

# AUTO SPRINT

44

TABATON EUROPEO



CON LA LANCIA S4-ESSO

IL SETTIMANALE DA CORSA

Anno XXVI - N. 44 - 28 ottobre - 3 novembre 1986 - L. 2.000

Sped. in abb. postale gr. 11/70

# INCREDIBILE

**HARAKIRI WILLIAMS**

**IN AUSTRALIA PROST  
ANCORA CAMPIONE**

FotoColombo



**ALL'INTERNO  
IL POSTER GIGANTE DI ALAIN**

Quando i sogni muoiono  
all'alba (europea)

## il muro del pianto

**FINCHÉ** uno ha i denti in bocca non sa mai quel che gli tocca. Nemmeno, quindi, se si chiama Mansell, se dispone di una Williams Honda, se gli bastava un amen per coronare al meglio una stagione prodigiosa. Per un momento, ammettiamolo, siamo stati tutti suoi tifosi. Questo quando la sua F.1 si è trasformata in stella cometa e si è messa a zigzagare impazzita per il lungo rettilineo di Adelaide prima di stamparsi contro il duro muretto di fine pista. Eh sì, vedere un mondiale sfumare così fa una certa impressione. La stagione più combattuta degli ultimi anni non ha rinunciato nemmeno al più clamoroso colpo di scena possibile. Adesso ci sarà da parlare a lungo su questo titolo gettato al vento dalla squadra diretta da Patrick Head. Colpa dei piloti. Colpa del box? Ovvio che proprio questo sia il nostro tema della settimana, dove si vede che le opinioni al riguardo sono le più disparate. Curioso semmai è notare che a una settimana esatta dal gioco di squadra Lancia a Sanremo, da tanti considerato persino «inumanamente» si arrivi adesso all'accusa inversa, quella al team Williams di non aver saputo operare per tempo un vero gioco di squadra. Sì, perché al di là degli errori in terra australiana è indubbio che si sia peccato troppo di sicurezza sull'esito finale, comunque giudicato a favore di uno dei due propri piloti. La storia sportiva è piena di esempi al riguardo: si possono lasciare (e comunque quasi mai è un vantaggio) i propri uomini liberi di battersi, l'uno contro l'altro, soltanto quando si ha la certezza (che è tale solo se è matematica) che nessun elemento disturbatore potrà interferire. In caso contrario bisogna mettere in bilancio l'ipotesi di una grossa delusione perché il sacco dei desideri è legato con un capello.

**IN COMPENSO** la felicità di Prost all'arrivo ha fatto tenerezza. Il campione francese ha tradito questa volta quella sincerità emotiva che seppe tanto ben celare due anni fa, alla fine del Gran Premio portoghese che lo vide, pur vincitore, soccombere alla logica matematica di Lauda. Alain sembrava avviato alla sua terza infruttuosa volata finale, invece la sua tenacia lo ha premiato e adesso il record di Lauda (tre titoli iridati da quando la F.1 è diventata davvero professionistica) trova un nuovo pretendente.

**ANCHE QUEST'ANNO** il Gp di Adelaide si è rivelato estremamente spettacolare sul piano delle riprese. Il regista televisivo è stato molto attento e nei pronti replay è stato possibile vedere tutto. Un meritato premio per chi si è sobbarcato una levataccia che testimonia di vera passione per la F.1. In più questa volta c'è stata la novità della doppia telecamera sulle vetture di Dumfries e di Tambay. Le riprese, sapientemente colte dal già citato regista, sono state bellissime perché hanno mostrato le diverse reazioni nei due abitacoli, e perché hanno mostrato dei giri completi rendendo bene l'impressione della velocità. Il fatto veramente curioso è stato però un altro. Chi segue i Gran Premi in televisione si sarà certamente accorto che, neanche a farlo apposta, ogni volta che un pilota si trova a «dover» portare la telecamera, prima o poi finisce in testacoda. Questa volta i camera-

men sprint erano due, quindi c'era da scommettere su chi avrebbe avuto questo «privilegio», ma alla fine il bello della diretta ha colpito ancora e tutti e due sono caduti nella «trappola». Di questo passo che cosa succederà il giorno che tutte le auto in gara — come si sta studiando — avranno la loro bella telecamera: assisteremo a una corsa o a una gara di valzer?

