiamo le spese coperte da sponsor».

Massimo Perego, pilota Team Tatuus: «Il team Tatuus ha un tipo di organizzazione che qualsiasi cosa fai, sembra che sia incredibile, mentre se lo fai da

un'altra parte non ha la stessa risonanza. Per vincere ci vuole esperienza e grazie a Melgrati anche questa componente viene messa in primo piano».

Giuseppe Redaelli, pilota: «Noi facciamo tutto in casa. Alle corse viene mio padre e mio zio, che insieme a mio cugino Antonio danno una mano. L'anno scorso stavo quasi per farcela e ciò dimostra che non serve un team organizzato e sfolgorante come quello Tatuus per vincere. Quest'anno non sono riuscito a concludere niente, ma sono sempre fra i più veloci e prima o poi spero che cessi la sfortuna». □



In alto a destra, Caprotti pilota del team Tatuus uno dei più organizzati della F. Panda e Redaelli che l'anno scorso è stato a lungo in testa al campionato con una vettura fatta in proprio e in economia (FotoCiccarone). Sopra, pochi attimi prima della partenza cresce la tensione: in questa categoria monomotore è molto importante partire bene perché è difficile guadagnare posizioni (FotoStudio'83). A lato, Peres precede Perego in una prova del Trofeo Nazionale (FotoStudio'83)



F. FIAT ABARTH/Santamonica al calor bianco

Boxe ai box

Nella giornata del record stagionale di iscritti, più di 30, non sono mancati gli episodi extrasportivi, tra cui una scazzottatura

MISANO - Sono stati oltre trenta i piloti che hanno partecipato alla gara del Trofeo di Formula Fiat Abarth disputata al Santamonica di Misano Adriatico. Per questa categoria andata ormai in pensione si è trattato del record stagionale di presenze, a dimostrazione dell'interesse che ancora ruota attorno alla categoria. Ha vinto il piacentino Amato Ferrari che disponeva di una monoposto preparata da Gianni Cevenini, appartenuta in precedenza allo squalificato Mario Simone Vullo. Dietro al pilota di Piacenza si è piazzato Luca Drudi, protagonista involontario di un autentico giallo. Drudi e i suoi meccanici, infatti, si sono detti sicuri di aver subito un sabotaggio durante la notte precedente la corsa. Pare che ignoti abbiano levato la piastrina di fissaggio della molla di ritorno dell'acceleratore, impedendo al capoclassifica e virtuale vincitore del Trofeo di lottare per le prime posizioni in batteria. Polemiche a parte la corsa è stata molto bella anche se la superiorità della vettura di Ferrari ha levato un po' di pepe alla manifestazione. Qualcosa in finale avrebbe potuto dirlo Erbacci, il quale si è autoeliminato in un incidente multiplo con Amadori, Conti e Barlassina, subendo poi un'ammonizione con diffida, comminatagli per aver dato luogo a una scazzottata con un meccanico di Amadori, colpevole a suo dire di avere originato l'incidente. Chi ha tratto vantaggio della situazione è stato il parmense Vettori, regolare terzo sulla monoposto della scuderia San Michele.

LA CRONACA — Sorpresa alla via della prima batteria: Luca Drudi in pole position mette in moto la propria vettura ma comprende subito che c'è qualcosa che non va nell'acceleratore e Meneghelli, suo preparatore, comprende che manca la piastrina. La manche vede Erbacci prevalere con tenacia su Amadori ma i due si accusano di reciproche scorrettezze appena giunti ai box. Drudi, con il ben noto problema, riesce a conquistare il quinto posto. La seconda batteria è dominata da Ferrari, al comando dall'inizio alla fine, che precede Barlassina, Conti, autori di un bel duello. Al via della finale Ferrari scatta per primo davanti a Amadori e Erbacci, il quale passa il rivale poco

dopo. Fra i due, comunque, i giochi sono lunghi dall'essere fatti e al terzo passaggio Conti, alla curva Cesenatico, ne approfitta tentando di passare all'interno mentre Amadori cerca a sua volta il sorpasso di Erbacci e Conti. Ne consegue un gran botto, nel quale resta coinvolto anche Barlassina. La corsa vedrà quindi primo Ferrari davanti a Drudi e Vettori, dopo che sono spariti anche Goldoni e Meloni, con quest'ultimo che agganciandosi con il modenese capotta più volte.

Roberto Teso

A fianco: Vettori precede Drudi. Sul traguardo le posizioni saranno invertite. Sotto: il vincitore Ferrari precede il gruppo
(Attualfoto)



FORMULA FIAT ABARTH

Misano Adriatico, 9 agosto 1986

7. gara del Trofeo Nazionale

Le classifiche

Prima batteria: 1. Giorgio Erbacci 12 giri in 17'11"11 alla media di 146,335 km/h; 2. Amadori 17'11"88; 3. W. Meloni 17'13"08; 4. Goldoni 17'13"29; 5. Drudi 17'16"61; 6.

Marchio 17'16"85; 7. Vailati 17'34"55; 8. Pellegrino 17'36"24; 9. Mozzi 17'53"51; 10. Masiero 17'54"94; 11. Prospero 17'55"64; 12. M. Meloni 17'56"88; 13. Ravelli 18'13"55; 14. Marchini 18'16"85; 15. Bonsaver 18'27"45; 16. Pellin a 2 giri; 17. Marelli a 6 giri.

□ Giro più veloce: Goldoni 1'24"35 alla media di 148,865 km/h.



Un giallo poco chiaro

NON È di molte parole Amato Ferrari alla sua seconda vittoria in questo Trofeo: «La macchina non ha avuto problemi di sorta ed anche in batteria ho potuto andarmene tranquillo come poi è successo in finale. Forse se Drudi non fosse partito indietro a causa dei problemi avuti in batteria, la corsa ce la saremmo giocata io e lui; certo che quel botto multiplo ha eliminato un bel po' di avversari. Probabilmente la mia macchina è la più a punto del team Cevenini, non a caso è quella che usava Vullo, l'unico a inizio stagione a contrastare Drudi». Luca Drudi, secondo sul traguardo, è molto polemico partendo dai fatti «gialli»: «Sono certo che qualcuno sabotando la mia macchina, ha pensato di potermi sconfiggere. La piastrina risultava completamente sballonata e non può essere successo per vibrazioni. La batteria perciò è andata come è andata; poi in finale nel botto ho trovato un varco, ma Ferrari era ormai imprevedibile. Non ho idea chi possa aver manomesso la mia macchina, sta di fatto che lui ha vinto la battaglia ma io ho vinto la guerra». Chi non sta nella pelle per il suo primo risultato a punti è Roberto Vettori che commenta il suo bel terzo posto con una frase che richiama i celebri detti del Catalano di «Quelli della notte»: «È molto meglio arrivare sul podio che non arrivare mai».

Seconda batteria: 1. Amato Ferrari 12 giri in 17'02"86 alla media di 147,314 km/h; 2. Barlassina 17'05"95; 3. Conti 17'13"03; 4. Vettori 17'19"04; 5. Bertei 17'25"55; 6. Regis 17'25"74; 7. Landi 17'26"47; 8. Pazzi 17'45"83; 9. Sampaoli 17'48"88. 10. Ritrovato 18'08"64; 11. Lavaggi 18'29"37; 12. Mangini a 1 giro; 13. Giardina a 1 giro.

□ Giro più veloce: Pier Emilio Barlassina in 1'24"32 alla media di 148,918 km/h.

Finale: 1. Amato Ferrari 23 giri in 32'40"12 alla media di 137,335 km/h; 2. Drudi 32'43"25; 3. Vettori 32'55"15; 4. Regis 32'56"06; 5. Marchio 33'08"83; 6. Pazzi 33'16"46; 7. Landi 33'19"28; 8. Vailati 33'24"95; 9. Masiero 33'46"95; 10. Bertei 33'59"76; 11. M. Meloni 34'01"16; 12. Ritrovato a 1 giro; 13. Ravelli a 1 giro; 14. Prospero a 2 giri; 15. Mangini a 2 giri; 16. Goldoni a 3 giri; 17. W. Meloni a 3 giri.

□ Giro più veloce: Roberto Vettori in 1'24"45 alla media di 148,689 km/h.

Classifica del Trofeo: Drudi 55; Ferrari 35; Regis 28; Erbacci 13; W. Meloni e Amadori 7; Vettori 4; Valentini, Gatto, Barlassina e Marchio 3; Saini 2; Drugnani, Goldoni, Pellin e Pazzi 1.

VELOCITÀ IN SALITA/Tredozio

Scola con stile

Grazie alla sua guida pulita il calabrese ha avuto la meglio su uno sfortunato Caliceti

TREDOZIO — Non è bastato a Caliceti e Pilone scendere sotto i 3' nella 2. edizione della salita Tredozio-Montebusca. A contrastarli infatti, con una grossissima prestazione ci ha pensato il veterano Domenico Scola, su Osella Bmw che (130 gli iscritti) ha messo in fila tutti i migliori. I partecipanti si sono affrontati in una sola manches, in cui non ci si poteva certo risparmiare: inevitabili le escursioni sull'erba e le intravstrate clamorose, a cui si sono aggiunte un paio di sfortunate uscite, per fortuna senza conseguenze per i piloti. In definitiva è stata una bella gara, e alla fine, tutti sono tornati a casa tutti contenti, o quasi. Quando la voglia di vincere porta all'estremo non solo la meccanica, ma anche i diversi stili di guida, come è successo, a Tredozio, le gare non possono non risultare estremamente brillanti. Anche stavolta ha vinto, come spesso accade in questa specialità che penalizza la guida «sporca» sep-

pure spettacolare, un pilota dalle traiettorie ineccepibili e redditizie anche se non entusiasmanti per il numeroso ed ordinato pubblico assiepato lungo il tracciato.

CON L'AMMISSIONE delle vetture Sport, la disputa dell'assoluto si è ristretto ad una cerchia di nomi. Per i successi di classe, nessuno ha avuto vita facile ed i distacchi minimi, della classifica, fanno fede. Nella categoria delle Osella, come viene ormai da chiamare la Sport, 5 piloti in poco più di 4" la dicono lunga sull'incertezza in cui è vissuta la gara. Vista la condizione discreta dell'asfalto, è stata la messa a punto dell'assetto, a detta dei piloti, la carta determinante. Scola ha potuto togliersi la soddisfazione di un prestigioso successo davanti ad avversari di tutto rispetto. Ha avuto anche fortuna, come spesso accade ai forti. Il suo avversario maggiormente accreditato, Mario Calice-



ti, che in prova il giorno precedente aveva fatto segnare il miglior tempo, ha perso un paio di secondi alla partenza a causa del motore sceso improvvisamente di regime. Il nervosismo generato dall'inconveniente ha poi condizionato il pilota nel resto della

prova. In gruppo A, affermazione di Ottaviani che ha rifilato addirittura 6" a Scarpelli in giornata non particolarmente felice. Nel gruppo B, ottima prova della Renault 5 Turbo di Padimatteo, 12. assoluta.

Gianluigi Bettini



"Sempre più difficile, Nigel. Tutti stanno mordendo l'asfalto per vincere..."



A fianco: Domenico Scola che si è imposto a Tredozio con un tempo di grande valore. Sopra: il vincitore del Gr. B Padimatteo. Con la sua R5 Turbo è riuscito ad andare sotto il muro dei tre minuti e mezzo (FotoLazzari)

VELOCITÀ IN SALITA

Tredozio (Fo), 10 agosto 1986

2. Tredozio - Monte Busca

Gara nazionale di velocità in salita

Le classifiche

Assoluta: 1. Domenico Scola (Osella Bmw) in 2'56"8alla media di 120,136 kmh; 2. Caliceti (Osella) 2'57"42; 3. Pilone (Osella Pa10) 2'57"88; 4. Scola C. (Osella Bmw) 3'01"34; 5. Bielansky (Osella Bmw) 3'01"42; 6. Braconi (Osella Pa9) 3'04"09; 7. Bettoni (Osella Pa9) 3'07"84; 8. Canneori (Lola Ford) 3'11"00; 9. Castelli (Lucchini A.c.) 3'11"91; 10. Cipriani (Osella) 3'13"12.

GRUPPO N

Classe 1000: 1. Mercati (Fiat Uno 45 S) in 4'41"69.

Classe 1150: 1. Piccolomini 4'03"17; 2. Fiorucci 4'03"62; 3. Giachi 4'04"25; 4. Bazzocchi 4'06"35 (tutti su A 112 Abarth).

Classe 1300: 1. Genesini (Talbot Samba) 4'09"57.

Classe 1600: 1. Led (Golf Gt) 3'51"42; 2. Succi (Peugeot 205 Gti) 3'55"69; 3. Billi (Talbot) 3'57"33; 4. Conti (Golf Gti) 3'57"85; 5. Billi M. (Alfasud S.) 4'04"35.

Classifica 2000: 1. Marchiol (R5 Gt Turbo) 3'39"85; 2. Francisco (Ritmo 130) 3'45"11; 3. Merzi (R5 Gt Turbo) 3'45"71; 4. Baldanzi (R5 Gt Turbo) 3'46"36; 5. Conti R. (Fiat Uno T.) 3'55"02; 6. Bongivanni (Opel Kadett Gsi) 3'55"81; 7. Balboni (Ritmo 130) 3'56"38; 8. Cedioli (Opel Kadett Gsi) 3'57"13; 9. Bulgarelli (R5 Gt Turbo) 4'00"38.

Classe 2500: 1. Errani (Delta Hf) 3'48"81;

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Poponi (Fiat 127) 3'45"31; 2. Santus (Fiat 127 S.) 3'50"68; 3. Tomasi (Fiat 127 S.) 3'50"75; 4. Mammano (Fiat

127 S.) 3'58"40; 5. Martinetti (A112-70 Hp) 3'59"57.

Classe 1300: 1. Venturi (Mini de Tomaso) 4'08"53; 2. De Camillis (Talbot Samba) 4'50"81.

Classe 1400: 1. Franceschini (R5 Alpine) 3'47"48; 2. Cioni (R5) ('03"09; 3. Nozzoli (R5 Alpine) 4'11"67.

Classe 1600: 1. Santandrea (Alfasud S.) 3'36"69; 2. Betti (Golf Gti) 3'37"12; 3. Simoncelli (Golf Gti) 3'37"92; 4. Randi (Talbot) 3'49"99; 5. Branducci (Golf) 3'50"18; 6. Pellegrini (Alfasud S.) 4'05"37.

Classe 2000: 1. Ottaviani (Ritmo 130) 3'31"15; 2. Valbruccioli (Ritmo 130) 3'33"84; 3. Scarpelli (Alfetta Gtv) 3'37"11; 4. Mantellini (Alfetta Gtv) 3'37"34; 5. Tosetto (Ritmo 130) 3'51"80.

Classe 2500: 1. Fianza (Alfetta Gtv) 4'03"52.

GRUPPO B

Classe 1600: 1. Tarozzi (Fiat X 1/9) 3'47"85; 2. Pancaldi (Fiat X 1/9) 3'55"99.

Classe 2000: 1. Padimatteo (R5 Turbo) 3'27"24; 2. Biancolin (R5 Turbo) 3'31"28.

SPORT

Classe 1000: 1. Rampini (Ams Sport) 4'04"01.

Classe 1600: 1. Cannedri (Lola Ford) 3'11"00; 2. Pellegrino Pa/8) 3'27"99; 3. Napioni (Ams) 3'33"41.

Classe 2000: 1. Scola (Osella Bmw) 2'56"80; 2. Caliceti (Osella) 2'57"42; 3? Pilone (Osella Pa/10) 2'57"88; 4. Scola C. (Osella Bmw) 3'01"34; 5. Bielansky (Osella Bmw) 3'01"42; 6. Braconi (Osella Pa/9) 3'07"84; 7. Bettoni (Osella Pa/9) 3'07"84; 8. Cipriani (Osella) 3'13"12.

Classe Nazionale: 1. Castelli (Lucchini A.c.) 3'11"91; 2. Santinello (A.c. Bogani) 3'26"37; 3. Dark (Muccini A.c.) in 3'33"48.

Scambi di cortesie

ATMOSFERA euforica alle porte del parco chiuso con scambio di cortesie e lodi reciproche. Mario Caliceti è entusiasta della piazza d'onore, nonostante i soli 62 centesimi di distacco dall'avvocato Scola: «Pieno merito ad uno Scola super che ha guidato al limite e senza sbavature. Per parte mia, sono andato benissimo: la coppia un po' alta della mia vettura non mi ha dispensato da qualche problema di motore nel misto-lento. Alla partenza, infatti, si era piantato, poi è andato tutto liscio». Grintoso e «cattivo» dentro l'abitacolo, cordialissimo fuori, il vincitore Scola senior: «Contentissimo per questo successo, certo, è il primo quest'anno, ce l'ho messa tutta ed il tempo inferiore di 2'57" mi ha entusiasmato. Un incentivo per continuare a correre, visto che oggi, Caliceti in testa, c'erano tutti o quasi. Completa la mia soddisfazione il 4. posto di mio figlio Carlo». Doveva dare il buon esempio o no? Sconsolato è invece Franco Pilone: «Non è andata bene, corro per vincere e questo terzo posto mi va stretto, non ero comunque a mio agio qui, forse ho sbagliato l'assetto... troppo duro». Contento pure Ottaviani, vincitore nel gruppo A: «Nonostante una messa a punto della vettura non perfetta, mi sono adattato bene a questo tipo di tracciato "guidato", questo spiega il mio piede pesante!».

DENIM '86

SEMPRE SU WILLIAMS.

In formula 1 quest'anno c'è profumo di sfida.

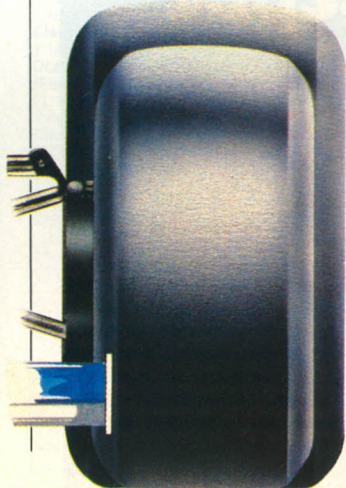
Nelson Piquet e Nigel Mansell, piloti del team Denim, corrono per vincere. Sulle piste di tutto il mondo dove c'è sfida, dove c'è competizione, c'è Denim.



DENIM

Per l'uomo che non deve chiedere. Mai.

"E noi lasciamogli la polvere, Nelson!"