**MENTRE** agli antipodi la Formula Uno vera ha consumato il suo ultimo appuntamento, in Italia la F.1 parlata ha suggerito nuovi stimolanti temi. Tra questi la voce sempre meno sommessa di uno nuovo interessa-



# SOMMARIO

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

Certo che per vincere un mondiale bisogna far davvero fatica se sudano persino le visiere... Ma alla fine per Prost è valsa la pena e questo titolo, un poco insperato, è forse più bello di quello passato vinto in anticipo (FotoColombo). In basso, Fabrizio Tabaton e Luciano Tedeschini festeggiano sul tetto della loro Delta S4 il titolo europeo matematicamente raggiunto con la vittoria nel rally di Catalogna (FotoStudio'83). Negli ultimi 15 anni Tabaton è il decimo italiano a far suo il titolo continentale

mento della Brabham al nostro Pirro. Se ne parlava già all'ultimo appuntamento dell'euroturismo e nei prossimi giorni Emanuele dovrebbe essere in Gran Bretagna a mettere nero su bianco. Pirro ha dalla sua rapporti stretti con la Bmw, una buona fama e tanta popolarità nel Regno Unito, la superlicenza, il suo ottimo finale (due vittorie) in F.3000 e uno sponsor che alcuni giurano sia il Charro, già apparso quest'anno sull'Ags F.1 iscritta dal Jolly Club. Una sorpresa perché il Charro dovrebbe restare su questa vettura anche nella prossima stagione pur se non ci sarà più il «patrocinio» della scuderia milanese, adesso orientata a nuovi programmi sempre nel massimo campionato.

**LO SCORSO** fine settimana non ha solo laureato il campione del mondo della F.1, ma anche, matematicamente, il neo campione europeo dei rally. Fabrizio Tabaton ha centrato in Catalogna un obiettivo molto importante per la sua carriera. Già enfant prodige del nostro rallysmo, dopo aver mancato molti appuntamenti importanti e rischiare un amaro congedo dalla specialità, ha — per così dire in vecchiaia, pur se è molto giovane ancora — colto un altro traguardo importante dopo il titolo tricolore dell'anno passato. In questo giorno festoso per lui è giusto sottolineare l'apporto del suo fedele Tedeschini perché la vera svolta — sul piano dei risultati — è arrivata per Tabaton proprio con l'arrivo del «Ted».

**RESTANDO** nei rally val la pena di sottolineare la serie di test di durata dei collaudatori tedeschi della Bmw in Baviera nei giorni scorsi. Anche se non arriverà Geistdörfer, a Monaco hanno grosse ambizioni con la loro 325i 4x4 con motore aspirato 2500 identico a quello usato nell'euroturismo e capace di 240 Cv con un peso di appena 960 chili, 75 in meno del minimo obbligatorio per la neonata Delta Hf che, essendo turbo, è nella classe fino a 3000. Appena nevierà gli uomini Bmw ben decisi a mettere a punto il mezzo e a omologarlo entro l'inizio di aprile saranno a provare in Austria in diversi valichi alpini. Le pulci e l'ambizione saltano in alto.

Carlo Cavicchi

**42**  
Massimo Sigala  
si laurea a  
Jarama campione  
in Coppa  
Europea Renault



## FORMULA 1

Il Gp d'Australia dai nostri inviati 8

## SPECIALI

S. Prototipi: il problema della sicurezza 36  
Trofei Renault: le finali del Jarama 42  
F. Indy: ultima sfida a Miami 92

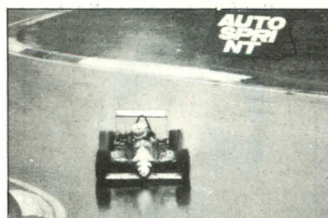
## RALLY

Tabaton europeo in Catalogna 96  
Esclusivo: a quanto vanno le auto da rally 104

## LE CORSE DELLA DOMENICA

F.3: a Modena l'«Europeo» di Imola 84

**84**  
Formula 3:  
è Modena il re  
dell'Europeo  
di Imola



Domenica sprint 90

## SULLA STRADA

Le nuove Peugeot 505 66  
Mercedes: completata la gamma 190 70

## RUBRICHE

Dite la vostra 4  
Lettere 6  
Tuttevelocità 30  
Tutteproduzione 72  
L'altra domenica 78-83  
Compravendita 99  
Tutterally 102  
Dove corriamo 110