MONDIALE KARTING

1986

GIUSEPPE LUONGO
ORGANIZATION

Championato Europeo KARTING
Classe 125 Intercontinentale C



PUBLIMARK

GRAN PREMIO D'ITALIA

EL CHARRO



classe 125 C

San Giuseppe di COMACCHIO (FE)

31 Agosto ore 14,30



Comune
di COMACCHIO

L'ALTRA DOMENICA

SLALOM/Edmondo a Sillano

Terzo trionfo

Al pilota del team Supergara è bastata una sola prova per aggiudicarsi la gara

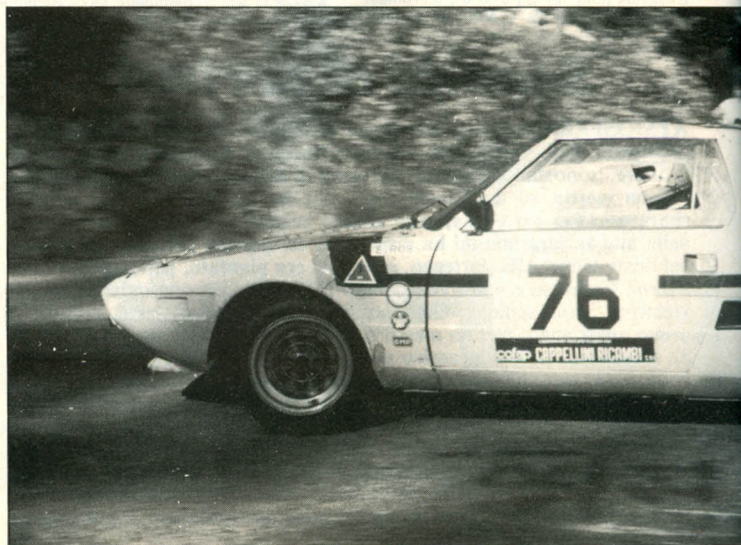
LUCCA — Terza vittoria stagionale (la seconda in Toscana) per Rino Edmondo e la sua potente Beta Montecarlo in occasione del 1. Slalom Sillano-Ospedaletti Trofeo Mari concessionaria Alfa Romeo. Il percorso particolarmente veloce, ricalcava parte di una vecchia cronoscalata degli anni '70 e si è quindi rivelato molto spettacolare e guidato. Al portacolori del team Supergara è bastata una sola manche per aggiudicarsi la prova valida per l'Open Slalom '86. Infatti seri problemi al cambio hanno impedito al piemontese di portare al termine la seconda salita. Chi invece è riuscito a migliorare nettamente la prestazione della prima sua manche è stato il giovane e sempre più promettente Andrea Aghini. Il conduttore pisano-livornese che corre abitualmente con una R5 Gt turbo ha portato al debutto una potente Porsche Carrera e con grande bravura ha relegato alle sue spalle conduttori con provata esperienza, quali: Pagliari, Pecciati, Rossi. In gruppo N ennesimo successo del lucchese Sauro Farnocchia che nonostante una «toccata» nella 2. manche e problemi alla frizione nella prima è terminato con oltre un secondo di vantaggio sull'altra R5 Gt di Sanesi. Assente la Samba Rally di Cecchi, il gruppo A è stato facile preda del fiorentino Paolo Berti su Alfasud. Fra le dame meritata vittoria della brava Ma-

nola Puccetti (A 112 Abarth). Da registrare un pauroso testa-coda in prossimità del traguardo con conseguente fuggi fuggi generale, protagonista il livornese «Gallo» che non è nuovo in questo genere di imprese. Una sessantina di concorrenti hanno partecipato soddisfatti allo slalom di Garfagnana organizzato con successo dall'attiva Sport Promo Service di Prato. Nonostante il caldo di agosto, numerosissimo il pubblico.

Daniele Conti



Sopra: Rino Edmondo come al solito estremamente efficace con la sua Lancia Montecarlo. Sotto: Rossi si è dovuto accontentare del 5. posto



SLALOM

Sillano (Lu), 10 agosto 1986

1. Slalom di Sillano - Trofeo Mari

Alfa Romeo

Prova valida per l'Open Slalom '86

Le classifiche

Assoluta: 1. Edmondo (Beta Montecarlo) 179,37; 2. Aghini (Porsche Carrera) 184,89; 3. Pagliari (Fiat X 1/9) 186,64; 4. Peccianti (Lancia Stratos) 189,70; 5. Rossi (Fiat X 1/9) 189,73; 6. Battolla (A 110) 191,54; 7. Scanavino, 192,43; 8. Borida 196,51; 9. Cappellini (Fiat X 1/9) 197,49; 10. Farnocchia (R5 Gt Turbo) 197,92 (gli altri su Alpine 110).

GRUPPO N/1/3

Classe 1150: 1. Nerini 215,19; 2. Mani 215,26; 3. Renucci 219,82; 4. Ricci 219,95; 5. Bruzzo 221,02; 6. Della Bartola 223,00; 7. Freggia 224,01; 8. Bacci 233,29; (tutti su A 112 Abarth).

Classe 1300: 1. Batoni (Simca R2) 230,71.

Classe 1600: 1. Filippi 208,41; 2. Adami 215,93; 3. Patrone 224,81; 4. Meschini (Fiat Ritmo 105) 237,07 (tutti su Peugeot 205).

Classe oltre 1600: 1. Farnocchia 197,92; 2. Sanesi 198,99; 3. Guarducci 200,05; 4. Vannucchi 207,26; 5. Tollari (Ritmo 125 Abarth) 217,42 (tutti su R5 Gt).

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Romagnoli (A 112) 214,70; 2. Santini 215,26; 3. Pelligrini 219,68; 4. Vezzosi 233,26 (gli altri su Fiat 127 Sport).

Classe 1600: 1. Berti (Alfasud) 203,29; 2. Adorni 212,37; 3. Moggia 217,51; 4. Bisio 220,59 (tutti gli altri su Golf Gti).

Classe oltre 1600: 1. Togni (Alfetta Gtv) 212,87; 2. Passatempo (Ritmo 130) 214,09; 3. Giovannelli (R5 Gt) 226,65.

GRUPPO SPECIALE

Classe 700: 1. Garganti (Giannini 700)

Classe 1000: 1. Orioli (A 112) 208,96; 2. Lavorini (Fiat 500/800) 214,81; 3. Polvani (A 112) 221,07; 4. «Adhara» (A 112) 224,04; 5. Ferrari (Fiat 127) 231,19; 6. Vannoni (Fiat 127) 231,37.

Classe 1150: (non costituita) 1. Batoni F. (Fiat 127) 203,95; 2. Gallino (A 112) 211,29; 3. Puccetti (A 112) 221,80.

Classe 1300: 1. Rossi (Fiat X 1/9) 189,73; 2. Bormida (Alpine A 110) 196,51; 3. Del Santo (Fiat X 1/9) 207,84; 4. Pardini (Alfasud) 217,54; 5. Grotti (Fiat X 1/9).

Classe 1600: 1. Battolla (Alpine A 110) 191,54; 2. Scanavino (idem) 192,43; 3. Cappellini (Fiat X 1/9) 197,49; 4. Aquilini (Alfasud Sprint) 219,89; 5. Landi (Alfasud).

Classe 2000: 1. Edmondo (Beta Montecarlo) 179,37; 2. «Gallo» (Fiat 124) 198,11; 3. Pisaneschi (Kadett Gte) 199,26; 4. Stefani (Alfa Gta) 209,99; 5. Piliro (Ford Rs 2000) 216,71.

Classe 3000: 1. Aghini (Porsche Carrera) 184,89; 2. Peccianti (Lancia Stratos)

Classe 1000 (prototipi) 1. Tarulli (Fiat 500/1000) 209,22; 2. Musso 211,90.

Classe oltre 1000 (prototipi) 1. Pagliari (Fiat X 1/9) 186,64; 2. Datteri 200,23.



SLALOM/A S. Giovanni in Fiore

De Luca uno e due

Il pilota partenopeo si è aggiudicato entrambe le manche della gara organizzata dalla Cs Corse

S. GIOVANNI — Il Trofeo Auto Sila Marasco, slalom in salita organizzato dalla Cs Corse, alla seconda edizione ha avuto validità come prova di campionato Coppa Csai 4 zona e valevole come 3. prova del Campionato Regionale. Data la sua validità, sono giunti in Sila i piloti della specialità del Centro Sud. Questa gara meriterebbe una prova di Campionato Italiano, sia per la validità del percorso sia per la sportività di un numerosissimo pubblico, se non fosse per alcune pecche organizzative, come far partire la gara con circa 1 ora di ritardo, ed aspettare la classifica fino a tarda sera. Disguidi che soprattutto in proiezione futura sarà opportuno risolvere. Il pilota partenopeo Giovanni De Luca su Porsche Carrera ha avuto la vittoria assoluta aggiudicandosi la 1. e la 2. manche. Ad impensierirlo ci ha pensato De Rosa nella 1. manche, ma è arrivato lungo alla 2. postazione di birilli dovendo inchiodare i freni, si è piazzato ad una manciata di secondi dal primo, compromettendo così quanto di buono messo in mostra sino a quel momento. Nella 2. manche per la conquista del vertice della classifica ci ha provato Tufino, ma per un guasto alla frizione della sua Simca non è andato al di sotto del tempo di 1'18"12. Nell'ordine, alle spalle del vincitore sono finiti: De Rosa, Tufino ed il torinese Salvino, quest'ultimo autore di una ottima gara. Il primo dei piloti calabresi Armando De Luca, vincitore della prima edizione, pur vincitore della classe, non va al di là del 5. posto. Il 6. posto lo occupa Vizza su un prototipo da lui stesso costruito spinto da un propulsore Fiat di 1400 cc. Autori di una buona gara sono stati: Longobardi, Andriolo, Aiello, Mercuri, Filice, Molinaro ed il reggino Condina che hanno vinto le rispettive classi. Nel complesso buoni sono risultati i tempi ottenuti. Soprattutto quelli dei primi cinque concorrenti tutti in grado di scendere sotto il minuto e venti secondi. Di certo il riscontro cronometrico ottenuto dal vincitore

dell'assoluta De Luca è stato di grande valore a riprova, oltre che delle sue doti di pilota, anche della grande efficienza della Porsche ottimamente preparata di cui dispone.

Luigi Marozzo

SLALOM

Cosenza, 10 agosto 1986

2. Trofeo Auto Sila Marasco

Gara valida per il campionato Coppa Csai 4 Zona e come 3 prova del campionato regionale

Le classifiche

Assoluta: 1. De Luca (Porsche) in 1'12"87; 2. De Rosa (Simca R 2) 1'14"79; 3. Tufino (Simca) 1'18"12; 4. Salvino (A 112 A) 1'18"58; 5. De Luca (Simca A) 1'19"80; 6. Vizza (Prototipo) 1'19"92; 7. Icuchi (R5 Gt) 1'20"20; 8. Mercuri (Fiat 126) 1'22"50; 9. Lavalle (Fiat 600) 1'23"01; 10. Oliverio (Fiat 600) 1'23"01.

GRUPPO N - 1-3

Classe 1150: 1. De Luca (A 112) in 1'24"93; 2. Mauro (A 112) 1'27"43; 3. Fossato (A 112) 1'37"39.

Classe 1300: 1. Longobardi (Simca R 2) in 1'25"55; 2. Ambrosi (Samba R) 1'30"20; 3. Cinquegrana (Opel Corse) 1'30"74; 4. Ruffolo (Lancia F) 1'31"38; 5. Cavalcanti (Fiat X1/9) 1'34"50; 6. Costabile (Simca R) 1'39"80.

Classe 1600: 1. Andrioli (Ritmo) in 1'27"17; 2. Cardamone (Peugeot 205) 1'27"97; 3. Esposito (Peugeot 205) 1'28"67; 4. Mitrugno (Escort X R3) 1'30"54; 5. Tafuro (Peugeot 205) 1'32"21; 6. Visconte (Fiat X 1/9) 1'34"66.

Classe oltre 1600: 1. Icuchi (R 5 Gt Turbo) in 1'20"20.

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Aiello (A 112 A) in 1'25"21; 2. Gargiulo (A 112 A) 1'25"60; 3. Derviso (A 112 A) 1'31"18.

Classe 1600: 1. Gaccione (Alfasud) 1'28"21.

GRUPPO SPECIALE

Classe 700: 1. Mercuri in 1'22"50; 2. Nigro 1'24"89; 3. Pellicchia 1'28"94; 4. Leone 1'34"25 (tutti su Fiat 126).

Classe 1000: 1. Filice (A 112) in 1'23"21; 2. Grandinetti (Fiat 127) 1'25"33; 3. Tiano (Fiat 127) 1'30"74; 4. De Luca (A 112) 1'31"85.

Classe 1150: 1. Salvino (A 112) in 1'18"58; 2. Lepore (A 112) 1'28"84; 3. Grimaldi (Fiat 128) 1'35"42; 4. Iacovino (Fiat 128) 1'48"05.

Classe 1300: 1. De Rose (Simca R 2) in 1'14"79; 2. Toscano (Fiat 128) 1'28"03; 3. Dragone (Fiat X 1/9) 1'28"26; 4. Spizzirri (Fiat X 1/9) 1'32"73; 5. Pignataro (Simca R 2) 1'39"52; 6. Gatto (Fiat 128) 1'46"92; 7. Piccinno (Fiat Ritmo) 1'49"68.

Classe 1600: 1. Molinaro (Fiat X 1/9) in 1'29"10; 2. Lopetrone (Ford Escort) 1'34"46; 3. Molinaro F.sco (AR GT) 1'35"76; 4. Dell'Erba (Golf) 1'39"90; 5. Capalbo (Fiat X 1/9) 1'46"11.

Classe 2000: 1. Condina (Lancia Beta) in 1'27"15; 2. De Luca (Alfa Gta) 1'27"83; 3. Barile (Ford Escort) 1'36"56.

Classe 3000: 1. De Luca (Porsche 911) in 1'12"87; 2. Cesare (Talbot) 1'32"66; 3. Privitera (Talbot) 1'34"80.

PROTOTIPI

Classe 1000: 1. Beltrano (Fiat 500) in 1'27"22; 2. Carpino (Fiat 500) 1'33"39.

Classe oltre 1000: 1. Tufino (Simca R2) in 1'18"12; 2. De Luca (Simca R 2) 1'19"80; 3. Vizza (Fiat 1400) 1'19"92; 4. Lavalle (Fiat 600) 1'23"01; 5. Oliverio (Fiat 600) 1'23"01; 6. Romano (Fiat 500) 1'27"82; 7. Bruno (Fiat 600) 1'30"74.

GUERINI SPORTIVO



LA NUOVA SERIE A

Ecco Pisa Empoli e Fiorentina

COPPE

Tutto sul Nantes di Burruchaga

SPECIALE

Spieghiamo la Juve di Marchesi

POSTER

L'Inter di Trapattoni

BOXE

Tyson il nuovo «mostro»

GUERINI SPORTIVO

L'ALTRA DOMENICA

AUTOCROSS/Campionato Italiano a Pergola

Gran balzo di Susan

Vincendo sulla pista del Catria il pilota della Hornet Corse si è fatto sotto al leader della classifica generale Cosmo

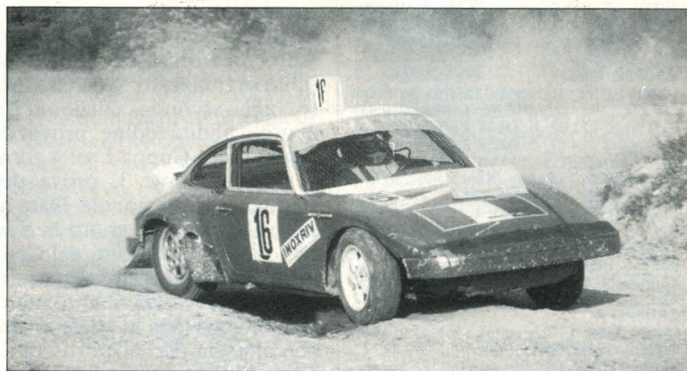
PERGOLA — E due. Grazie al suo secondo successo consecutivo in campionato italiano, sulla «Pista del Catria», con la validissima organizzazione della scuderia locale, s'è disputata la quinta prova del torneo «tricolore» (in realtà è la quarta, essendo recentemente «saltata» quella di Bordano, in Friuli, valida per le divisioni 2. e 3.), Luigi Susan ha effettuato un gran balzo in avanti nella graduatoria generale. E con lui anche Tringali che ora, insieme a Zantomasi adesso insidia seriamente il capolista Cosmo. Ma vediamo quello che si è verificato nella finale della terza divisione. Susan, che si era aggiudicato la fase precedente, ha replicato producendosi in un ennesimo perentorio «assolo». Dietro a lui, a cominciare dal terzo degli otto passaggi, in pratica, non c'è stata più lotta. Cosmo, partito in posizione di rincalzo, s'è fermato al terzo

giro, riprendendo accanitamente, ma senza fortuna. E così la gara s'è conclusa sotto il segno di Susan. La gara della seconda divisione avrebbe dovuto vedere in evidenza Illide Romagna con la sua Audi 4, che si dice sia costata un centinaio di milioni complessivamente. Ed in effetti questo pilota ha esordito sfoderando in semifinale una prestazione strepitosa, l'altra tornata aveva visto primo Apostoli. All'epilogo Romagna è ripartito alla sua maniera, incalzato però da Apostoli che alla fine ha avuto la meglio. Nella quarta tornata, infatti, Romagna è stato costretto a fermarsi per un irreparabile guasto meccanico. Apostoli ha così avuto via libera e ha così potuto imporsi alla grande. Tutto sommato Savio che è rimasto al vertice della classifica pur non brillando, è comunque riuscito a contenere i danni.

Gianfilippo Centanni



Sopra: il vincitore della terza divisione, Susan. Sotto: Apostoli che si è aggiudicato la prova della seconda divisione (FotoBiondo)



AUTOCROSS

Pergola (Ps), 10 agosto 1986

5. Prova campionato italiano

Le classifiche

SECONDA DIVISIONE

Finale: 1. Apostoli (Porsche 911) 8 giri in 8'17"5; 2. Sternieri (Fiat X 1/9) 8'27"7; 3. Parro (Fiat X 1/9) 8'38"5; 4. Coli (Fiat X 1/9) 8'49"8; 6. Danini (Lancia Beta) 8'50"6;

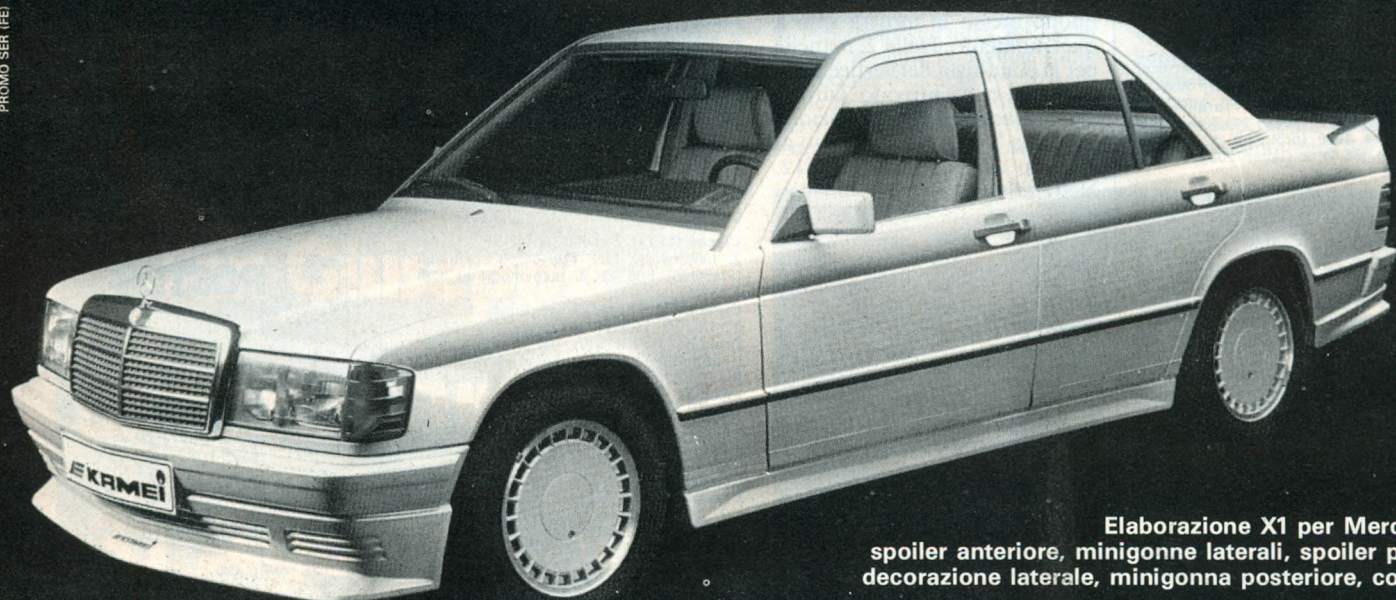
7. Di Battista (Fiat X 1/9) 8'52"7; 8. Pavanelli (Porsche 911) a 1 giro; 9. Savio (Mancia 037) a 2 giri.

TERZA DIVISIONE

Finale: 1. Susan (Alfa Romeo) 8 giri in 8'05"0; 2. Tringali (Porsche) 8'19"0; 3. Passarella (Porsche) 8'27"3; 4. Pezzarini 8'35"4; 5. Zantomasi (Lancia) 8'40"8; 6. Cosmo (Bmw) a 1 giro; 7. Alesiani (Ferrari) a 1 giro.