**104**  
Esclusiva rally:  
abbiamo cronometrato  
al Sanremo  
la velocità  
delle vetture



**AUTO SPRINT**

n. 44 - Anno XXVI  
28/10-3/11 1986

Direttore responsabile  
**CARLO CAVICCHI**

Caporedattore  
**Roberto Guglielmi**

Capi servizio  
**Daniele Buzzonetti**  
**Alfredo Maria Rossi**

Inviati speciali  
**Marino Bartoletti**  
**Giancarlo Cevenini**  
**Carlo Massagrando**

Redattori  
**Gianni Antoniella, Roberto Boccafogli,**  
**Diego Forti, Cesare Maria Mannucci,**  
**Ettore Mingardi (segreteria),**  
**Franco Nugnes, Guido Schiltone**

Servizi speciali  
**Lino Manocchia (USA), Giorgio Piola**  
(Tecnica), **Alessandro Stefanini**

Impaginazione  
**Morena Albertini, Giordano Capelli,**  
**Franco Rossi**

Segreteria di Redazione:  
**Marisa Imbrogno**

Segreteria esteri: **F. Gigi Rueckert.**  
Archivio: **Mirco Lazzari**

**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, Wolfgang Monsehr, 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.

**Uffici 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 Forzezza 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 Mexint-I

**Pubblicità:** Concessionaria A. Manzoni & C. S.p.A., 20143 Milano, via Villoresi 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  
FONDATO NEL 1961



**CONTI EDITORE**  
Direttore editoriale  
**ITALO CUCCI**



Accertamenti  
Diffusione Stampa  
Certificato n. 696

## IL TEMA DELLA SETTIMANA/La sconfitta Williams

# Chiuso per fesserie

Sono riusciti a gettare al vento un titolo che sembrava ormai certo. Sia Mansell sia Piquet hanno commesso errori, ma anche il team non è esente da responsabilità: nell'ultima gara ha sbagliato la gestione gomme

**ADELAIDE** - Un'esplosione di scintille, la macchina ingovernabile e il muro che si avvicinava sempre più inesorabile. Così è finito il grande sogno iridato di Nigel Mansell. A decidere il campionato del mondo, sono state sì le gomme, ma anche gli errori a dir poco clamorosi del box sul quale più che mai, ha pesato l'assenza di Frank Williams, l'uomo che nel 1981 aveva perso il titolo non appoggiando in maniera adeguata Carlos Reutemann, ma che oggi avrebbe certamente fatto tesoro di quell'esperienza. A Città del Messico erano stati i piloti a gettare via la gara, con Mansell e Piquet continuamente a cambiare le gomme, quando il buon senso consigliava una sola sosta. Ad Adelaide è successo il contrario, ma molte responsabilità sono anche da ascrivere alla Goodyear. Per la gara australiana, la

casa americana aveva portato una nuova gomma, siglata 45/60 che Williams e Ferrari avevano provato durante i test a Imola di fine agosto, in preparazione del Gp d'Italia. Queste gomme dovevano consentire la disputa di tutta la gara senza soste e le prove del venerdì e sabato sembravano confermare questa realtà. Prima del via, tutti i piloti optavano per questa soluzione e nei piani di Mansell e Piquet il cambio gomme non era presente. Le prime battute di gara dimostravano che le nuove coperture della Goodyear avevano risolto i problemi di affidabilità. Prost rientrava al 32. giro, perché il pneumatico posteriore destro era forato, ma davanti Rosberg e le Williams correvano apparentemente senza problemi. Poi accadeva tutto in un attimo: Rosberg, al comando con 22" di vantaggio su Piquet, si fermava lungo il circuito con il

**Patrick Head suggerisce a Mansell la tattica da usare: non cambiare le gomme. Ma l'errore è stato fatale**

pneumatico posteriore destro distrutto. Ai box Williams capivano che i nuovi pneumatici non erano assolutamente in grado di coprire tutta la gara. Si mettevano in contatto radio con Mansell per ordinarli di rientrare ai box. Mansell riceveva l'ordine, e avvisava il box che il giro successivo sarebbe rientrato. Era troppo tardi! Cinque curve dopo, in pieno rettilineo con una velocità di oltre trecento chilometri orari, a Mansell esplose la gomma posteriore sinistra. Ora lo spettro delle gomme incom-