ESPRIMI UN DESIDERIO.

PROMO SER (FE)



Elaborazione X1 per Mercedes 190:
spoiler anteriore, minigonne laterali, spoiler posteriore,
decorazione laterale, minigonna posteriore, copricerchi.



KAMEI

I prodotti Kamei sono distribuiti
in esclusiva per l'Italia da:

INFOR

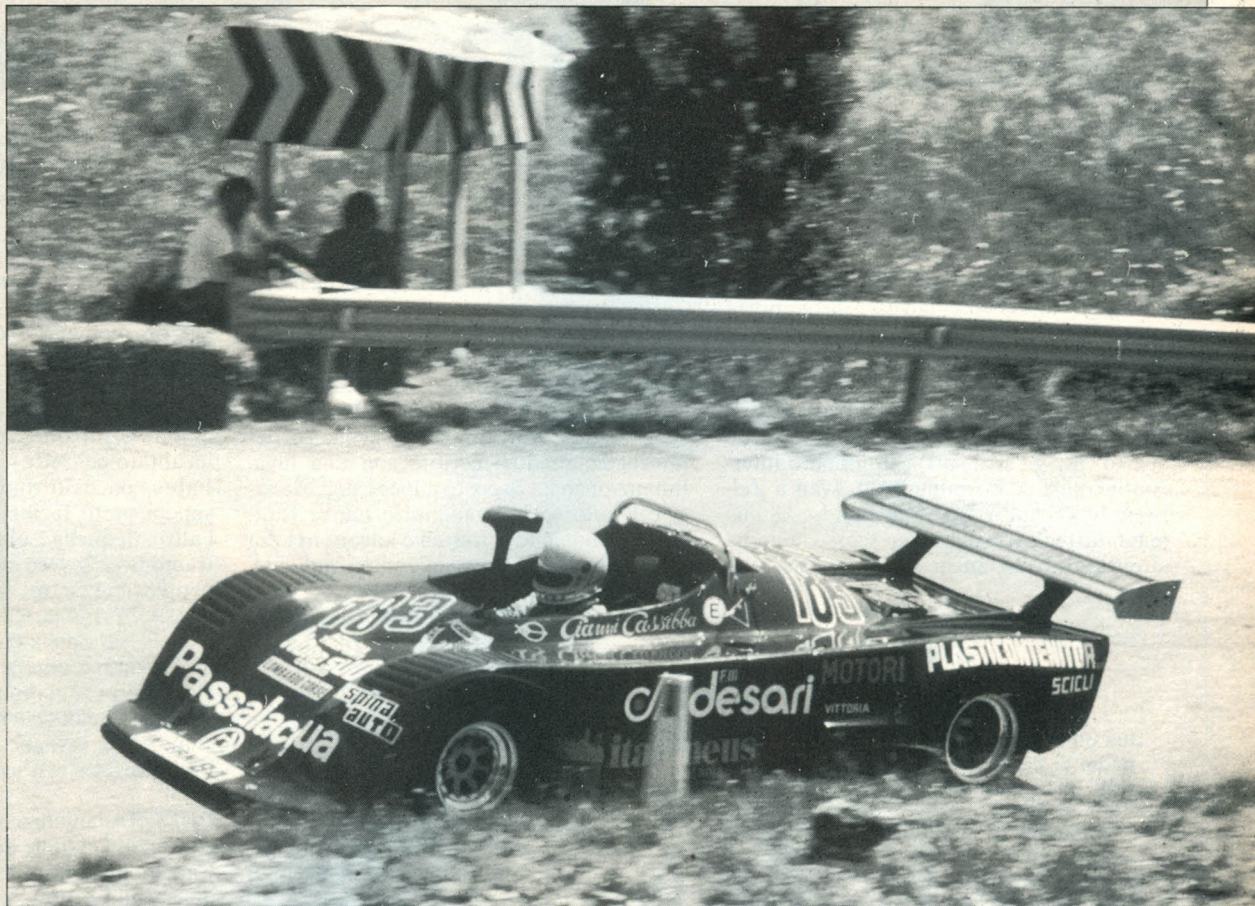
Via Cento, 42 - Vigarano Mainarda (FE)
☎ 0532/436456

SALITA/Svolte
di Popoli

Cassibba batte padre e figlio

POPOLI — Il siciliano Giovanni Cassibba si è imposto nella 24. edizione della classica di velocità in salita «Svolte di Popoli» non riuscendo tuttavia ad abbassare il record di Mauro Nesti: a scusante del pilota dell'Osella-Bmw va considerato che si è trattato della sua prima partecipazione in questa corsa. Alle sue spalle è giunto il «veterano» calabrese Domenico Scola, che ha preceduto il figlio Carlo.

Popoli (PE), 15 agosto 1986
Classifica assoluta: 1. Giovanni Cassibba (Osella-Bmw) in 4'37"70 alla media di 130,93 km/h; 2. Scola (Osella-Bmw) in 4'43"43; 3. C. Scola (Osella-Bmw) in 4'45"31; 4. Bielanski (Osella) in 4'45"88; 5. Cipriani (Osella) in 4'50"29; 6. Ritacca (Osella) in 5'02"01; 7. Pellegrino (Osella) 5'14"10; 8. Nataloni (Lancia Rally) in 5'21"90; 9. Di Giuseppe (Lancia Rally) in 5'24"69; 10. Visconti (Osella) in 5'25"80.



Giovanni Cassibba su Osella vincitore della cronoscalata di Popoli (Attualfoto)

RALLY 2. SERIE/Festival

Cinquanta per Ottaviani

MAJANO — Il cesenate Edo Ottaviani ha scelto le strade del Friuli per la sua 50. vittoria da quando corre in automobile: si è infatti imposto nel 1. Rally Festival Città di Majano. Nulla da fare per il locale Minini. Esordio convincente di Edy Orioli su Opel Manta, in una competizione riuscita bene e che guarda al suo futuro con giusto ottimismo.

Majano (UD), 16-17 agosto 1986

Classifica assoluta: 1. Ottaviani-Castellani (Fiat Ritmo 130) in 14'28"; 2. Minini-Candoni (Fiat Ritmo 130) a 7"; 3. Pelloni-Casari (Fiat Ritmo 130) 8"; 4. Venica-Misigoj (Renault 5 Gt Turbo) 23"; 5. Vattolo-Paoloni (Fiat Ritmo 130) 23"; 6. Strapparava-Bacci (Peugeot 205 Gti) 27"; 7. Di Blas-Zoz (Renault 5 Gt Turbo) 33"; 8. Simoncelli-Bulgarelli (Vw Golf Gti) 38"; 9. Orioli-Spoletti (Opel Manta Gte) 40"; 10. Pellizzari-Dal Ben (Opel Manta Gte) 41".

SLALOM/Oriolo Calabro

Salvino due volte

ORIOLO CALABRO — Favorito dall'assenza dei piloti partenopei Livio Salvino della Pegaso Corse si è aggiudicato lo slalom in salita di Oriolo Calabro, vincendo la 1. e la 2. manche su cui era articolata la corsa. I favoriti della vigilia, Armando De Luca su Simca R2 e Vizza su prototipo Fiat 1400, hanno terminato occupando il 2. e 3. posto della classifica assoluta.

Oriolo Calabro (CS), 15 agosto 1986

Classifica assoluta: 1. Livio Salvino (A 112) in 1'08"15; 2. De Luca Armando (Simca R2) 1'08"72; 3. Vizza (prototipo) 1'09"27; 4. Dragone (Fiat X1/9) 1'10"48; 5. Stellato (Simca R2) 1'11"59; 6. De Luca (Alfa Romeo Gta) 1'12"02; 7. Beltrano (Fiat 500) 1'12"09; 8. Oliverio (Fiat 600) 1'12"20; 9. La Valle (Fiat 600) 1'12"33; 10. Grandinetti (Fiat 127) 1'12"57

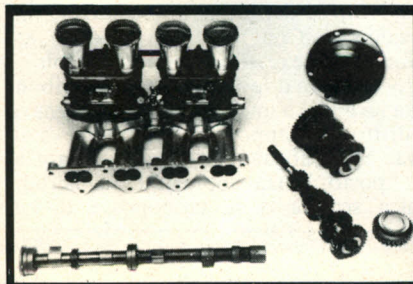
SLALOM/Cusano Mutri

L'apertura è per De Luca

CUSANO MUTRI - Nella gara d'apertura del campionato Slalom Sud-Italia il successo è andato a Giovanni De Luca con la Porsche di fronte alla quale nulla hanno potuto la guizzante Alpine Renault di Bormida giunto secondo, e la X1/9-Dallara di Pagliari, classificatosi al terzo posto assoluto.

Cusano Mutri (BN), 14 agosto 1986

Classifica assoluta: 1. Giovanni De Luca (Porsche 911) penalità 136, 34; 2. Bormida (Alpine Renault) pen. 136,54; 3. Pagliari (X1/9-Dallara) pen. 138,05; Arduini (Porsche 914) pen. 144,52; 5. Esposito (Fiat 126) pen. 148,16; 6. Catillo (Simca Rally 2) pen. 150,65; 7. Di Canio (Autobianchi A112) pen. 150,98; 8. Insignito (Fiat 500-1000) pen. 151,20; 9. D'Urzo (Fiat 500-1000) pen. 151,64; 10. Colangelo (Fiat X1/9) pen. 152,87.



CAMILLO ALQUATI

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

APPLICAZIONI
SPECIALI PER AUTO



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

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

F. 3000/Impeccabile performance di Capelli in Austria

La lezione di Ivan

Il pilota di Gariboldi ha bissato il successo dello scorso anno e si è issato in vetta alla classifica del campionato intercontinentale dove ora ha sette punti di vantaggio su Martini, solo settimo in questa gara. Bravo anche Tarquini terzo alle spalle di Nielsen

di Guido Schittone

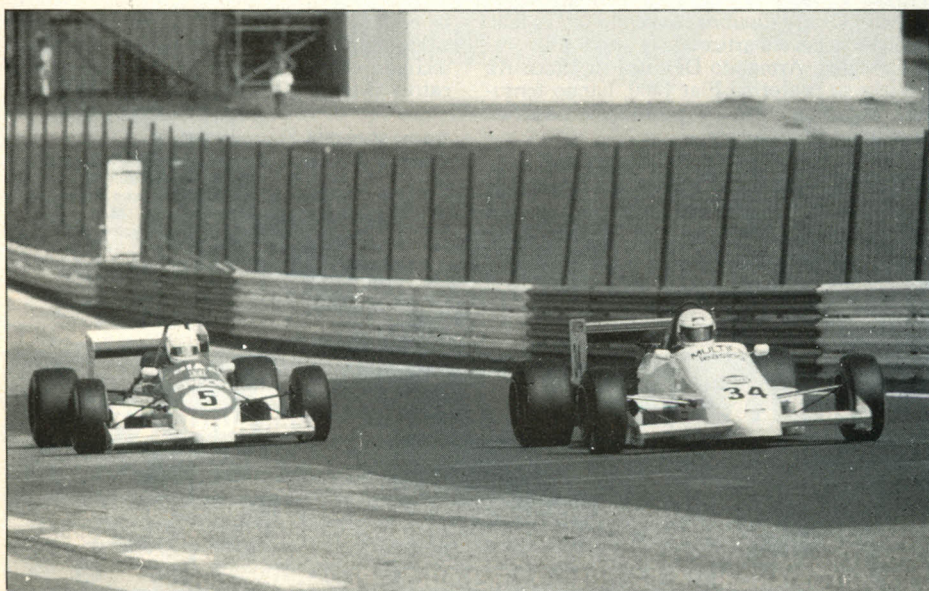
ZELTWEG — Quasi si confondeva con il paesaggio di Zeltweg: la sua March, pitturata coi colori del nuovo sponsor giapponese, faceva tutt'uno con le verdi colline austriache. Dentro l'abitacolo Ivan Capelli stava dando una lezione sonora a tutti i rivali di questo tiratissimo e sempre meno aperto (per gli stranieri) campionato intercontinentale di Formula 3000. Ivan a Zeltweg ha fatto il bis, doppiando la sua magnifica vittoria dell'anno scorso con una altrettanto bella, anche se certamente otte-

nuta con maggiore autorità e una facilità a tratti apparsa disarmante. Prossimo alla sua avventura in F.1 con l'Ags, che inizia ufficialmente questo martedì al Paul Ricard, Capelli, di fronte ai colleghi che incontrerà al Gp d'Italia, si è esibito in una delle migliori performance della sua carriera, cogliendo due piccioni con una fava. Innanzitutto ha risposto a Pier Luigi Martini e a coloro che guidano le nuove Ralt, dimostrando che la March è ancora in lizza se non forse superiore sulle piste ondulate,

tecniche e veloci come Zeltweg. In secondo luogo ha spiccato il volo nel campionato, che ora comanda con 39 punti all'attivo, sette in più di Martini rimasto a secco nella trasferta austriaca. Calmo, tranquillo, Ivan ha guidato nella settima gara della serie da grande campione. Partito magnificamente ha alitato per sette giri sulle spalle di Pascal Fabre, un osso duro, un tipo che non si supera tanto facilmente e in possesso, tra l'altro, di quella Lola T 86 data sul viale del tramonto e invece apparsa a Zeltweg competitiva come non mai. Capelli, quindi, non ha voluto rischiare: ha infilato il francesino alla staccata della curva «chicane» e poi se ne è andato mantenendo fino al termine un vantaggio prossimo ai 2" su John Nielsen, un altro che all'Österreichring ha risalito la china e che ora può dire qualcosa anche a livello della classifica assoluta della serie.

PULIZIA, intelligenza, stile e determinazione sono state le doti messe in mostra da Capelli in corsa. Assistito brillantemente dalla March 86B, preparata da Cesarino Gariboldi, l'ex-campione europeo di Formula 3 ha posto una seria ipoteca sul titolo. Certo, ci sarà da vedere quali provvedimenti prenderanno i tecnici della Ralt-Honda ufficiale: la monoposto di Ron Tauranac a Zeltweg era molto equilibrata, ma il propulsore giapponese ha confermato di non avere ancora raggiunto competitività assoluta rispetto ai migliori Cosworth Dfy. In sostanza l'otto cilindri del Sol Levante ha una coppia micidiale, ma il suo arco di utilizzazione si arresta proprio dove i «confratelli» inglesi spiccano il volo. La dimostrazione l'ha data anche il risultato di Satoru Nakajima, quarto, che non è riuscito a passare l'altra grande conferma di questo gran premio: Gabriele Tarquini. L'abruzzese del team Coloni, giunto all'onore delle cronache nel 1985, sembrava, verso la fine della stagione scorsa, avere perso il mordente che aveva caratterizzato i suoi esordi. Ma quest'anno Gabriele, pur senza una lira in tasca, ha tirato fuori gli artigli e a Zeltweg ha ricevuto la definitiva consacrazione internazionale. Con la March modello 85, profondamente modificata da Enzo Coloni, è arrivato terzo dopo una battaglia furibonda fra lui e Nakajima. Gabriele guadagnava sul dritto, il giapponese lo riprendeva in curva. Ma Tarquini ha saputo restare al suo... posto, grazie soprattutto all'aerodinamica scarica della monoposto di cui

Due gli italiani sul podio di Zeltweg: Capelli, sul gradino più alto, e Tarquini, ottimo terzo; in piazza d'onore il bravo Nielsen. Sotto: Tarquini ha appena superato Nakajima, strappandogli il terzo posto (FotoColombo)



segue



Sopra: Capelli ha appena superato Fabre, mentre Nielsen (4) li tallona pronto a farsi sotto, e si sta involando verso la vittoria. A fianco: Franco Scapini, con la sua Lola T 86 precede Alain Ferté. Alla fine riuscirà a concludere nel giro del vincitore e a classificarsi tredicesimo (FotoAmaduzzi). Sotto: il giapponese Nakajima, quarto dopo un duello spalla a spalla con Tarquini, qui è davanti a Andrew G. Scott (Studio'83)



La lezione di Ivan

segue

disponeva, ma anche a una freddezza estrema, la stessa che gli aveva permesso di vincere il titolo iridato di kart nel 1982.

MARTINI a Zeltweg ha perso, ma non ha dato l'addio alle armi. Fin dalle prove ha avuto problemi a non finire nella messa a punto della sua Ralt, sovrasterzante e ballerina. In gara, risolto l'inconveniente, si è ritrovato con un sottosterzo fastidioso. Avrebbe potuto conquistare il quinto posto, ma un calo di motore lo ha retrocesso sino alla settima piazza. Una posizione che non rende giustizia alla sua ottima prima parte di gara. Più o meno con i suoi stessi guai il compagno di team Sala, ha raggranellato un quinto posto sofferto. Il campionato, quindi rimane sempre più in mano ai



Sopra: al via il più lesto è stato Fabre ma Capelli, imitato da Martini, non ha avuto esitazioni nell'affiancarsi a destra al poleman Nielsen e a conquistare la seconda posizione. A sinistra: Michel Ferté precede nell'ordine Weidler, la Muller e Spence durante le prove. A destra: Martini, che precede Pirro, ha avuto problemi di sovrasterzo in prova e di sottosterzo in gara che lo hanno rallentato

(FotoColombo): Fabre è ancora davanti a Capelli, ma presto dovrà cedergli il passo (FotoVillani)



nostri portacolori. A Zeltweg l'Italia cadetta ha fatto poker, raggiungendo, dopo 7 gare disputate, la quarta affermazione assoluta. È lo specchio lampante delle capacità dei piloti di casa nostra e dei preparatori cresciuti alla scuola della Formula 3. Peccato solo che quest'occasione austriaca sia stata un'altra di quelle sprecate in fatto di promozione per la categoria. Relegati lontano dal paddock importante della F.1, con insormontabili problemi «logistici» nei box, meccanici, piloti e tecnici sono stati costretti a recitare la parte del brutto anatroccolo nei confronti dei «belli» del Circus. Fortunatamente, ci ha pensato Ivan Capelli a mostrare agli esperti che la Formula 3000, è capace di offrire spettacoli di valore assoluto. E a Birmingham, lunedì 25, sarà la regina indiscussa, perchè ha bisogno, soprattutto ora, di restare indipendente da tutte le altre categorie. □



LA CRONACA/Alla Panorama la staccata vincente

Sorpasso da manuale

Capelli ha preso il largo all'8. giro, per non essere più ripreso, con una manovra che nemmeno il suo diretto avversario si aspettava

ZELTWEG — Prima dello start non c'è il classico warm-up ma è consentito ai piloti di percorrere un paio di giri senza però transitare davanti ai box in tutta velocità, anzi rientrando ai box lentamente per poi riuscire. Al via Nielsen in pole parte male e si vede superare da Fabre, che si porta in testa, e da Capelli. Parte a razzo anche Santin che nel corso della prima tornata supera bene sette avversari. Kaiser ac-

cosa subito problemi di motore. Al primo giro sgranati, transitano Fabre, Capelli, Nielsen, Martini, Pirro, Tarquini, Nakajima, Sala, Gugelmin, Hytten, Spence, Evans, Weidler, Ferté, Grouillard, Acheson, Raphanel, Langes e Santin. Dura solo un giro la corsa del debuttante Santal che nel tentativo di superare Langes si ritrova senza una ruota e fuori sul prato della «Panorama». Nielsen nel corso del secon-

do giro sferra un attacco a Capelli passando al secondo posto dietro a Fabre, ma già all'inizio del terzo giro il milanese in staccata alla chicane risuona il danese e questa volta definitivamente. Capelli si mette così in caccia di Fabre e già al giro successivo lo ha nel mirino. Al quarto passaggio si conclude la gara di Kaiser che si ritrova con un motore bizzoso che gli si spegne riaccende a sugliazzo. Al quinto giro Capelli è alle costole di Fabre, mentre Nielsen sembra riavvicinarsi ai due di testa. Li seguono Martini, Pirro, Tarquini, Nakajima, Sala, Gugelmin, Ferté, Hytten e Spence. Tutto rimane invariato fino all'ottavo giro, nel corso del quale Capelli prova a superare Fabre alla «Bosch», presto però desiste. La sua è una azione di disturbo e in discesa, alla staccata della «Panorama» dove Fabre non aspetta certo un attacco, il milanese, con manovra da manuale, lo supera. Al decimo giro queste sono le posizioni: Capelli è in testa con un leggero margine sulla coppia Fabre e Nielsen, più staccati seguono Martini, che inizia ad accusare sottosterzo avendo le ali troppo scariche e Pirro. Ancora più lontani ci sono: Tarquini, Sala, Nakajima, Gugelmin, Ferté, Hytten, Spence, Grouillard, Weidler, Evans, Langes che ha gli stessi problemi di motore che sono costati il ritiro a Kaiser, suo compagno di squadra, Santin, Jones, Scapini, Daccò e Nurminen, alla sua prima gara in formula 3000 dopo i vani tentativi nelle precedenti prove di qualificarsi.