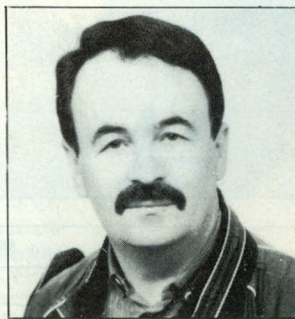
## SECONDO VOI HANNO PIÙ COLPE I PILOTI O LA SC



**Giuseppe Coco**

51 anni - impiegato

Catania



**Mario di Natale**

45 anni - ristoratore

Padova



**Zora Pieraccioli**

69 anni - pensionata

Firenze



**Renzo Meynet**

38 anni - fisioterapista

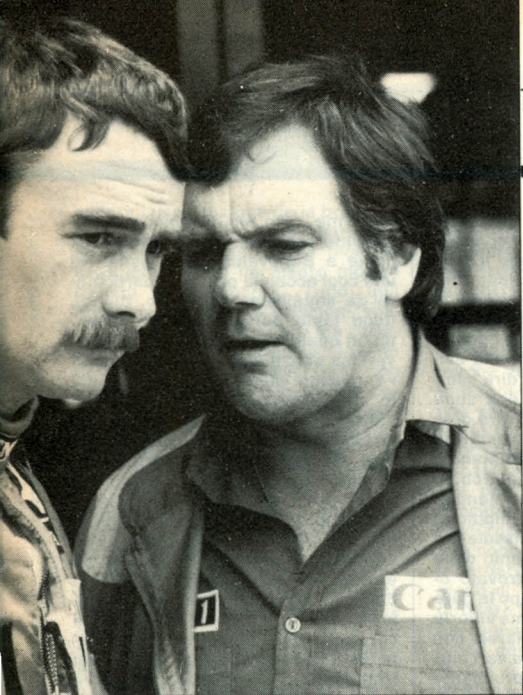
Macugnaga (Novara)

È stata chiaramente colpa dei piloti. Ma le loro colpe non si limitano alla gara di Adelaide. Tutti e due, durante la stagione, hanno ricevuto dal team vetture parimenti competitive, ma non hanno saputo armonizzare la loro condotta di gara secondo gli interessi superiori della Williams. In pratica c'è stata troppa lotta in famiglia. Poi, evidentemente, hanno sbagliato, in Australia, a non fermarsi a cambiare la gomma. Se lo avessero fatto avrebbero potuto concludere la gara e vincere il titolo. Viste le condizioni delle gomme della Williams sarebbero dovuti intervenire i commissari di percorso.

*Credo che in un caso come questo le colpe vadano divise, magari in parti non perfettamente uguali, tra conduttore e responsabili del team. Per prima cosa un pilota deve sapere come comportarsi in una occasione del genere. Ad esempio così come ha fatto Prost, che secondo me è il più forte tecnicamente, dovevano fare i due della Williams, Mansell e Piquet. Però questa volta visto che il pilota non capiva, dai box si è fatto un errore madornale. Il team manager avrebbe dovuto, dato che aveva anche il monitor davanti e poteva rendersi conto del deterioramento delle gomme, richiamare i suoi piloti senza esitazione.*

Avere messo tanta e tale rivalità tra i due piloti, Nigel Mansell e Nelson Piquet, ha generato una situazione controproducente, in quanto li ha fatti divenire talmente nemici che, ad esempio Piquet, a cui non bastava vincere ma che doveva anche contare su un cattivo piazzamento del compagno, ha finito per spingere al massimo, forse troppo. Io credo che alla Williams sia stata sbagliata soprattutto la gestione psicologica dei due piloti e che sia stata spinta all'eccesso la rivalità tra loro. Penso che il cedimento delle gomme sia stato meno dannoso che non l'esagerato agonismo tra i due.

*Per me è chiaramente colpa della squadra. Come si fa ad abbandonare un grande pilota come Mansell e a non fermarlo per cambiargli le gomme. Nell'arco di tutta la stagione l'inglese si è comportato benissimo e ha confermato anche la sua grande classe, quando gli è esplosa la gomma nel corso del Gran Premio d'Australia. È stato bravissimo a controllare la vettura che era senza un copertone. Ha portato la sua Williams fuori pista con una perizia veramente ammirevole. Quindi non hanno colpe né Piquet né Mansell, ma solo la squadra che è riuscita a perdere un mondiale già vinto.*



FotoDPPI

beva su Piquet. Con gomme fresche Prost recuperava secondi su secondi al brasiliano. Frank Dernie avvisava via radio Piquet di quello che era successo a Mansell e lo invitava a rientrare con celerità ai box, sebbene in quel momento le gomme del brasiliano non mostrassero particolare anomalie. Nelson entrava ai box due giri dopo, ma il campionato del mondo era ormai perso. L'errore della Williams è stato di quelli grandi. Il team anglo-giapponese si è fidato oltre ogni limite delle

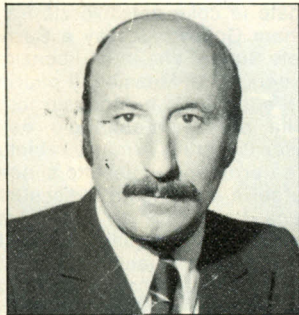
promesse della Goodyear. Se si considera che a Mansell bastava un terzo posto per diventare campione del mondo, sarebbe stato logico fermarlo a metà gara per cambiare le gomme, evitando il rischio che il pneumatico cedesse negli ultimi giri per usura. Di tutti i piloti partiti con le Goodyear del tipo C di nuova costruzione, il solo Brundle ha disputato tutta la gara senza cambi, dimostrazione che ad Akron avevano forse sbagliato i calcoli. Leo Gaulgh, responsabile della Goodyear non sapeva darsi ragione per la debolezza di una gomma che avrebbe dovuto consentire tutta la gara, tant'è che quando è esplosa a Mansell, pensava inizialmente che fosse avvenuto per un contatto con Arnoux. Adirittura alla Ferrari hanno dovuto fermare Johansson con ripetute segnalazioni, tali erano state le garanzie di effettuare tutta la gara senza soste. Per la Williams è stato un finale amaro, corollario di una stagione caratterizzata da un esasperante rivalità interna. Con Piquet che accusava il team di metterlo in secondo piano rispetto a Mansell, poi con i misteriosi guai sulla macchina dell'inglese, ai tempi del suo innamoramento con la Ferrari. La Williams ha perso il campionato del mondo e per mister Honda, che a ottant'anni era venuto nella lontana Australia per assistere al trionfo dei suoi motori, è stato un mesto ritorno a casa.

(c. m. m.)

## In... diretta da tutt'Italia

«Dite la vostra» è una rubrica che va in onda... in diretta sul nostro giornale tutte le settimane. In diretta perché il parere degli intervenuti è sempre su un tema di strettissima attualità. Le caratteristiche principali di «Dite la vostra» sono: l'eterogeneità sia geografica (i nostri interpellati provengono da ogni parte d'Italia), sia culturale (sono presenti tutti i ceti sociali); la libertà di espressione (non sempre e non obbligatoriamente il parere degli intervenuti corrisponde con la linea politica della testata) e la neutralità (gli intervenuti non sono necessariamente «addetti ai lavori» o lettori di Autosprint). Una rubrica test, quindi, che entra in tutte le case per sentire anche il parere dell'Italia dei non-super-tifosi.

# QUADRA NELLA DISFATTA WILLIAMS IN AUSTRALIA?



**Luciano Persico**

49 anni - geometra

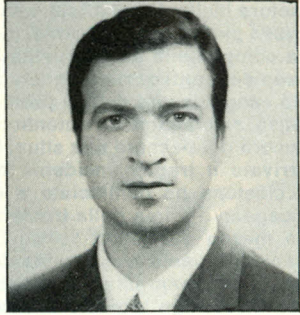
Bergamo



**Paolo Mastri**

24 anni - giornalista

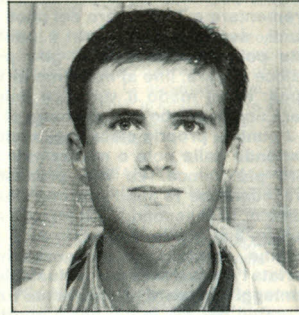
L'Aquila



**Vittoriano Lardinelli**

47 anni - impiegato

Jesi (Ancona)



**Mauro Pretolani**

21 anni - studente universitario

Roma

Premetto che non mi sono alzato alle quattro di mattina per vedere la corsa, tuttavia l'ho seguita nelle differite che le varie emittenti hanno irradiato domenica. In linea di massima direi che la Williams ha avuto molta sfortuna. No, non penso che ci siano delle colpe, né da parte dei piloti, né tantomeno da parte della squadra. Anche dando uno sguardo all'intera stagione non si può dire che vi siano stati errori da parte della Williams. Bisogna anche ammettere che Alain Prost ha ampiamente meritato il bis iridato. Quest'anno è stato sì fortunato, ma anche molto coraggioso, e lo è stato anche ad Adelaide.