IL GIRO successivo Pirro passa Martini e Ferté supera Gugelmin che ha problemi di sottosterzo dovuti al cedimento dell'ala posteriore che gli offre così poco carico aerodinamico. All'undicesimo passaggio il terzetto formato da Tarquini, Sala e Nakajima si avvicina alla coppia Pirro Martini. Il giro seguente Hytten entra in collisione con Spence spedendolo sul prato della lunga «Panorama». Per lo svizzero è il rientro ai box, per l'inglese la perdita di cinque posizioni. Al tredicesimo giro Capelli è sempre primo e Fabre ha un certo margi-

segue

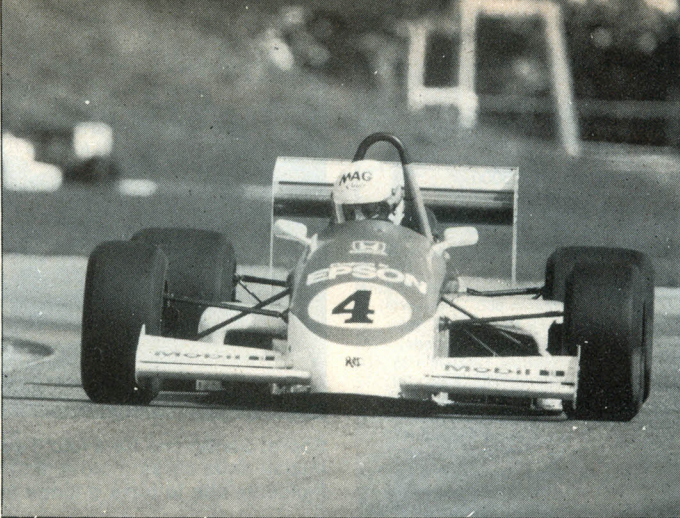


Sorpasso da manuale

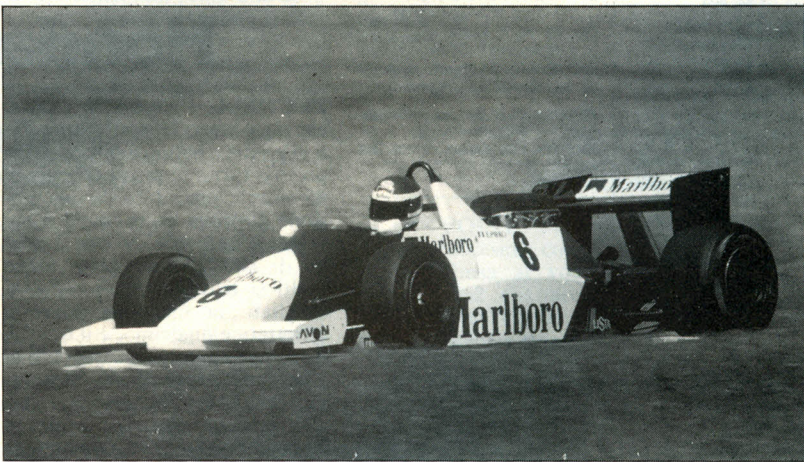
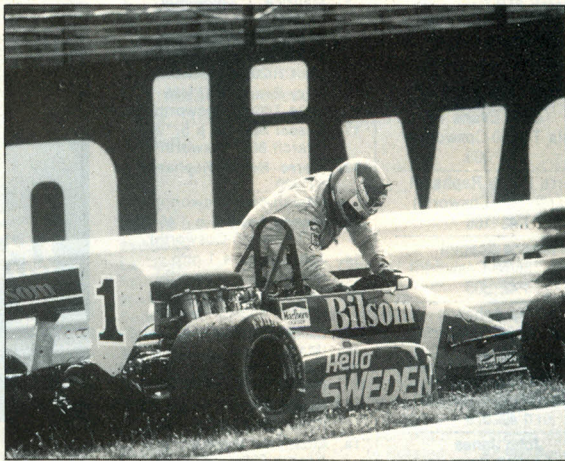
segue

ne su Nielsen. Dietro Pirro è ormai solo ma iniziano a manifestarsi problemi di vapour-look. Nelle posizioni di rincalzo Martini, sempre più in crisi, è minacciato da Tarquini, mentre Sala e Nakajima lottano gomito a gomito, seguono: Ferté, Gugelmin, Grouillard, Weidler, Raphanel, Acheson, Spence, Langes, Santin in duello con Scapini. Il giro seguente Tarquini passa, ma mentre nelle retrovie Daccò con problemi di gomme è autore di un testa coda che lo costringe ai box per cambiare le gomme spiatte. Al quindicesimo passaggio ecco le posizioni: Capelli, Fabre, Nielsen, Pirro, Tarquini, Martini, Sala, Makajima, Ferté e Gugelmin. Il giro dopo, in bagarre, Ferté supera Nakajima, ma Ferté ha problemi con l'acceleratore che gli rimane incastrato e deve subito tornare a cedere la posizione non solo a Nakajima ma anche a Gugelmin. Nel frattempo Sala supera Martini, pur ritrovandosi tra le mani una vettura troppo saltellante. Nel corso del diciannovesimo passaggio Langes ha il motore che gli si zittisce. Per lui c'è la via dei box, dove rientrerà poi, definitivamente dopo aver percorso altri due giri. Durante il ventesimo giro, Nakajima all'uscita della «Panorama» supera Martini. A questo punto Capelli è primo davanti a Fabre e Nielsen. Più staccato è Pirro, da solo, lo seguono Tarquini Sala e un po' più indietro Nakajima e Martini. Nelle retrovie è appassionante il duello Scapini, Santin che non si risparmiano colpi. Per Fabre intanto ci sono le avvisaglie di un calo di motore e infatti al 21. passaggio il francese è costretto a cedere la 2. piazza Nielsen.

DIETRO ai primi quattro si costituisce un gruppetto con Tarquini, Sala, Nakajima e Martini. Nakajima però al 23. giro rompe gli indugi e supera Sala cominciando a insidiare Tarquini. In questo giro perde di colpo la quarta piazza. I problemi vapour-look di cui ha già sofferto in prova, lo costringono infatti ai box. Alla 25. tornata queste le posizioni: Capelli, Nielsen, Fabre, Tarquini, Nakajima, Sala, Martini, Grouillard, Gugelmin, Weidler e Ferté che nel giro successivo si ritira sul prato della «Panorama» con l'acceleratore definitivamente bloccato. Del gioco non è più Acheson, gli si è ritirato per problemi ai freni



Sopra: John Nielsen autore oltre che della pole position anche di una gara molto accorta (FotoAmaduzzi)
Niente da fare per Kaiser, a fianco: è stato costretto ad abbandonare la vettura a bordo pista (FotoColombo).
Sotto: Pirro protagonista della gara sino a quando problemi di vapour look non lo hanno rallentato (Villani)



posteriori. Il motore di Fabre presenta problemi elettrici sempre più grandi e per il francese giunge il ritiro al 28. passaggio. In questa tornata Capelli è sempre primo e controlla Nielsen che sembra impotente di fronte ad un eventuale tentativo di attacco. Per il terzo posto c'è una accesissima lotta tra Tarquini e Nakajima. L'italiano si avvantaggia in rettilineo, mentre il giapponese, con una vettura troppo carica aerodinamicamente lo raggiunge nei curvoni dove l'italiano comunque lo tiene a bada. Il duello durerà in ogni

caso fino al termine. Al 30. giro Grouillard supera Martini due giri dopo Santin, sempre in lotta con Scapini, si vede costretto ai box con la gomma anteriore sinistra dechappata. Si giunge così al traguardo dove Ivan Capelli bissa il successo dello scorso anno con la sua March verde — speranza (di un titolo). Secondo è Nielsen, davanti a Tarquini, Nakajima, Sala e Grouillard. Non a punti ma al traguardo: Martini, Gugelmin, Weidler, Evans, Spence, Raphanel e Scapini tutti a giri pieni.

Roberto Teso

LA TECNICA

Per la Onix motori di Alan Peck

ZELTWEG — La novità forse più interessante è venuta dai motori di Alan Peck, montati dalla Onix. Presentano delle trombette corte di disegno particolare che a detta del motorista dovrebbero offrire maggior

potenza in alto. In Onix, poi, per cercare di ritornare competitivi, si è tornati indietro, abbandonando quegli esperimenti che sono costati a Pirro molti punti nelle precedenti gare: ora il passo è normale e la carreggiata anteriore è stretta. In Ralt, Nielsen e Nakajima hanno adottato il passo lungo. Le Lola di Mosnier e quella di Evans sono state presentate con una sospensione anteriore modificata nella geometria e un diverso alettone. Nuovo e monoala pure l'alettone anteriore della macchina di Coloni per Tarquini, che ha garreggiato con la pancia, già vista a Pergusa, tutta in un solo pezzo, nuovo pure l'alettone posteriore con un originale sostegno a traliccio. La March di Capelli aveva le carreggiate più larghe e gli scivoli più corti per aumentare la velocità in rettilineo.

Leoni ha montato, per la prima volta, un motore Dfv, al posto del Dfv, con scarichi nuovi. La sua March è risultata anche modificata nella sospensione posteriore. Anche Gugelmin ha variato il retrotreno, mentre la March di Forini, senza il cupolone, ha variato il raffreddamento con radiatori a ventaglio. La Minardi di Corradi ha montato un Dfv di Nicholson. Novità anche nel motore di Nurminen, che ha impiegato trombette lunghe. Infine, le Lola di Hotz, in prova, hanno montato un esattore sotto l'alettone posteriore. (r. t.)

ZELTWEG F.3000

Zeltweg, 16 agosto 1986

8. gara del campionato intercontinentale di F.3000

Così (in 25) al via e (in 22) al traguardo

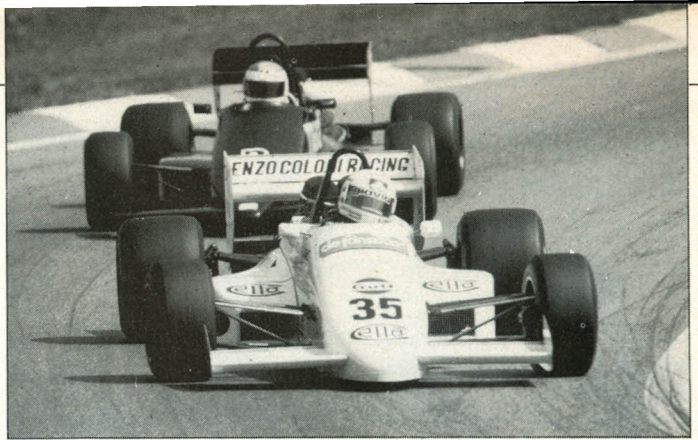
Pascal Fabre (Lola T86/50-Cosworth) 1'40"867	John Nielsen (Ralt Rt20/86-Honda) 1'40"527
Satoru Nakajima (Ralt Rt20/86-Honda) 1'41"501	Ivan Capelli (March 86B-Cosworth) 1'40"928
Luis Perez Sala (Ralt Rt20/86-Cosworth) 1'41"619	Emanuele Pirro (March 86B-Cosworth) 1'41"541
Maurizio Gugelmin (March 86B-Cosworth) 1'41"800	Pierluigi Martini (Ralt Rt20/86-Cosworth) 1'41"626
Russel Spence (March 86B-Cosworth) 1'42"050	Gabriele Tarquini (March 85B-Cosworth) 1'41"841
Mario Hytten (Ralt Rt20/86-Cosworth) 1'42"091	Olivier Grouillard (Lola T86/50-Cosworth) 1'42"081
Michel Fertè (March 86B-Cosworth) 1'42"161	Gary Evans (Lola T86/50-Cosworth) 1'42"093
Volker Weidler (Ralt Rt20/86-Cosworth) 1'42"286	Pierre Henry Raphanel (March 86B-Cosworth) 1'42"166
Claudio Langes (Lola T86/50-Cosworth) 1'42"320	Franco Scapini (Lola T86/50-Cosworth) 1'42"305
Lamberto Leoni * (March 86B-Cosworth) 1'42"521	Kenny Acheson (March 86B-Cosworth) 1'42"409
Guido Dacco' (March 86B-Cosworth) 1'42"659	Bernard Santal (Lola T86/50-Cosworth) 1'42"579
Thomas Kaiser (Lola T86/50-Cosworth) 1'43"071	John Jones (March 86B-Cosworth) 1'42"953
Jari Nurminen (March 86B-Cosworth) 1'43"837	Alessandro Santin (March 85B-Cosworth) 1'43"077

■ * (Leoni pur qualificato non prende il via perché ricoverato in ospedale per le conseguenze riportate in un incidente; non viene sostituito da nessun altro pilota).

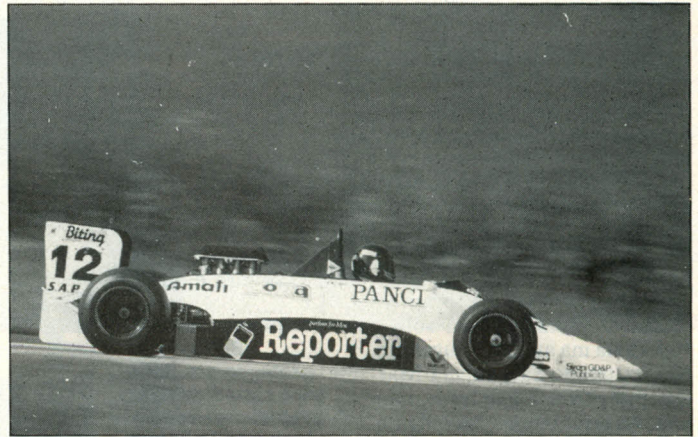
■ Non qualificati: **Alfried Heger** (Ralt Rt20/86-Cosworth) 1'43"837; **Pierre Chauvet** (March 86B-Cosworth) 1'44"062; **Cathy Muller** (March 86B-Cosworth) 1'44"651; **Oscar Pedersoli** (March 85B-Cosworth) 1'45"145; **Steven Andskar** (March 85B-Cosworth) 1'45"526; **Franco Forini** (March 86B-Cosworth) 1'46"816; **Bruno Corradi** (Minardi M30/85-Cosworth) 1'48"407; **Jean Pierre Frey** (March 85 B-Cosworth) 1'49"627; **Andrew Gilbert Scott** (Lola T86/50-Cosworth) 12'04"409; **Jeff Mac Pherson** (March 86B-Cosworth) senza tempo.

- Ivan Capelli** 34 giri in 58'47"53 alla media di 206,178 kmh (March 86B - Cosworth)
- John Nielsen** a 2"158 (Ralt Rt 20/86-Honda)
- Gabriele Tarquini** a 35"414 (March 85B-Cosworth)
- Satoru Nakajima** a 35"590 (Ralt Rt20/86-Honda)
- Luis Perez Sala** a 39"771 (Ralt Rt20/86-Cosworth)
- Oliver Grouillard** a 44"232 (Lola T86/50-Cosworth)
- Pierluigi Martini** a 46"431 (Ralt Rt20/86-Cosworth)
- Maurice Gugelmin** a 47"353 (March 86B-Cosworth)
- Volker Weidler** a 47"665 (Ralt Rt20/86-Cosworth)
- Gary Evans** a 57"495 (Lola T86/50-Cosworth)
- Russel Spence** a 57"966 (March 86B-Cosworth)
- Pierre Henry Raphanel** a 59"320 (March 86B-Cosworth)
- Franco Scapini** a 1'45"501 (Lola T86/50-Cosworth)
- John Jones** a 1 giro (March 86B-Cosworth)
- Jari Nurminen** a 1 giro (March 86B-Cosworth)
- Guido Dacco'** a 1 giro (March 86B-Cosworth)
- Alessandro Santin** a 2 giri (March 85B-Cosworth)
- Pascal Fabre** a 8 giri (Lola T86/50-Cosworth)
- Emanuele Pirro** a 8 giri (March 86B-Cosworth)
- Michel Fertè** a 9 giri (March 86B-Cosworth)
- Kenny Acheson** a 12 giri (March 86B-Cosworth)
- Claudio Langes** a 14 giri (Lola T86/50-Cosworth)

■ Giro più veloce: **John Nielsen** (Ralt Rt20/86-Honda) in 1'42"704 alla media di 208,280 km/h.



Sopra: Santin che ha avuto il suo momento di gloria nelle fasi iniziali della corsa (FotoVillani) Sotto: Leoni è incorso in un brutto incidente che lo terrà a lungo lontano dalle piste (Amaduzzi)



LE PROVE/Drammatico incidente a Leoni Honda in pole

ZELTWEG — Sono 36 i piloti che si giocano i 26 posti disponibili in griglia e hanno a disposizione un solo turno di prove ufficiali di 45 minuti, preceduto da una sessione di prove libere in cui il più veloce è stato Nielsen con il tempo di 1'41"22. In questo turno molti si trovano con i rapporti sbagliati: la messa a punto è affrettata e qualcuno, è il caso di Santin e Langes, non è in grado di effettuarla per problemi di motore. Per Mac Pherson il turno ufficiale termina ancora prima di iniziare poiché si ritrova con la pressione della benzina a zero. Anche le prove di Scott sono brevi causa il motore che lo lascia a piedi per problemi elettrici. Fabre segna il tempo di 1'40"867 ma subito dopo entra in collisione con Pedersoli ed esce di pista. Leoni è autore di una paurosa uscita di strada, causa dechappamento di una gomma posteriore, alla staccata della curva «Bosch» dove le vetture raggiungono i 280 km/h: la March è distrutta e il pilota italiano viene ricoverato in stato di shock all'ospedale, dove la diagnosi è schiacciamento della seconda e terza vertebra lombare: ne avrà per un paio di mesi. Nielsen con il secondo treno di pneumatici, si segnala come il più

veloce in 1'40"527 e ottiene la pole position davanti a Fabre e a Capelli che accusa problemi con la batteria. Sala e Martini hanno sofferto di sovrasterzo alle loro Ralt nei curvoni veloci. (r. t.)

Valzer di piloti in molti team

SONO molti i cambiamenti in F.3000. Russel Spence non è più con il team di Eddy Jordan ed è passato sulla March-Onix usata a Pergusa da Taylor. Con Jordan invece torna a correre in Europa Acheson. Santin è sulla seconda March di Coloni mentre Dacco è con la squadra di Corbari al posto di Alain Fertè, che sembra abbia dato fondo al budget. La Muller ha preso il posto di Alliot all'Oreca, e con l'equipe francese sarà anche a Jerez.

■ IL TEAM Rial con cui quest'anno ha corso il tedesco Volker Weidler ha un nuovo direttore tecnico. Andrew Thorbi, collaboratore della Ralt per quanto riguarda la costruzione delle vetture di F. 3000. Per Weidler è finalmente arrivato un motore elaborato da John Judd, in sostituzione del solito Ford-Cosworth.

Così la F. 3000 (dopo 8 gare)

	SILVERSTONE 13/4	VALLELUNGA 4/5	PAU 19/5	SPA 25/5	IMOLA 8/6	MUGELLO 29/6	PERGUSA 20/7	ZELTWEG 16/8	BIRMINGHAM 25/8	JEREZ 14/9	LE MANS 28/9	CURACAO 26/10	SAO PAOLO 9/11	GUIANA 18/11	PUNTI VALIDI
1. Capelli	—	9	—	4	6	4	—	9							32
2. Martini	—	—	—	—	9	9	6	—							24
3. Sala	—	—	2	3	2	—	9	2							18
4. Nielsen	2	—	—	6	—	—	1	6							15
5. Fabre	4,5	6	—	—	—	—	4	—							14,5
6. Pirro	3	4	6	—	—	1	—	—							14
7. M. Fertè	—	—	4	2	—	6	—	—							12
8. Thackwell	1,5	—	9	—	—	—	—	—							10,5
9. Alliot	—	—	—	9	—	—	—	—							9
10. Nakajima	—	2	—	—	—	2	3								7

11. Tarquini p. 6; 12. A. Fertè, Kaiser Grouillard p. 4; 15. Gugelmin, Dallest p. 3; 17. Langes p. 2; 18. Santin p. 1,5; 19. Jones, Raphanel, Forini p. 1.

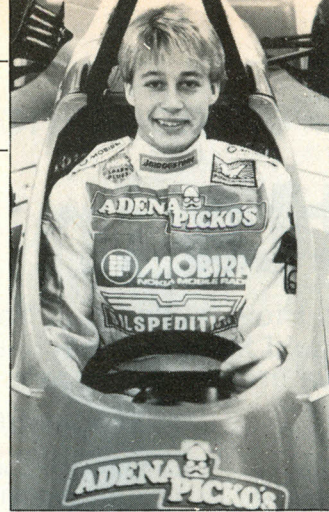
F. 3/Drammatico finale a Mantorp P.

Vince Schönström

Nell'ultima gara della serie svedese è arrivato quarto. Battuto in extremis Mike Johansson

MANTORP PARK - Niclas Schönström (nella foto) è il nuovo campione svedese di Formula 3. Si è aggiudicato definitivamente il titolo domenica scorsa, giungendo nella gara di Mantorp Park al quarto posto con la sua Reynard 863 mentre il suo rivale, Mike Johansson si è dovuto fermare ai box mentre era al comando perdendo tutte le possibilità di laurearsi campione. Assente il campione '85 Thomas Danielsson la gara è stata molto spettacolare e combattuta. La pole position è andata al giovane finlandese Sami Pensala, per la prima volta veramente competitivo, con l'1'8"11 davanti a Johansson di solo un centesimo e di cinque centesimi a Hasse Thuang. Schönström ha avuto problemi con il distributore d'iniezione e con la molla di ritorno dell'acceleratore, non andando più in là del quinto posto. Al via Johansson ha superato subito Pensala e si è involato da solo al comando, sfruttando la sua unica possibilità di aggiudicarsi la corsa e il titolo, se Schönström beninteso non fosse arrivato tra i

primi sette. Purtroppo al quinto passaggio Johansson si è dovuto fermare ai box per una foratura ed è retrocesso nelle posizioni centrali del gruppo. A nulla è valsa la sua bella rimonta. Pensala è così passato in testa ma l'assetto della sua monoposto era parecchio danneggiato a causa della rottura di un baffo anteriore. Nonostante la sua volontà Pensala si è fatto passare dal regolare Thuang e per un breve periodo anche da Barkström, il quale poco dopo è volato fuori dopo essere transitato su una macchia d'olio, retrocedendo al terzo posto. Schönström non ha cercato di attaccare chi lo precedeva, pensando più che altro al campionato. Molto buona è stata la corsa di Hakan Olausson, il quale con il settimo posto di Mantorp e il sesto nel campionato si è assicurato il diritto di andare alla finale europea di Imola, così come Pensala. Ai primi due della serie sono andati in premio 20.000 corone svedesi () e 20 pneumatici della Bridgestone, sponsor della serie. Pare che una



sovvenzione venga destinata anche a Danielsson che non potrebbe prendere parte alla finale continentale, dopo essere tornato in Formula 3 svedese all'indomani della sua sfortunata esperienza italiana.

FORMULA 3

Mantorp Park, 10 agosto 1986

Ultima gara del campionato svedese

La classifica: 1. Hasse Thuang (Ralt R130/86-Volkswagen) 26'42"50; 2. Pensala (Ralt R130/86-Volkswagen) 26'43"20; 3. Barkström (Ralt R130/86-Volkswagen) 26'44"00; 4. Schönström (Reynard 863-Volkswagen) 26'46"50; 5. Offason (Ralt R130/86-Volkswagen) 26'56"30; 6. Rydell (Reynard 853-Volkswagen) 26'58"30; 7. Olausson (Ralt R130/86-Volkswagen) 27'05"20; 8. Peterson (Ralt R130/86-Volkswagen) 27'08"30; 9. Johansson (Ralt R130/86-Volkswagen) 27'24"30; 10. Börstad (Ralt R13-Toyota) 27'33"10 (primo classe B).

Classifica finale del campionato: 1. Schönström 100; 2. Johansson 86; 3. Thuang 75; Barkström 52; Pensala 40; 6. Olausson 39; 7. Offason 32; 8. Krohn 26; 9. Peterson 23; 10. Nordlander 20.

Hanno collaborato: Lino Manocchia
Tege Torwall

AUSTRIA

EUROMONTAGNA/ PEDRAZZA BATTE NESTI

WERBERGRENEN - Buona prova di Mauro Nesti nella gara del campionato della Montagna, disputata a Werbergrenen in Austria. Il campione in carica è arrivato secondo assoluto dietro alla più agile e scattante monoposto del pilota locale Walter Pedrazza che alla guida di una Formula 2 Prd ha ottenuto il tempo migliore con 3'01"41 davanti appunto a Nesti (3'08"03) e all'altro austriaco Josef Binder, vicinissimo al pistoiese con 3'08"98.

EUROMONTAGNA

Werbergrenen, 10 agosto 1986

9. gara del campionato

La classifica: 1. Walter Pedrazza (Prd) 3'01"41; 2. Nesti (Osella-Bmw) 3'08"03; 3. Binder (Osella-Bmw) 3'08"98; 4. Stuerz (Bmw) 3'09"42; 5. Steingruber (March-Bmw) 3'15"39; 8. Dudler (Ralt R130) 3'17"47; 9. Wagner (Ralt R130) 3'18"70; 10. Toth (Bmw) 3'22"20.

Classifica del campionato

1. divisione: Jeanneret (Audi Quattro) 125; Rossi (Bmw M1) e Dosieres (Bmw) 635 Csi) 110; Fischaber (Bmw 325 i) 90; Hueter 85.

2. divisione: Nesti (Osella) 120; Vilarino (Lola) e Stenger (Osella) 76; Calella (Osella) 45; Baribbi (Osella) 42.

Coppa Fia per manche

Gruppo N: Bmw 127; Renault 122; Peugeot 35.

Gruppo A: Bmw 135; Volvo 99; Volkswagen 60.

STATI UNITI

NASCAR/RICHMOND IN TRIONFO

WATKINS GLEN — Una folla record, calcolabile in decine di migliaia di spettatori ha salutato il ritorno delle vetture stock car all'autodromo di Watkins Glen, assenti da queste colline da oltre 20 anni. Le vetture della Nascar sul percorso stradale si sono fatte valere e la vittoria è andata a Tim Richmond, che così ha conquistato la quarta affermazione stagionale. L'ex pilota di Formula Indy è scattato dalla pole position con a fianco Darrell Waltrip che non ha potuto fare altro che mantenere la seconda posizione. Al terzo posto è giunto Dale Earnhardt davanti a un altro eroe della

corsa, il georgiano Bill Elliott che dopo avere distrutto la propria Ford in qualifica ha rimontato dalla ventunesima posizione. Molto buona anche la gara di Geoff Bodine che ha mantenuto il primo posto per trenta giri prima di finire in testa coda. Da quel momento è precipitato nelle retrovie, finendo quindicesimo.

NASCAR

Watkins Glen, 10 agosto 1986

18. gara del campionato

La classifica: 1. Tim Richmond (Chevrolet) alla media di 152,307 km/h; 2. Waltrip (Chevrolet); 3. Earnhardt (Chevrolet); 4. Elliott (Ford); 5. Bonnett (Chevrolet); 6. Wallace (Pontiac); 7. Rudd (Chevrolet); 8. Parsons (Oldsmobile); 9. K. Petty (Ford); 10. R. Petty (Pontiac).

STATI UNITI

IROC/UNSER JR BRUCIA ELLIOTT

WATKINS GLEN — L'ultima gara del campionato Iroc (International Race of Champions) disputata negli Usa al volante di Chevrolet Camaro tutte uguali è stata vinta da Al Unser jr che, battendo in volata il rivale Bill Elliott, si è aggiudicato anche il titolo. Per la

cronaca Unser jr è il più giovane vincitore di questa serie.

Questa la classifica dell'Iroc: 1. Al Unser jr 62; 2. Bill Elliott 59; 3. Cale Yarborough 58; 4. Darrell Waltrip 51; 5. Al Unser sr 46; 6. Harry Gant 42; 7. Bobby Rahal 39; 8. Jochen Mass 28; 9. Hans Joachim Von Stuck 27; 10. Hurley Haywood 26; 11. Rick Mears 23; 12. Klaus Ludwig 21.

STATI UNITI

IMSA/COBB VINCE E SVIENE

SEARS POINT - Price Cobb ha vinto l'undicesima corsa del campionato Imsa al volante della Porsche 962 che divideva con Dyson ma al termine della corsa non è riuscito a ritirare la coppa che gli spettava. È stato infatti estratto dall'abitacolo semiinconsciente. È questa la dimostrazione dello sforzo che i piloti hanno dovuto sopportare per ultimare questa tappa della serie di durata statunitense. Dietro a Cobb-Dyson si sono classificati i... sornioni Holbert-Bell, al volante della Porsche ufficiale che così hanno definitivamente preso il largo nel campionato. Molto sfortunati sono stati Paolo Barilla e Bob Wollek, autori del miglior tempo in prova, che alla fine si sono dovuti accontentare della sesta posizione a un giro dai vincitori. Molti sono stati i ritiri: la Ford Mustang di Klaus Ludwig, partita col quarto tempo, ha retto fino al 52. dei 75 giri in programma mentre in ombra è apparsa la Chevrolet Corvette di Sarel Van Der Merwe, ritirata al 64. passaggio. Buona

la prestazione della Nissan di Elliot Forbes Robinson quarto così come la quinta della March-Bmw di Andretti-Davy Jones. La vettura nei mesi scorsi ha riviste le cure della Bmw Motorsport che hanno migliorato l'erogazione di potenza e l'affidabilità. I risultati si sono visti immediatamente. In piena ripresa è apparsa la Jaguar che è riuscita a ottenere uno dei migliori piazzamenti della stagione, giungendo al terzo posto.

IMSA

Sears Point, 3 agosto 1986

Gara del campionato

1. Cobb-Dyson (Porsche 962) alla media di 160,800 km/h; **2.** Holbert-Bell (Porsche 962); **3.** Redman-Haywood (Jaguar Xjr7); **4.** Elliott Forbes Robinson (Nissan Xrt); **5.** Andretti-Jones (March-Bmw); **6.** Barilla-Wollek (Porsche 962) a 1 giro; **7.** Mass-Brassfield (Porsche 962) a 1 giro; **8.** Weaver-Akins (Porsche 962) a 7 giri; **9.** Jim Downing (Argo-Mazda) a 7 giri; **10.** Steve Phillips (Tiga-Chevrolet) a 7 giri.

Classifica del campionato:

Holbert 169; Bell 133; Cobb 103; Brassfield 84; Robinson 78; Van Der Merwe e Bondy 71; Wollek 63; Akins e Mass 61.

F. INDY/A Pocono Mario Andretti torna al vertice

Lotta in famiglia

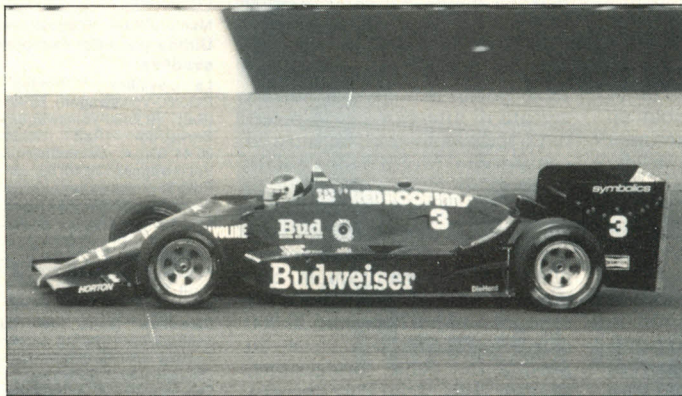
Con il successo sul triovale, l'asso di Nazareth torna al comando della classifica spodestando proprio il figlio Michael che è distanziato solo di quattro lunghezze. Il campionato trova in questa guerra tutta casalinga un suo motivo d'interesse

di Giancarlo Cevenini

POCONO — Oltre 50 mila persone impazzite di gioia hanno salutato la vittoria di Mario Andretti, il «gigante» che ha inflitto un giro a tutti nella 500 Miglia di Pocono. Nel triovale della Pennsylvania, a due passi da casa sua, dove ha appena acquistato un lago che subito è stato ribattezzato «Lake Andretti», al punto che il nome originario indiano sulle carte lascerà il posto a quello del campione italoamericano. Mario ha stravinto: con questa fantastica affermazione, la prima su questo difficile tracciato, Mario sopravanza il figlio Michael nella graduatoria generale di F.Indy. I due sono separati solo di 4 lunghezze e quindi si prospetta una incandescente lotta in famiglia. E da quanto si è visto in pista a Pocono c'è da stare certi che la battaglia sarà elettrizzante fino alla fine. «Piedone» in questo appuntamento è sembrato inarrestabile: solo un guasto meccanico poteva mettergli i bastoni fra le ruote. A batterlo ci hanno provato in molti, tutti con vetture perfettamente in ordine: Johnny Rutherford, Kevin Cogan, Rick Mears e Bobby Rahal, ma ciascuno di loro ha dovuto chinare il capo di fronte alla netta superiorità di Mario Andretti che ha inflitto alla gara un ritmo infernale tirando dall'inizio alla fine. Ad assistere alla grande affermazione del team Haas c'era anche Paul Newman che non ha potuto evitare di sorridere quando il team manager di Mario ha fumato qualcosa come dodici sigari da 20 dollari l'uno solo negli ultimi giri di gara. Non riusciva ad accenderne uno che già ne scartava un altro. Ma nessuno si è osato a contraddirlo specie quando ha saputo che alla vittoria di Mario ha fatto da contraltare il quarto e quinto posto di Jones e Tambay in F.I. La pace-car ha condizionato spesso e volentieri l'andamento della gara costringendo Andretti a delle rimonte che hanno infervorito il pubblico spesso in piedi per l'asso di Nazareth. Andretti ha anche avuto quel tocco di fortuna che non guasta mai: il suo avversario più temibile, Rick Mears, ha perso 11 giri perché ai box si sono accorti che aveva ceduto l'alettone posteriore che si stava staccando. Bobby Rahal poteva inserirsi nel discorso di vertice ma i suoi meccanici hanno rovinato tutto lasciando cadere del metanolo fuori dalla vettura che si è subito incendiata. Fra gli sfidanti si è fatto avanti allora Cogan, ma

la sua resistenza è stata di breve durata: in dieci giri Andretti gli ha rifilato un distacco di un giro! Cogan, comunque, è riuscito a mantenere il secondo posto davanti a un Pancho Carter che ha fatto della regolarità la sua arma migliore, mentre il mitico Foyt, pilota davvero inossidabile è riuscito a mettere dietro un arretramento come Unser jr. Il campionato

ora si sposta nel Mid-Ohio e poi in Canada: la dynasty Andretti ha già dato una traccia al canovaccio. Mario e Michel si sono dichiarati battaglia pubblicamente per non essere da meno ai due Unser che hanno monopolizzato la scena l'anno passato. E c'è da credergli quando dicono che per gli altri, tutti gli altri stanno arrivando tempi duri. □



A sinistra: Rahal costretto al ritiro per un principio di incendio mentre lottava con Andretti (FotoManocchia). A lato: Mario Andretti con la Lola infila il figlio Michael: è l'immagine simbolo del campionato. In basso: Carter, terzo (FotoCevenini)

LE PROVE/Con la March ha girato a 331 kmh di media

Michael con il record

POCONO — Ancora un record di Michael Andretti nelle prove delle 500 Miglia di Pocono, decimo appuntamento della stagione per la Formula Indy. Michael ha ottenuto la pole position girando alla media di 331,009 kmh sul triovale della Pennsylvania, battendo il record di Rick Mears ottenuto nel 1985 alla media di 327,842 kmh. Michael Andretti ancora una volta ha dimostrato se ce ne fosse bisogno di essere il vero dominatore di questa Formula Indy, grazie a una macchina messa a punto in modo encomiabile dal suo staff tecnico e dietro alle sue indicazioni precise di vero pilota collaudatore. Lungamente alle spalle di Michael c'è stato il padre Mario, ma verso la fine delle prove Johnny Rutherford è stato più veloce di «Piedone» girando alla media di 326,810 km/h, battendo così l'italoamericano di 2 chilometri l'ora. La prima fila però è stata monopolizzata ancora una volta della «family Andretti» come i giornali americani chiamano padre e figlio. Mai

come questa volta la «dynasty» ha spopolato, perché anche il terzo pilota di casa Andretti, Jeff, ha ottenuto la pole position e le vittorie nella Minicart. La seconda fila dello schieramento è illustre: comprende tre nomi famosi della Formula Indy, vale a dire Bobby Rahal, recente vincitore di Indianapolis, Kevin Cogan e Rick Mears. Tutti questi piloti sono stati ampiamente battuti da Michael Andretti che ha dato come si vuole dire la polvere a tutti. In terza fila Guerrero Pimm e Sullivan, seguiti da Al Unser, Fittipaldi ed il mitico ma ormai anziano Foyt c'è stato ancora una volta il dominio delle vetture March, ben undici nei primi undici posti con la sola Lola di Mario Andretti in terza posizione. Ventinove le macchine al via: l'organizzazione ha ammesso al via d'ufficio anche Tom Sneva che non era riuscito a qualificarsi per un incidente occorsogli durante le prove. Aveva distrutto la sua March che non è stata riparata in tempo per le prove di recupero. □



LA CRONACA/Le luci gialle sempre accese

Corrida sul triovale

Ed Pimm è finito in ospedale con la frattura dei due avambracci dopo un violento urto contro il muretto esterno