*Penso non sia stato esclusivamente un problema di piloti, come del resto la maggioranza delle vicende che vengono generate da un torneo come la F.1. È stato un problema di squadra, perché l'automobilismo è l'espressione di un tecnologia che non può avere un unico interprete, il pilota, come è stato in passato. Ora la filosofia del massimo risultato richiede un frazionamento del lavoro e quindi pretende anche una strategia del massimo rendimento in ogni componente della squadra. La disfatta della Williams testimonia un po' questo tipo di evoluzione della F.1. Ritengo che il problema sia stato di scelte nella gestione della gara da parte del team.*

La colpa è chiaramente dei piloti. Non c'è dubbio. Sia Mansell che Piquet hanno sbagliato. Mansell, quando ha visto che Rosberg si era fermato con una gomma dechappata, doveva andare ai box a cambiare le gomme, immediatamente. Un pilota che aspira a diventare campione del mondo è obbligato ad accorgersi quando le gomme stanno per cedere. Per quanto riguarda Piquet si può dire che il suo errore sia stato diametralmente opposto. Il brasiliano ha sbagliato a fermarsi per cambiare le coperture. A quel punto era inutile andare ai box, Piquet doveva tentare il tutto per tutto e rischiare fino in fondo.

*Secondo me le maggiori responsabilità sono da attribuire alla squadra e anzi, in tutti i team, è possibile rilevare che determinante risulta il calcolo tecnico e il supporto tecnico dei box. Poi l'operato dei piloti può essere più o meno contestabile, ma non è stato molto diverso dal solito. Anche in questa occasione quindi i piloti hanno scontato il fatto che la tecnica, direi proprio in generale, sta prendendo il sopravvento sul fattore umano. L'impressione che si trae dai Gran Premi è che il pilota conta, ma solo fino ad un certo punto perché alla fine è la vettura a portarlo o meno al traguardo.*

## F. 3000 in quota

LASCIANDO perdere la motivata delusione mia e, credo, di molti appassionati di automobilismo sportivo per le note vicissitudini che stanno travagliando la Formula 1, sia come costi che come normative regolamentari, col risultato di compromettere spettacolo ed evoluzione tecnica, senza neppure salvaguardare almeno l'aspetto della sicurezza, ho dato uno sguardo sempre più interessato alla vivacissima Formula 3000, seguita con dovizia di informazioni da As. La mia impressione è che andrebbero riviste alcune clausole del regolamento, ancora troppo legato ai dettami della Formula 1, senza rispecchiare i reali valori della categoria: ad esempio mi pare troppo macchinoso il sistema adottato per le prove. Io credo che si potrebbero assegnare le ultime 2 o 3 file dello schieramento di partenza sulla base di una gara di repêchage, un po' come in Formula 3, dando così modo ai piloti «minori» o in genere esordienti di far vedere comunque le loro qualità. In pratica si potrebbe aumentare il tempo disponibile per il primo turno di prove ufficiali di 15-20 minuti, sempre col metodo «numeri pari e numeri dispari»: i tempi dal 21° in poi formerebbero direttamente la griglia della gara di repêchage, per cui soltanto 20 vetture disputerebbero il secondo turno delle ufficiali, ridotte a 40-45 minuti senza grossi problemi di «traffico» ed in condizioni di equivalenza climatica. Dato il minor divario fra le vetture partecipanti, si potrebbe incrementare a 7 il numero dei piloti a punti, assegnando inoltre 1 punto alla pole position e 1 al giro più veloce in gara, fino al massimo di 15 punti: in tal modo il vincitore della gara non potrebbe incrementare di 1 o 2 punti la propria classifica, anche partendo dalla pole o realizzando il giro più veloce. La mia proposta prevederebbe 15 punti al primo classificato, 10 al secondo, 7 al terzo, 5 al quarto, 3 al quinto, 2 al sesto ed 1 al settimo, mantenendo pressoché invariata l'equivalenza percentuale dei punteggi con scarti praticamente trascurabili del 2% in più per il quarto ed il sesto e del 2% in meno al quinto. RingraziandoVi per l'attenzione, Vi porgo i più cordiali saluti.