POCONO — Partenza lanciata sotto un cielo grondante di umidità ed è subito brivido. Michael Andretti scatta subito, seguito da Rutherford e dal padre Mario ma dopo solo mezzo giro rallenta e transita davanti al traguardo sesto, mentre Scott Bryton dopo un testa-coda va a muro seguito da Danny Firestone che infila Parson sfasciandogli il retrotreno. Al Unser la cui Chevrolet non ne vuole sapere di partire, proprio come a Phoenix riesce a unirsi al gruppo appena in tempo: avviandosi così dalla 22 posizione. La luce gialla rimane accesa per cinque giri, e non si deve attendere molto per rivederla: Ed Pimm si ferma in pista per il cattivo pescaggio della benzina. Riparte dopo una lunga sosta ai box e colpisce il muro alla prima curva dopo aver toccato Al Unser Sr che a sua volta non riesce a evitare anch'egli il muro. A Ed Pimm in ospedale riscontrano la frattura di ambedue gli avambracci. Rutherford e Cogan offrono uno show elettrizzante in testa ma la luce

gialla e i primi rifornimenti scombussolano le posizioni che alla 35. tornata sono le seguenti: Andretti, Cogan, Mears, Rutherford, Rahal, Sullivan e Fittipaldi che in curva compie un testa-coda e finisce a muro. Appare così la quarta luce gialla. Restano in gara 18 macchine, mentre Brabham e Unser Jr compiono varie soste ai box per correggere l'assetto. Allo scadere della prima ora, durante la quale sono stati compiuti 50 dei 200 giri, Rutherford, che sembra abbia l'abbonamento con i muretti, urta la protezione e pizzica anche l'alettone di Rahal che è costretto ai box per una lunga riparazione. Il texano che raggiunge il record di quattro botti in cinque anni sul triovale di Pocono, per fortuna ne esce incolume. Sette giri trascorrono con la luce gialla, poi il duello riprende con Mears in testa seguito da Cogan e Mario Andretti che tra due settimane a Mid-Ohio proverà per la prima volta sulla

segue



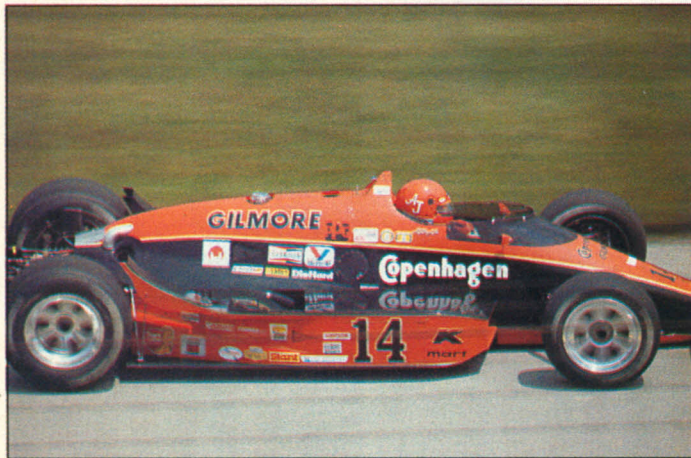
Corrida sul triovale

segue

sua Lola un sistema di iniezione elettronica sviluppato per la Cart dalla Bosch e dalla Vds. La media ridotta da sei luci gialle è di 132 miglia. Danny Sullivan abbandona con la pompa dell'acqua rotta. I primi dodici risultano essere: Mears, Mario Andretti, Cogan, Rahal, Carter, Garza, Unser Jr, Bosel, Andretti Jr, Foyt, Brabham e Bettenhausen. Scompare anche Sneva col motore fumante e Mears dopo 130 giri rientra ai box per cambiare l'alettone rotto perdendo nove giri. Poco dopo è Josele Garza a compiere un testa-coda che fa riaccendere la luce gialla. A 50 giri dalla fine «Piedone» riesce a rintuza-

re gli attacchi di Rahal. Il figlio Michael che ha riportato danni al telaio dopo essere stato colpito dai rottami di Rutherford risale in quarta posizione seguito da Carter, Foyt, Boesel, Unser, Garza e Moreno. Al 175. giro, Andretti fa il pieno seguito da Rahal che appena rientrato in pista, si ferma ai box con la March in fiamme togliendo così la suspense al duello che aveva luogo tra Mario e Bobby. La scomparsa di Rahal porta Michael Andretti in terza posizione, ma a 11 giri dalla fine il turbo del giovane di Nazareth va in fumo. Il rush finale di Mario elettrizza i 50 mila spettatori accorsi a Pocono: non li delude andando a vincere con grande autorità.

Lino Manocchia



A sinistra: A.J. Foyt, alla sua venerabile età, si permette il lusso di arrivare ancora con i primi: ha concluso la 500 Miglia al quarto posto. A destra, Cogan impegnatissimo: il suo impegno non è bastato a raggiungere lo scatenato Andretti (Photo4)



LE INTERVISTE/Per Mario a Pocono Soluzione di gomme

POCONO — Mai visto un Andretti tanto felice quanto dopo la stupenda vittoria di Pocono, che gli ha permesso di passare in testa alla classifica del campionato Indy. Felice ma stanco...

«Sì, molto stanco. E stata una gara durissima: dal primo giro all'ultimo sono sempre andato al massimo, senza un attimo di riposo».

— Come mai, a inizio gara ti sei fermato a cambiare le gomme quando c'è stato l'intervento della pace-car per i vari incidenti occorsi in pista?

«Dovevo verificare come andava la macchina con le nuove gomme radiali Goodyear, sulle quali volevamo fare degli esperimenti. È stato infatti qui a Pocono che per la prima volta ho cambiato anche la gomma anteriore sinistra. Ma ho visto che girando sempre con le stesse gomme la vettura non cambiava mai assetto, era sempre uguale, sia con il pieno sia quando ero quasi senza benzina».

— È questa soluzione di gomme che ti ha permesso di vincere?

«Certamente mi è stata d'aiuto, perché verso la fine sapevo che la mia macchina non avrebbe cambiato d'assetto. È stata sempre uguale al primo al 200. giro, quindi ho

potuto rintuzzare gli attacchi dei rivali».

— Un grosso vantaggio per le vetture Lola e le nuove radiali Goodyear, con ben quattro vetture nei primi sei posti...

«Sì, certamente. Ora la macchina va meglio, anche grazie alle tante prove che abbiamo fatto prima di utilizzarle qui a Pocono».

— Tu e Michael siete in testa al campionato. Chi vincerà?

«È presto per dirlo. Oggi Michael è stato sfortunato. Aveva una vettura non molto veloce, ma era ugualmente terzo verso la fine della gara: poteva andare a punti e restare in testa al campionato. Il campionato è ancora lungo, ora però guardo al futuro con più serenità. La macchina è migliorata, poi ho vinto qui a Pocono per la prima volta dopo 14 anni che partecipo a questa gara». (g.c.)

■ **CURVE.** A differenza di Indianapolis dove le curve sono tutte uguali, a Pocono le tre pieghe del tracciato (è un triovale) che si fanno in quinta piena sono tutte diverse l'una dall'altra. La prima è stretta di raggio ed è molto inclinata, la seconda è media sia come raggio che come inclinazione mentre la terza è quasi piatta.



Sopra, Barbazza autore di un pauroso incidente davanti ai box nella gara di minicart: ne è uscito illeso. Sotto: dynasty Andretti: Mario si congratula con Jeff vittorioso (FotoManocchia)





MINICART

Un pauroso incidente a Barbazza

POCONO — Quella di Pocono è stata una gara che ha ricalcato lo svolgimento della 500 Miglia di Indianapolis con la volata finale fra Jeff Andretti che ha vinto e Mike Groff, degno secondo. Fino alla bandiera gialla a 5 giri dalla fine è stato in testa Grogg, mentre il nostro Barbazza, leader del campionato, era in terza posizione. Mentre erano esposte le bandiere gialle guarda le segnalazioni dei suoi box ma tamponeva incredibilmente Albert Naon che gli era davanti, ma distaccato di un giro. La sua March toccava con la ruota anteriore destra la posteriore sinistra di quella di Naon. Risultato: due vetture distrutte. La March di Barbazza si è aperta in due pezzi! Fortunatamente nonostante

gli attimi di panico i due piloti sono usciti illesi dal tremendo urto. Dirà poi Barbazza che è stata tutta colpa sua: si è distratto un attimo ed è successo l'incidente, ma nessuno aveva capito perché è stata esposta la bandiera gialla a 5 giri dalla fine. I maligni dicono che era stata messa per raggruppare i contendenti e favorire il rimontante Andretti che poi ha vinto. Nonostante il pauroso incidente di cui si è reso protagonista il nostro Fabrizio Barbazza mantiene il comando della classifica generale del campionato precedendo Groff di cinque punti, l'unico pilota che sembra ancora il grado di creargli dei problemi per il successo finale. □

AMERICAN RACING SERIES

Pocono, 17 agosto 1986

La classifica: 1. Jeff Andretti, 2. Mike Groff, 3. Nick Fornoro, 4. Tommy Byrne, 5. Sammy Swindell a 1 giro, 6. Ian Ashley a 1 giro, 7. Billy Boat a 2 giri, 7. Brad Murphey a 2 giri, 8. Fabrizio Barbazza a 4 giri. (Tutti su March Buick)

Così il campionato: 1. Barbazza p. 61; 2. Groff 56; 3. Bren e Byrne 58. 5. Rice 37; 6. Millen 36; 7. Swindell 26; 8. Boat 25.



DOMINO PIZZA 500

Pocono (Usa) 17 agosto 1986
10. gara del campionato di Formula Indy

In 29 alla partenza e in 11 al traguardo

Michael Andretti (March 86C) 43"748	J. Rutherford (March 86C) 44"310	Mario Andretti (Lola T86C)
B. Rahal (March 86C) 44"628	K. Cogan (March 86C) 44"659	R. Mears (March 86C) 44"691
R. Guerrero (March 86C) 44"734	Ed Pimm (March 86C) 44"861	D. Sullivan (March 86C) 44"889
Al Unser sr (Penske Pc 15) 45"097	E. Fittipaldi (March 86C) 45"272	A.J. Foyt (March 86C) 45"624
S. Bryton (March 86C) 45"624	D. Firestone (Lola T86) 45"817	R. Boesel (Lola T86) 46"232
J. Garza (March 86C) 46"330	G. Brabham (Lola-Honda) 46"457	G. Bettenhausen (March 86C) 46"770
J. Parsons (March 86C) 47"008	A. Luyendyk (March 86C) 47"048	P. Carter (Lola T86) 47"298
Al Unser Jr. (Lola T86) 47"321	D. Simon (Lola T86) 47"533	S. Gehlhausen (Lola T900) 47"898
R. Moreno (Lola T86) 45"509	S. Swindell (March 86C) 47"380	R. Moran (March 85B) 53"542
D. Coyne (Penske Pc 15) 59"528	T. Sneva (March 86C) senza tempo	

1. **Mario Andretti** 200 giri (March 86C) media 244,738 kmh
2. **Kevin Cogan** a 1 giro (March 86C)
3. **Pancho Carter** a 2 giri (Lola T86)
4. **A.J. Foyt** a 3 giri (March 86C)
5. **Al Unser Jr** a 5 giri (Lola T86)
6. **Josele Garza** a 5 giri (March 86C)
7. **Rick Mears** a 12 giri (March 86C)
8. **Sam Swindell** a 13 giri (March 86C)
9. **Roberto Moreno** a 14 giri (Lola T86)
10. **Michael Andretti** a 15 giri (March 86C)
11. **Jeff Brabham** a 16 giri (Lola T86)

Così la classifica dopo 10 prove: 1. Mario Andretti punti 96; 2. Michael Andretti 92; 3. Al Unser jr e Sullivan 81; 5. Sneva 70; 6. Rahal 66; 7. Cogan, Rutherford 63; 9. Mears 54; 10. Garza 45.

LE GOMME/Nuove Goodyear da alte velocità

Radiali affidabili

POCONO — Sul triviale della Pennsylvania la Goodyear ha ripresentato in pista delle gomme radiali per le vetture di F. Indy. Non si vedevano più dallo scorso anno quando sull'ovale del Michigan scoppiavano non appena raggiungevano le altre velocità. Era toccato a Bobby Rahal, Roberto Guerrero e altri piloti del Circus stelle e striscie subire la disavventura di veder scoppiare a 350 kmh pneumatici non adatti a quel tipo di corse. Ma ad Akron non si sono affatto demoralizzati per quel fallimento e con la caparbieta che li caratterizza da sempre hanno iniziato una serie di estenuanti test di sviluppo per risolvere i problemi alle alte velocità. Dopo circa 300 mila chilometri percorsi con diversi piloti e vetture sono emerse le caratteristiche dei nuovi pneumatici radiali che hanno fatto la loro comparsa a Pocono. Le misure sono, posteriori 27x14,5-15 e anteriori 25,5x10-15; Queste nuove coperture hanno richiesto solo lievi modifiche alle sospensioni prima di essere utilizzate. Stando alle prime risultanze i piloti si sono dichiarati molto soddisfatti dei passi avanti compiuti dalla Goodyear: ora le vetture con le radiali sono più stabili e più facili da guidare. □

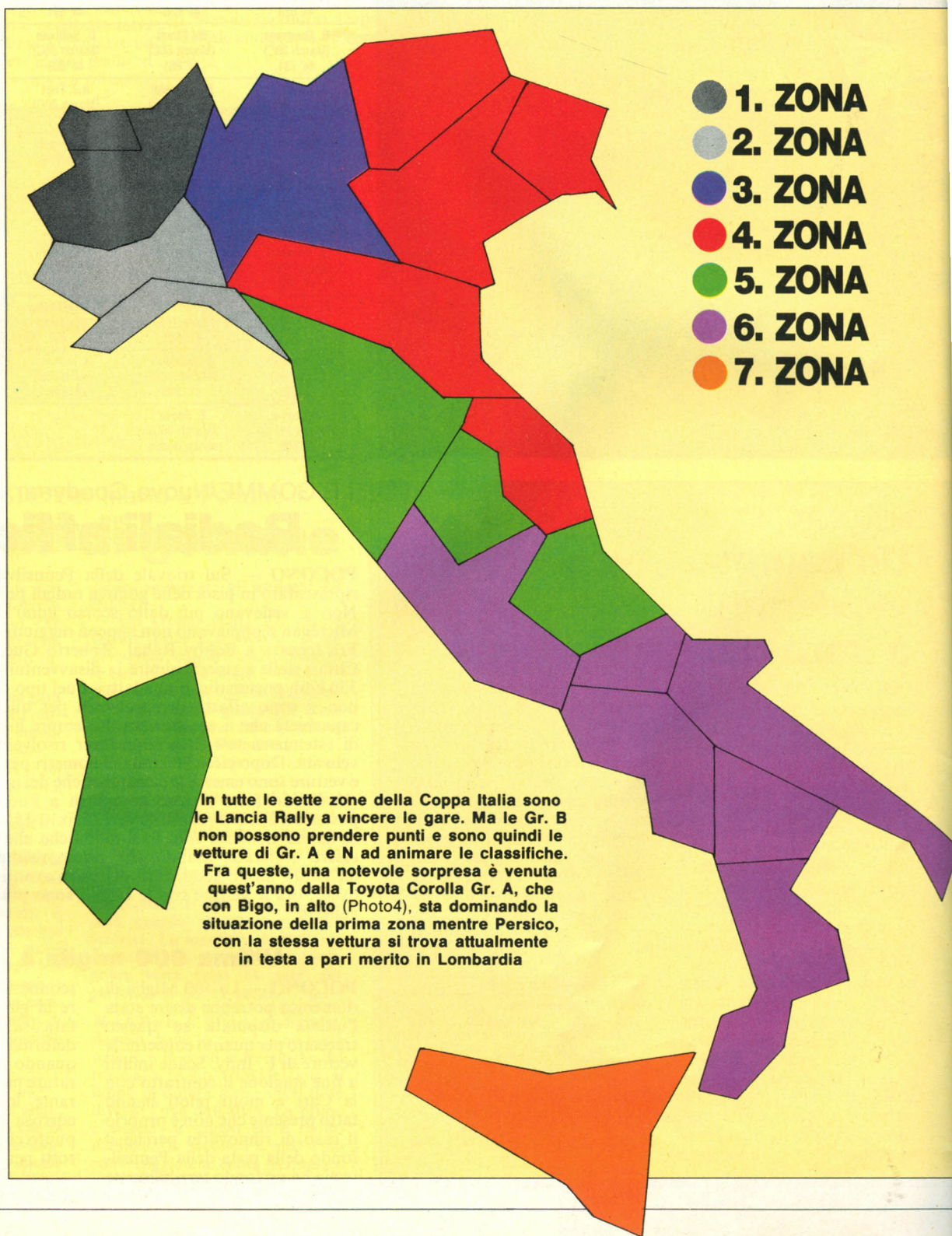
Ultima 500 miglia a Pocono?

POCONO — La 500 Miglia di domenica potrebbe essere stata l'ultima disputata su questo tracciato per quanto concerne le vetture di F. Indy. Scade infatti a fine stagione il contratto con la Cart e molti piloti hanno fatto presente che non è proprio il caso di rinnovarlo perché il fondo della pista della Pennsylvania ha un fondo terribilmente

sconnesso a tal punto da rendere la guida molto pericolosa e faticosa. Il manto asfaltato si deforma durante l'inverno quando si raggiungono temperature molto basse. Giovedì durante le prove la pista si è corrosa e l'asfalto ha ceduto al punto che i test sono stati interrotti per rifare il manto. □

LE SETTE SOR

Quattro al Nord, una al Centro e due nel Meridione: sono le aree in cui si divide il campionato nazionale delle gare prima serie, in piena salute pur nella sua quasi inutilità promozionale per i vincitori e pur non attribuendo punti alle vetture Gr. B. Ecco come stanno le cose in ognuna di queste divisioni territoriali: uomini, vetture, classifiche e calendari di **Gianni Cogni**



RELLE

COPPA ITALIA, ovvero le sette sorelle dei rally nazionali. Le sette zone in cui si articola sono infatti le figlie minori dell'ormai dimenticato Trofeo Rally Nazionali che (sembra cosa del paleolitico) laureava campioni destinati ai palcoscenici maggiori. È la Coppa Italia il primo e unico campionato regionale dove chi gareggia pensa prima a divertirsi e poi, eventualmente, al campionato. Ed è anche il paradiso delle Lancia Rally, che praticamente vincono tutte le gare rendendo, ai fini promozionali, quasi inutili gli sforzi sia dei loro piloti sia di chi tira al trofeo finale. Da un lato, infatti, chi vince (cioè i piloti con la vettura Gr. B) non può per regolamento acquisire punti e chi acquisisce punti non vince le gare e solo a fine stagione arriva, più o meno dal nulla, a portarsi a casa la sua brava coppa. Coppa Italia, o l'anarchia dei calendari che laureano il campione siciliano in cinque gare con saracinesche già chiuse il 2 agosto mentre la Lombardia ha iniziato a scendere in campo solo il 21 giugno e a tutt'oggi ha solo due gare disputate. In compenso, per queste due zone a base strettamente regionale, ecco la quarta zona che spazia dal Triveneto all'Emilia-Romagna alle Marche e che a calendario di gare ne aveva inizialmente 12, più o meno il doppio di tutte le altre zone (Toscana esclusa).

EPPURE, pur nella sua confusione, pur nella sua inutilità promozionale per i vincitori (le eccezioni sono cosa veramente più unica che rara) la Coppa Italia vive e vegeta in buona salute per i tempi che corrono. Al nord il pieno degli iscritti continua a essere frequente, lo spettacolo non manca, e la rivalità di campanile continua a infiammare i piloti: in fondo il resto conta poco, compreso il fatto che queste Coppa Italia non trovino poi tanti aspiranti. Chi cerca gloria si può e si deve rivolgere altrove, anche se prima gli converrà passare comunque di qua: sia come sia, vincere con frequenza nelle gare di Coppa Italia non è impresa da poco e può essere considerato un primo esame di maturità. Coppa Italia, il primo passo di un cammino che dovrà riportare su una base sempre più locale i rally nazionali; un cammino inevitabile ormai a buon punto e che non deve essere preso come una punizione, visto che è l'unica strada per garantire un po' più di chiarezza e di efficacia al gran bailamme di riconoscimenti per i rally. □



LA STORIA/Dal Trn unificato alle sette zone attuali

Serbatoio di talenti

NATO COME serbatoio di talenti e palcoscenico per i privati in contraltare al Cir per gli «ufficiali», il Trn chiuse i battenti nel 1980 in quanto un campionato unico su base nazionale creava due gravi problemi: era troppo caro da seguire per le lunghe trasferte a cui obbligava ed era ingestibile o quasi il problema dell'eccesso di iscrizioni per alcune delle sue gare. Nel 1981 venne così varato il Crn: fase preliminare su sei zone e finali su tre gare con da distribuire un titolo assoluto (vinto quell'anno da Filippi con la Lancia Stratos con i colori Brunik da cui rinacque la

Tre Gazzelle) e una lunga sequenza di titoli di classe. Nel 1982 ai titoli di classe vennero sostituiti quelli di gruppo: campione fu Ceccato con la 131 Abarth della Quattro Rombi. Il Crn chiuse il suo ciclo nel 1983 laureando i fratelli Boretti in assoluto e proponendo le seguenti classifiche finali di gruppo che sono tutto un programma: Gr. A - 1. Milanese; 2. Bettanin; 3. Moscato. Gr. N - 1. Dalla Pozza; 2. Grassini; 3. Chiti. Del resto nei due anni precedenti non si era scherzato, basti pensare a Rayneri e Stefano Fabbri, vincitori l'anno prima di Gr. A e Gr. N

rispettivamente. Nel 1984 vengono eliminate le gare di finale e le sei zone, che anziché costituire solo una tappa intermedia diventano le Coppa Italia, a cui si aggiungono i riconoscimenti per i gruppi ammessi (2, 4, B, A, N). Nel 1985 le zone diventano sette dividendo la Lombardia dalla Liguria ma le vetture Gr. B non possono più concorrere all'aggiudicazione della Coppa mentre spariscono le Gr. 2 e 4. Quest'anno, infine, un ulteriore passo: la limitazione della partecipazione delle Gr. B alle gare di Coppa Italia. □

È in testa con la giapponese Toyota

Bigo Banzai

NELLA PATRIA del Gruppo Fiat impazzano le vetture straniere: non è una novità. Del resto in Piemonte hanno la base tecnica le filiali italiane di Opel (Conrero), Peugeot (Italtecnica), Ford (Repetto) e da qui è partita la «crociata» della Gm-Italia (la vera grande assente della Coppa Italia di questa stagione) che sotto il marchio Chieri Corse monopolizzò la passata stagione. E qui c'è anche la base di Nazareno Fren, scopritore della Toyota nel nostro paese: proprio la Toyota Corolla Gr. A con Alberto Bigo è la grande favorita della zona. Una conferma sia della vettura sia del pilota, uno che troppo presto ha dovuto lasciare il giro Cir. Unico antagonista pare essere Giuliano con la Peugeot 205 Gti. Pochissime le novità in fatto di piloti, qualcuna in più a livello macchine con la Golf Gti Gr. N di Bovero che, comunque, ben difficilmente riuscirà a recuperare il ritardo da Pizio per la Coppa Gr. N.

Assoluta (Risultati utili: 4)

Equipaggio	Vettura	Gr.	Punteggio
1. Bigo	Toyota Corolla	A	235 (100 + 75 + 60)
2. Giuliano-Giordano	Peugeot 205	A	195 (50 + 100 + 45)
3. Pizio-Ardizzoia	Ford Escort RS1	N	125 (75 + 50)
4. Maistro	Opel Manta	A	120 (60 + 60)
5. Viotti-Imerito	Ford Escort RS	A	105 (75 + 30)

Gruppo A: 1. Bigo p. 470; 2. Giuliano 400; 3. Maistro 240.

Gruppo N: 1. Pizio p. 325; 2. Bovio 189; 3. Ricotto 155.

Gare disputate: Team 971 (coeff. 5); Carmagnola (5); Valli Ossolane (5); Valli Vesimesi (3).

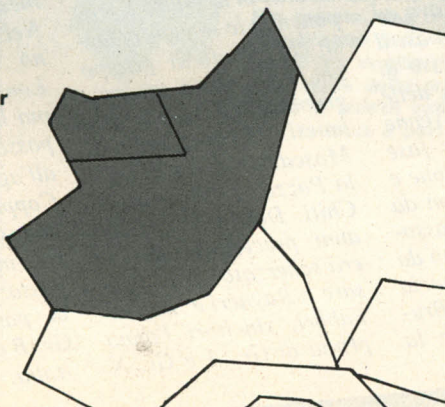
Da disputare: Grappolo (3); 111 Minuti (5).



Giuliano e la sua Peugeot 205 Gr. A (Photo4) hanno ancora due gare per recuperare i 40 punti di svantaggio sul capolista Bigo

1. ZONA

Piemonte (province di Torino, Novara Asti e Vercelli) e Valle d'Aosta



2. ZONA

Piemonte (province di Alessandria e Cuneo) e Liguria



È gareggiando con questa foga che Verna e la sua Manta Gr. A si sono portati al comando della seconda zona (FotoStudio'83). Ma Rossi insegue a soli due punti e mancano ancora tre gare...



Verna al comando, ma...

Rossi punta fissa

SITUAZIONE ancora molto fluida, visto che per ora nessuno è riuscito a unire elevate prestazioni e costanza di impegno. Così in testa c'è Verna, ma con tre risultati all'attivo, con due punti di vantaggio su Rossi, protagonista solo a Savona dove giunse addirittura secondo assoluto con la R5 GT Turbo Gr. N. Proprio Rossi potrebbe risultare l'uomo vincente, sempre che si decida a seguire il campionato, oltre che uno dei pochi nomi nuovi. Nome non nuovo, ma sempre da tener d'occhio quel Daniele Bizzarri che già lo scorso anno si è aggiudicato la coppa di Gr. N con la fedele Opel Kadett.

Assoluta (Risultati utili: 4)

Equipaggio	Vettura	Gr.	Punteggio
1. Verna-Ravera	Opel Manta	A	102 (18 + 60 + 24)
2. Rossi-Sanfrancesco	R5 GT Turbo	N	100 (100)
3. Bizzarri-Masotti	Opel Kadett	N	85 (45 + 40)
4. Ferrara-Goran	Peugeot 205	A	80 (30 + 5 + 45)
5. Garziano	Fiat Ritmo 130	A	80 (50 + 30)

Gruppo A: 1. Verna p. 262; 2. Ferrara 201; 3. Garziano 160.

Gruppo N: 1. Bizzarri p. 205; 2. Rossi 200; 3. Ravera 168.

Gare disputate: Palme (coeff. 3); Monti Savonesi (5); Valli Bormida (3).

Da disputare: Valli Imperiesi (3); Doc (5); Poeti (5).



Fra i tre piloti al comando della terza zona c'è anche Martino, sopra, qui con la sua Audi 80 Quattro Gr. A alla Coppa Feraboli. Farina, a lato, domina la scena in quarta zona con la sua Ritmo mentre il toscano Fruzzetti, sotto, conduce nella quinta, alla testa di un terzetto di R5 Gt Turbo Gr. N (FotografiePhoto4)

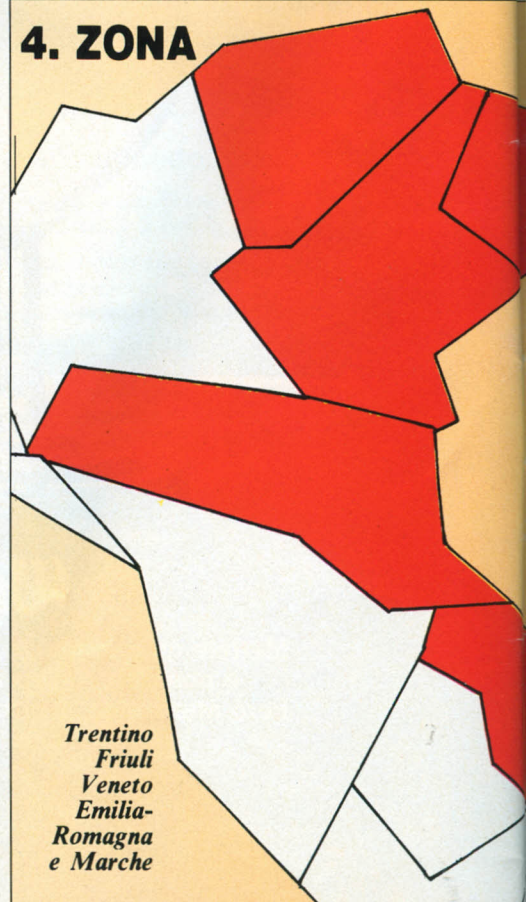


Lombardia «tripla»

La banda dei tre

È ANCORA ai primissimi passi ma già è diffusa l'impressione che, come lo scorso anno, riuscirà a vincere chi avrà la costanza maggiore, dato che sono in pochi quelli che si interessano ai titoli della Coppa Italia mentre molti ambiscono alle vittorie delle singole gare, tradizionalmente sempre al limite dei fatidici 160 iscritti. Il più pronto a lanciarsi sulla strada della Coppa è stato Enrico Persico, lo scorso anno primo in Gr. N, che in questa stagione ha cambiato vettura (Toyota Gr. A) e che divide ora il comando con Martino e Grazioli, per cercare di imitare il fratello Paolo, vincitore del titolo lo scorso anno. Le prossime gare diranno se c'è qualcuno che è intenzionato ad ostacolare il suo progetto di instaurare una sorta di dinastia nell'albo d'oro della zona che dovrebbe esser la più ricca e invece è fra le meno avvincenti.

4. ZONA



Trentino
Friuli
Veneto
Emilia-
Romagna
e Marche

Assoluta (Risultati utili: 4)

Equipaggio	Vettura	Gr.	Punteggio
1. Martino-Balestrieri	Audi 80 Quattro	N	100 (100)
Grazioli-Grazioli	Fiat Ritmo 130	A	100 (100)
E. Persico-Rebessi	Toyota Corolla	A	100 (60 + 40)
4. Colombo-Riccardi	Opel Kadett	A	75 (75)
Agostoni-Nicoli	Renault 5 GT T.	N	75 (75)

Gruppo A: 1. E. Persico p. 235; 2. Grazioli 200; 3. Colombo 175.

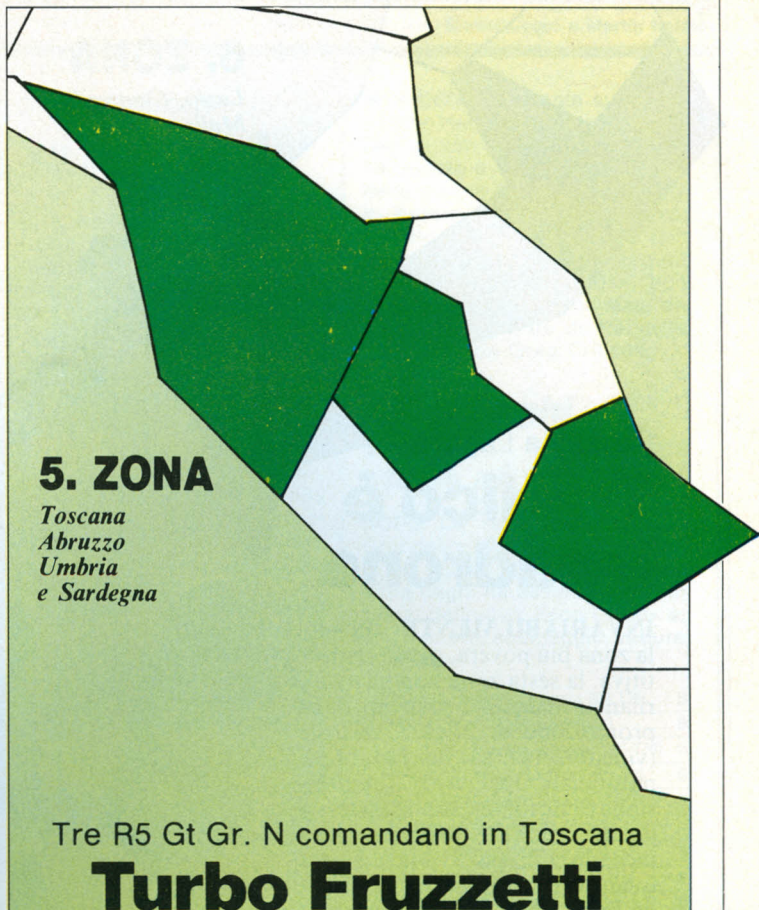
Gruppo N: 1. Martino p. 200; 2. Agostoni 175; 3. Mazzoli 135.

Gare disputate: Coppa Feraboli (coeff. 5); Tre Laghi (5).

Da disputare: Colline Oltrepò (5); Villa d'Este (3); Val Camonica (3); Mantova (3).

3. ZONA

Lombardia



5. ZONA

Toscana
Abruzzo
Umbria
e Sardegna

Tre R5 Gt Gr. N comandano in Toscana

Turbo Fruzzetti

È IL TRIONFO delle Gr. N in generale e delle R5 Gt Turbo in particolare, con un trio che sta spopolando non solo in Toscana ma in tutto lo stivale: Fruzzetti, Lenci e Aghini. Virtualmente ridotta ad essere una zona puramente Toscana (le altre regioni non hanno che pochissimo interesse sia a livello di gare che di piloti) promette un finale pirotecnico fra questi tre piloti a cui interessa sicuramente di più l'imporsi ai rispettivi avversari che conquistare una Coppa, specie loro che hanno a portata di mano anche altri allori. È sicuramente il lato più positivo di questo campionato su base nazionale, tanto che in Toscana è il Gr. A a soffrirne, quasi scordato malgrado gli sforzi dei vari Breschi, Matteini e Carrara.

È in testa a un terzetto di Fiat Ritmo Farina del suo sacco

QUEST'ANNO le premesse erano migliori ma tutto è probabilmente sfumato con la tragedia del Marca Trevigiana, ultima delle gare in terra veneta. Restano gare più o meno lontane e la sensazione è che non saranno in tanti a spingersi verso le Marche per giocare questa Coppa Italia così poco sentita. Fino ad ora la lotta è stata tutta in chiave Fiat, con Farina, Cerato o «Filippo». Quest'ultimo è solo un nuovo pseudonimo (il precedente era «Susy») che ha evidentemente giovato all'interessato come il cambio di vettura. Da notare che «Filippo» era anche in testa al Marca Trevigiana e potrebbe quindi avere qualche punto in più in classifica (segnatamente 30) se la Csa non annullerà la gara ma si limiterà a dimezzarne i punti conseguiti. Da notare la bella lotta in Gr. N fra Salvan, Cescon e Bogoni.

Assoluta (Risultati utili: 6)

Equipaggio	Vettura	Gr.	Punteggio
1. Farina-Guerretti	Fiat Ritmo 130	A	220 (75 + 100 + 45)
2. Cerato-Ceccato	Fiat Ritmo 130	A	172 (100 + 36 + 36)
3. «Filippo»-Pellegrini	Fiat Ritmo 130	A	165 (45 + 60 + 60)
4. Marchioro	Opel Manta	A	118 (20 + 9 + 50 + 9 + 30)
5. Stobbia-Maniero	Opel Manta	A	75 (75)

Gruppo A: 1. Farina p. 440; 2. Cerato 344; 3. «Filippo» 330.

Gruppo N: 1. Salvan p. 222; 2. Bogoni 210; 3. Baldan 197.

Gare disputate: Pane (coeff. 5); Cesena (3); Appennino Reggiano (5); Colli Goriziani (3); Città del Santo (3); Marca Trevigiana (3).

Da disputare: Taro e Ceno (3); Coneo (3); Appennino Bolognese (3); Marche (3).

Assoluta (Risultati utili: 5)

Equipaggio	Vettura	Gr.	Punteggio
1. Fruzzetti-Morelli	Renault 5 GT T.	N	255 (50 + 45 + 100 + 60)
2. Lenci-Farnocchia	Renault 5 GT T.	N	241 (100 + 60 + 36 + 45)
3. Aghini-Lampugnale	Renault 5 GT T.	N	130 (10 + 75 + 45)
4. Bindi-Rovini	Peugeot 205	A	114 (60 + 30 + 24)
5. Breschi	Opel Manta	A	103 (40 + 60 + 3)

Gruppo A: 1. Breschi p. 318; 2. Matteini 242; 3. Carrara 216.

Gruppo N: 1. Fruzzetti p. 510; 2. Lenci 491; 3. Aghini 275.

Gare disputate: Tirrenia (coeff. 5); Pistoia (3); Abeti (3); Alta Val di Cecina (3); Zoccolo (3).

Da disputare: Valdinievole (3); Maremma (5); Impruneta (3).

6. ZONA

Lazio, Campania,
Molise, Puglia
e Calabria

Davanti a Laganà

Tradico è il padrone

INVARIABILMENTE ritenuta la zona più povera, meno competitiva, la sesta zona non ha avuto rilancio indotto nemmeno dalla promozione di Nico Caldarola (vincitore nell'85) nei ranghi semiufficiali Opel. Anzi, l'impressione è che l'interesse sia ulteriormente sceso. Da padrone la sta facendo Filippo Tradico e, per quanto riguarda il Gr. N, Laganà, ma l'uomo più efficace sembra essere sempre e comunque il pilota e preparatore Antonio Evangelista.



Tradico e il suo navigatore Gagliardi hanno dominato il Gr. A in tre delle quattro gare disputate finora in sesta zona. Eccoli con la loro Ritmo in una fase del rally Monti Dauni (FotoStudio '83)

Assoluta (finale) (Risultati utili: 4)

Equipaggio	Vettura	Gr.	Punteggio
1. Tradico	Fiat Ritmo 130	A	210 (60+30+45+75)
2. Laganà-Oliva	Renault 5GT T.	N	172 (12+60+60+40)
3. Fruzzetti-Morelli	Renault 5GT T.	N	100 (00)
4. Cascone-Leone	Opel Kadett	A	90 (30+60)
5. Mattei-Salari	Opel Ascona	A	84 (36+36+12)

Gruppo A: 1. Tradico p. 466; 2. Cascone e Mattei 195.

Gruppo N: 1. Laganà p. 412; 2. Fruzzetti 200; 3. Iannotti 173.

Gare disputate: Cassino (coeff. 3); Irpinia (3); Monti Dauni (3); Colli del Sannio (3).

Da disputare: Pico-Sperlonga (3); Gargano (5).

La zona
«gialla»

Bosurgi ha già vinto

7. ZONA

Sicilia

È LA ZONA del «giallo», oltre che della «stagione corta». Al 2 agosto è finito tutto: ha vinto Bepi Bosurgi in coppia con Mondello. Il portacolori del Messina Sporting Club in tre gare ha aperto e chiuso il discorso al volante delle Audi di Emilio Radaelli. Peccato sia mancata la possibile lotta con Plano e De Miceli, vittime del «giallo» del telegramma fasullo. I due non sono stati ammessi a disputare il rally delle Zolfare perché gli organizzatori hanno ubbidito a un falso telegramma Csaì che sanciva la loro squalifica per i fatti legati ad un'altra manifestazione. Ignoti gli autori, anche se va subito detto che non potevano certo essere fans di Bosurgi, che proprio alle «Zolfare» ha fatto il suo esordio. Per il bravo messinese, già distintosi la passata stagione con la Lancia Rally, ora si attende l'esame di laurea in occasione del rally Città di Messina valido per il Cir e in cui si misurerà con tutte le migliori Gr. A.



Dopo avere colto i primi risultati con l'Audi 80 Quattro Bosurgi ha centrato la vittoria in settima zona avendo corso le ultime gare con una nuova Coupé Quattro (nella fotoLibro)

Assoluta (finale) (Risultati utili: 4)

Equipaggio	Vettura	Gr.	Punteggio
1. Bosurgi-Mondello	Audi 80/Coupé Q.	A	184 (60+100+24)
2. Plano-Di Dio	Ford Escort RS	N	165 (100+5+60)
3. Di Miceli-Sarmentino	Fiat Ritmo 130	N	156 (75+36+45)
4. Profeta-Palmeri	Renault 5 GT T	N	119 (50+3+30+36)
5. Parisi-Alitteri	Opel Manta	A	90 (60+30)
5. Stassi-Stassi	Fiat Ritmo 130	N	90 (60+30)

Gruppo A: 1. 1. Bosurgi p. 404; 2. Parisi 160; 3. D'Agostino 136.

Gruppo N: 1. 1. Plano p. 340; 2. Di Miceli 321; 3. Profeta 273.

Gare disputate: Primavera (coeff. 3), Campobello (5); Zolfare (3); Nebrodi (5); Jato (3).

Al Mille Laghi, dopo i rifiuti di Mikkola e di Sundström Grundel sulla terza Delta S4

SARÀ LO SVEDESE Kalle Grundel — nella foto — il pilota della terza Lancia Delta S4 al rally Mille Laghi, nona gara di campionato mondiale in programma dal 5 al 7 settembre in Finlandia. Il permesso accordato dal team Ford di schierare il suo secondo pilota della Delta S4 — il primo, Stig Blomqvist, guiderà la terza Peugeot 205 T16, come già fece in Argentina, ha risolto un grosso problema al team torinese. La squadra aveva infatti già contattato, sentendosi rispondere negativamente, prima Hannu Mikkola, bloccato dal volere dell'Audi che non vuole più che i suoi piloti guidino le Gr.B attuali, e quindi il giovane finnico Mikael Sundström, bloccato immediatamente dalla Peugeot, con la cui filiale britannica gareggia nel campionato Open inglese. La scelta è quindi caduta gioco forza su Grundel, come se proprio nessuna altra alternativa potesse dare almeno le stesse garanzie. E qui viene un sottile



dubbio. Chi ha detto che Miki Biasion, in momento di grazia e quantomeno ringalluzzito dalla vittoria argentina, andrebbe, al Mille Laghi, molto più piano di Grundel? Biasion non conosce il rally, va bene; non ha mai corso un rally con un dosso dopo

l'altro, è vero. Ma non dimentichiamo che un anno fa Grundel, con la Turbo 16 «evoluzione 2», si batté e alla fine le prese da Henri Toivonen che aveva solo una vecchia Lancia Rally. Non è quindi che a Miki sia stato scelto un fuoriclasse delle quattro ruote motrici. E poi non dimentichiamo che Biasion è al momento buon terzo nel mondiale piloti: c'è da augurare alla Lancia che, in caso di iride marche alla Peugeot, non ci si trovi nel bisogno dei punti mondiali che Biasion avrebbe comunque potuto ottenere in Finlandia... E poi c'è un altro problema: pare infatti che Grundel sia stato iscritto al Mille Laghi dopo il termine fissato per le iscrizioni, che era il 12 agosto. Come la metterà la Lancia con la Fisa? Il team italiano si è infatti rivolto all'autorità sportiva per contestare il terzo posto in Argentina di Blomqvist. Speriamo che da Parigi Balestre non risponda con la stessa contestazione...

Prima vittoria di McRae con la Metro

CON LA VITTORIA all'Ulster rally di due settimane fa il britannico Jimmy McRae ha ottenuto in un solo colpo due importanti successi: la sua prima vittoria dopo il Circuit of Ireland di un anno fa e il primo successo personale al volante di una Austin Metro 6R4. Ma per McRae non si è trattato di una gara vinta in partenza: un solo secondo aveva infatti di vantaggio su Llewellyn al via della 18. prova speciale, quella in cui la Metro 6R4 del giovane gallese ha ceduto in seguito ai postumi di un incidente precedente. McRae ha potuto quindi procedere di conserva vincendo alla fine in 2.50'12", con 1'13" di vantaggio sulla Ford Rs 200 di Lovell, 4'04" sulla Peugeot 205 T16 di Sundstrom, 5'08" sull'altra Metro 6R4 di Harri Toivonen e 8'35" sulla Manta 400 di Brookes. La vittoria in Gr. A è andata alla Vauxhall Astra Gte di Metcalfe-Watkins, 11. assoluti. Dopo la 5ª gara il campionato Open britannico vede in testa Lovell con 60 punti, davanti a Brookes con 55, McRae con 47. Il prossimo appuntamento di campionato Open è il rally Manx, in programma dall'11 al 13 settembre.



Tulini forse ufficiale ma con chi?

MARCO TULINI, sorprendente leader della classifica del campionato italiano Gr. A con la Opel Manta — nella foto Photo 4 — della Valleserchio Corse, potrebbe correre la sua ultima gara da privato al Piancavallo. Per il rush finale del campionato il suo destino sembra essere infatti quello di disporre di una vettura «ufficiale» che, però, non è detto che sia una Opel, come vorrebbe la logica. Per il toscano a quanto pare ci sono due interessanti possibilità con marche che attualmente non sono in lotta per il titolo ma che dispongono di vetture competitive. Visti i trascorsi del preparatore Terrosi con la Renault è facile immaginare che la più probabile alternativa a una Kadett «ufficiale» sia una Renault 11 Turbo, vettura che attualmente è sicuramente più competitiva della Kadett se non altro per la maggiore potenza.

■ **PIANCAVALLO.** Durante l'effettuazione del rally di Piancavallo, valido per il Cir con coeff. 3 e in programma dal 28 al 30 agosto, un numero telefonico (0434/ 655025) sarà continuamente a disposizione per la richiesta di informazioni.

■ **OPEL.** Vescovi al «Liburna» e Stagno al «Città di Messina». Ecco le partecipazioni dei vincitori del trofeo Corsa '85 a un rally con il team ufficiale Opel al volante di una Kadett Gr. A, certamente il premio più ambito dai partecipanti.

■ **KENYA.** Il recente successo di John Hellier nel rally Bamburi Beach, con centro a Mombasa, ha portato a 16 il numero totale delle vittorie di una Lancia Rally in Kenya: vittorie consecutive, eccetto quella della Toyota con Waldegaard al Safari di quest'anno. Di queste sedici, ben dieci sono state conquistate da Vic Preston Jr., tre da Hellier e altrettante da Greg Criticos.

Mille Laghi ecco i «top» al via

DOPO LA iscrizione di Kalle Grundel con la terza Lancia Delta S4 il parco partenti del rally Mille Laghi ha assunto un volto ormai definitivo. Ecco i «top» al via: numero, equipaggio, vettura e Gruppo.

1. Salonen-Harjanen (Peugeot 205 T16)	B
2. Alen-Kivimaki (Lancia Delta S4)	B
3. Kankkunen-Pilonen (Peugeot 205 T16)	B
4. Grundel-Melander (Lancia Delta S4)	B
5. Blomqvist-Berglund (Peugeot 205 T16)	B
6. Carlsson-Bohlin (Mazda Familia 4x4)	A
7. Ericsson-Billstam (Lancia Delta S4)	B
8. Eklund-Whitlock (Austin Metro 6R4)	B
9. Wilson-Harris (Austin Metro 6R4)	B
10. Krecek-Moti (Skoda 130 Lr)	B
11. Kvalzar-Janecek (Skoda 130 Lr)	B
12. Eriksson-Diekman (Vw Golf Gti)	A
13. Lindholm-Saarinen (Audi 80 Quattro)	A
14. Lampl-Kuukkala (Audi Coupé Quattro)	A
15. Sundstrom-Silander (Fiat Uno Turbo)	A
16. Pettersson-X (Audi Coupé Quattro)	A
17. Toivonen-Wrede (Austin Metro 6R4)	B
18. Heinonen-Wolf (Audi Quattro)	B
19. Arpiainen-Bustonen (Austin Metro 6R4)	B
20. Buri-Stenroos (Audi 80 Quattro)	A
21. Laine-Virtanen (Mitsubishi Starion T.)	A

Due sole tappe per il Safari 1987

PER LA PRIMA volta dopo tanti anni, la prossima edizione del rally Safari sarà corsa su due tappe invece delle solite tre. Rispettando le recenti decisioni Fisa circa l'accorciamento del percorso dei rally internazionali, il rally kenyota partirà giovedì 16 aprile 1987 — tre giorni prima di Pasqua — da Nairobi e si dirigerà verso nord; tornerà a Nairobi sabato sera dopo 2800 km e dopo soste a Nanyuki, Kabarnet, Kisumu e Nakuru. La seconda partirà nel pomeriggio del 19 aprile verso sud e il rally si concluderà a Nairobi dopo un totale di 4200 chilometri senza avere raggiunto — come già è successo quest'anno — la costa dell'Oceano Indiano.

DOVE CORRIAMO

DAL 23 AL 25 AGOSTO 1986

23 AGOSTO

Bush 500 a Bristol
(VC) ● ● ● STK
NASCAR - Po Box «K» -
DAYTONA BEACH Flo. 32015
(USA)

Rally Tomelilla
(RI) ● ● ● A
Tomelilla MK - Box 88 - 27300
TOMELILLA (Svezia)

23-24 AGOSTO

Imsa a Elkart Lake
(VC) ● ● ● IMSA-GT
IMSA - Po Box 3465 -
BRIDGEPORT Conn. 06605
(USA)

Trans Am a Watkins Glen
(VC) ● ● ● TransAm
SCCA - 6750 South Emporia
Street - ENGLEWOOD Col. 80112
(USA)

**Premio Danimarca a
Jyllandsringen**
(VC) ● ● ● N-A-F3-FF
AAS John Lundberg -
Vilvordevej 102 - 2920
CHARLOTTEENLUND
(Danimarca)

Rally Costa del Sol
(RI) ● ● ● N-A-B
Automovil Club de Almeria -
Av.F.Garcia Lorca 42 - 04004
ALMERIA (Spagna)

Rally Valli Imperiesi
(R1) ● N-A-B
Scud. Imperia Corse - P.za
Unità Nazionale 18 - 18100
IMPERIA

24 AGOSTO

**Mondiale Sport Prototipi al
Nürburgring**
(CMSP) ● ● ● C1-C2-B-IMSA
GT+F.3

ADAC Centrale - Am Westpark 8
- 8000 MUNCHEN 70 (Germania)

**Campionato costruttori a
Surfers Paradise**
(VC) ● ● ● S6-C-E
ARDC - Annangrove Road -
ANNANGROVE (Australia)

1000 km di Suzuka
(VC) ● ● ● C1-C2-B-IMSA GT-
giap.
Honda Land Co.Ltd - 2-6-20
Yaesu, Chuo-ku - TOKYO
(Giappone)

Euro-Autocross Hollenburg
(CEA) ● ● ● Div. 2-3
Car Team Ferlach - Werkstr. 5 -
9170 FERLACH (Austria)

Cronoscalta Monte Campione
(VS) ● N-A-B-S6
Team Mille Miglia - Via Marsala
35 - 25100 BRESCIA

Salita Scordia-Milite
(VS) ● N-A-B-S6
Scud. Saint Paul - Via Terecati
148 - 96100 SIRACUSA

**Salita Civitavecchia-Terme
Traiane**
(VS) ● N-A-B-S6

LE GARE RINVIATE E ANNULLATE

24 agosto	Rally di Castelnuovo	annullato
25 agosto	Corse a Brands Hatch	annullate

LEGENDA

● ● ● Internazionale
● ● Naz. a part. straniera
● Nazionale
CMF1 Mondiale F.1
CMSP Mondiale prototipi
CMR Mondiale rally
CIF 3000 Camp. Int. F. 3000
CFCART Campionato F. Cart
CIMS Campionato Imsa
CET Europeo turismo
CECR Europeo rally
CEM Europeo montagna
CEAS Europeo autostoriche

CEA Europeo autocross
CER Europeo rallycross
CRMO Camp. rally Medio Oriente
CRCA Camp. rally cont. Africano
CVP Camp. produzione
AC Autocross
AS Autostoriche
Club Gare club
DGT Dragster
FFA Formula Fiat Abarth
FF Formula Ford 1600
FSF Formula Super Ford
F2000 Formula 2000
FP Formula Panda

FR Formula Renault
FVw Formula Volkswagen
FM Formula mondiale
F2 Formula 2
F3 Formula 3
E Formula libera
FS Fuoristrada
A Gruppo A
B Gruppo B
C Gruppo C
N Gruppo N
RI Rally internazionali
R1 Rally 1. serie
R2 Rally 2. serie

RN Rally nazionali
RC Rallycross
R5GT Renault 5 GT Turbo
RALpine Renault V6 Turbo Europa
SL Slalom
S6 Sport gruppo 6
SN Sport nazionale
S2000 Sport 2000
STK Stock car
Tluno Trofeo Fiat Uno
Tg Tutti gruppi
VG Velocità su ghiaccio
VS Velocità salita
VC Velocità circuito

AUTOSPRINT - Il settimanale da corsa - Anno XXVI N. 34 del 19-25 agosto 1986.
CONTI EDITORE S.p.A. - Direttore responsabile: **CARLO CAVICCHI**

ABBONAMENTI: ITALIA annuale L. 84.000, semestrale L. 43.000. ESTERO via terra o mare L. 140.000, via aerea: Europa e bacino mediterraneo L. 180.000, Africa L. 240.000, Americhe L. 250.000, Asia L. 250.000, Oceania L. 330.000.

MODALITÀ DI PAGAMENTO: a) vaglia postale - b) assegno bancario - c) versamento sul c.c. postale n. 244400, da intestare a Conti Editore S.p.A. - 40068 San Lazzaro di Savena (Bologna), via del Lavoro 7. Numeri arretrati, L. 3.000.

PREZZI ALL'ESTERO: Australia Doll. 5,50 - Austria Sc. 65 - Belgio Bfr. 90 - Canada C. Doll. 4,50 - Danimarca Dkr. 32 - Francia Fr. 22 - Germania Dm. 8,50 - Grecia Dr. 430 - Inghilterra Lgs. 2,10 - Lussemburgo Lfr. 88 - Malta Cm. 45 - Olanda Hfl. 9 - P.to Monaco Fr. 22 - Spagna Pts. 375 - Svizzera Sfr. 6 - Svizzera Canton Ticino Sfr. 5 - Sud Africa Rand 6,95 - USA Doll. 3,75.

AUTOSPRINT ALL'ESTERO: Argentina: Viscontea Distribuidora S.C.A. Calle la Rioja 1134/56, Buenos Aires; Arabia Saudita: Al-Khazindar Establ. P.O. Box 157, Jeddah; Australia: Speedimpex Australia PTY. Ltd., 160-166 - Sussex - Street - Sidney; Austria: Morawa & CO., Wollzeile, 11, 1010 Wien 1; Belgio: Agence & Messageries de La Presse S.A., Dept. Publications 1, Rue de La Petite-Île 1070 Bruxelles; Brasile: Livraria Leonardo da Vinci Ltda., Rua Sete de Abril, 127, 2° Andar, S/22, San Paulo; Canada: Speedimpex Distribution Inc., 155 Deerpark Crescent, Unit 5, M9M-2Z2, Toronto, Ont.; D.P.E. distribution de Presse European Inc., 9875 L'Esplanade, H3L-2X2, Montreal, Que.; Danimarca: Dansk Bladdistribution, V/Mogens Schroeder 5, Rosenborggade 1130 Copenhagen; Ecuador: Oviedo Ermanos, Agencia De Publicaciones S.A. Chimborazo Sil Y Luque, Guayaquil; Francia: C.C.E.I., 107, rue Réaumur, 75002 Paris; Francia del Sud: Presse Diffusion S.A., Rue de Millo, Monaco Principato; Germania: W.E. Saabach G.m.b.H., Postfach 10 16 10, Follerstrasse, 2, 5000 Koeln, 1; Grecia: The American, Book & News Agency 387, Vouliagmenis Avenue, Ilioupolis-Athens; Inghilterra: Spotlight

Magazine, 1 Benwell Road, London N7 7AX; Iran: Zand Bookshop, 6/7 Karimkhan Zand Avenue, Teheran; Iranian Amalgamated Distribution Agency Ltd., 151 Klaban Soraya, Teheran; Jugoslavia: Prosveta, Terazije 16, Beograd; Lussemburgo: Messageries Paul Kraus 11, rue Christophe Plantin, Boite Postale 2022, 1022 Luxembourg; Malta: Miller Distributors Ltd., M.A. Vassalli Street, Valletta; Olanda: Van Dittmar B.V., Oostelijke Handelskade 11, 1019 Amsterdam; Pakistan: Indus River Contractors, Tarbela Dam Colony, District Abbottabad, Pakistan; Portogallo: Armando Loureiro Pereira LDA., Rua Rodrigo De Fonseca 135-5 E, Lisboa 1; Principato di Monaco: Presse Diffusion S.A., 7, Rue de Millo, Monaco; Spagna: Sociedad General Espanola de Libreria, Avenida Valdelaparra s/n, Alcobendas-Madrid; Sociedad General Espanola de Libreria, Calle Avila 129, Barcelona-5; Sud Africa: L'Edicola Mico (PTY) Ltd., Fanora House 41 Kerk Street, Johannesburg; Svezia: Brr Lundberg, Box 19513, 104-32 Stockholm; Svizzera: Kiosk A.G., Maulbeerstrasse, 11, Bern; Naville S.A. - Service Presse Case Postale, 38-42, Avenue Vibert, 1227 Carouge; Schmidt-Agence AG., Sevogelstrasse, 34, 4002 Basel/Svizzera; Svizzera Canton Ticino: Melisa S.A., Via Vegezzi 4, 6901 Lugano; Turchia: Yabancı Basın Tevziat, Barbados Bulvarı 51, Besiktas-İstanbul; Uruguay: D.I.S.A., Julio Herrera Y Obes 1626-28-30, Montevideo; Julio Nunez, Avenida Gonzalo Ramirez 1393, Montevideo; U.S.A.: Speedimpex U.S.A. Inc., 23-16 40th Avenue, Long Island City N.Y. 11101; Venezuela: Edital Car. Calle Negrin, Ed. Davolea, Planta Baja, Caracas.

PUBBLICITÀ: Concessionaria: A. Manzoni & C. S.p.A. Via Villoresi, 13 - 20143 Milano - Tel. (02) 83.872

FILIALI: 40121 Bologna, Via Parmeggiani, 8/A - Tel. (051) 55.81.29; 16129 Genova, Tel. (010) 369347; 80121 Napoli, Via D. Morelli, 7 - Tel. (081) 40.72.88; 35100 Padova, Via Turazza, 14 - Tel. (049) 80.70.002; 90141 Palermo, Via Messina, 3 - Tel. (091) 589111; 00186 Roma, Via del Corso, 207 (P.zza Colonna) - Tel. (06) 6794091 - 6783051; 10128 Torino, Corso Vittorio Emanuele, 64 - Tel. (011) 51.75.86-7-8. E altre filiali in Italia.

Articoli, foto e disegni non richiesti, anche se non pubblicati, non verranno restituiti - Copyright «Autosprint» 1986. Registrato presso il Tribunale di Bologna, n. 3395 del 25/2/1969.

Nel prossimo numero di **AUTOSPRINT**

I MATCH IMPOSSIBILI

CORVETTE BITURBO CONTRO CACCIA T. 38

Tester d'eccezione il primo pilota al mondo
che ha superato il muro del suono

VELOCISTI CONTRO RALLISTI
Alboreto, Rosberg, Mansell e Brundle sfidano
Alen, Kankkunen, Ragnotti e Eklund

Assi Promo Competition Car -
P.le Clodio 12 - 00195 ROMA

Cross a Quistello
(AC) ● Div. 1-2-3
Team F.lli Rossetti - Via
Ferrarina 22 - 46026 QUISTELLO
(Mantova)

Slalom di Legoli
(SL) ● tg
Scud. Livorno Corse - Viale
Italia 403 - 57100 LIVORNO

Slalom Campobello di Mazara
(SL) ● tg
A.S. Pro Sport Club - Via Roma
242 - 91021 CAMPOBELLO DI
MAZARA (Trapani)

Slalom Città di Bojano
(SL) ● tg
A.C.Campobasso - Via Cavour
14 - 86100 CAMPOBASSO

Slalom Ovada-Cassinello
(SL) ● tg

Valle Teiro Tuning - Via
Ospedale Gallino 1 - 16164
GENOVA

25 Agosto

**F. 3000 Intercontinentale a
Birmingham**
(VC) ● ● ● F. 3000
RAC Msa - 31 Belgrave Square
- LONDON SW1X 8QH (Gran
Bretagna)

Lucas F. 3 a Silverstone
(VC) ● ● ● F.3
BRDC - Silverstone Circuit -
SILVERSTONE Nr Towcester
(Gran Bretagna)

Slalom Città di Ghedi
(SL) ● tg
Rally Team Leonessa c/o AC
Brescia - Via XXV Aprile 16 -
25100 BRESCIA

25-27 AGOSTO

Rally Halkidiki
(CECR) coeff. 4 ● ● ● N-A-B
Automobile et Touring Club de
Grèce - 2 Messogion -
ATHENES 11527 (Grecia)