Massimo  
Giacomazzi - Venezia

LE SUE sono idee indubbiamente molto interessanti, anche se per quanto riguarda la corsa di repêchage non ci trova d'accordo. Le Formula 3000, infatti, hanno una meccanica più sofisticata della Formula 3 e utilizzano gomme che si degradano molto facilmente. Sarebbe impossibile poter partecipare a livello competitivo ad entrambe le corse. Inoltre non ci sembra giusto limitare le possibilità dei piloti che nel primo turno di prove hanno avuto qualche problema, costringendoli all'alea del repêchage. Piuttosto sarebbe utile aumentare il tempo delle qualificazioni che oggettivamente sono troppo tirate e impediscono una corretta messa a punto della monoposto. Infine sarebbe ora di smetterla nel suddividere numeri pari e dispari: è una soluzione questa che può andare bene in caso di prove svolte in

condizioni atmosferiche differenti, non certo quando la pista non muta le proprie caratteristiche. Quest'anno è capitato molto spesso che alcuni esclusi dalla gara abbiano conquistato tempi di gran lunga più veloci di altri qualificati, favoriti dal fatto che nel loro raggruppamento c'erano conduttori mediamente lenti. Sarebbe auspicabile il sorteggio di modo da cambiare i gruppi gara per gara. Per quanto riguarda l'assegnazione dei punti crediamo che sia un'ipotesi realizzabile.

## Fruzzetti non «strappa»

DOPO quanto letto su Autosprint n. 41, «Una Licenza da strappare», visto che mi trovo tirato dentro per i capelli, non posso fare a meno di cogliere l'occasione per scrivere il mio parere e, nel contempo, sputare un rospo che da troppo tempo mi va otturando sempre più la gola. Mi ha

un po' sorpreso il fatto che un lettore di Alessandria si interessi al sottoscritto (che è lucchese) dopo il rally livornese della Liburna facendo riferimento a quanto accaduto in quel di Benevento: non pensavo di aver raggiunto tanta fama e di essere oggetto di così particolari attenzioni. Ma evidentemente il mio modo di dire sempre le cose senza troppi peli sulla lingua costituisce un'ormai rara dote nel nostro mondo tanto da aver diritto ad uno spazio su di un settimanale specializzato. Visto che il Sig. Gobbio di Alessandria è tanto documentato non vorrà certo mettere in dubbio la realtà delle «cose storte» vissute dal sottoscritto al Rally del Sannio dove la sua partecipazione ha trovato ostacoli prima, durante, e dopo la gara al punto che una limpida vittoria si è trasformata in una farsa con accuse di tagli di percorso e vari altri atteggiamenti non propriamente sportivi sfociati in una verifica post-gara che gli ha restituito una Renault 5 gt Turbo praticamente da riassem-

blare ma, caro Sig. Gobbio, completamente regolare. E, mi creda, mai come a Benevento ho assistito ad una così accanita caccia al particolare da squalifica. Non vedo, quindi, dopo tanto particolareggiato check-up, al quale ha fatto seguito un'altra verifica senza esito a Pescara dopo l'ennesima vittoria di Gruppo N nel locale Cir a Coeff. 2, di quali «cose storte» il sottoscritto avrebbe dovuto preoccuparsi riguardo la propria vettura. Ma veniamo alla Liburna dove il tanto odiato Fruzzetti giunge 4. assoluto e 1. di gr. N e dove, naturalmente, si ritrova in officina a seguito di un reclamo da parte dell'equipaggio giunto 5. di Gr. N dopo essersi «beccato» l'inezia di 8'20" di distacco. Ed ecco lo scandalo che ha fatto scoppiare il putiferio di voci di corridoio. Caro Sig. Gobbio, «il Fruzzetti» è stato squalificato perché nel frattempo, a sua insaputa, un forse troppo ingenuo intervento della Papi e Cambi di Pisa, stupenda officina di preparazioni Renault, al fine di

## IL DITO SULLA PIAGA

### Genio in naftalina

CARO AUTOSPRINT sono veramente sconcertato dall'atteggiamento adottato da Bernie Ecclestone nei confronti del responsabile tecnico del suo team, Gordon Murray. A inizio stagione il padrino credeva a occhi chiusi alla rivoluzionaria realizzazione dell'ingegnere sudafricano: la Bt 55 con il motore inclinato e il pilota messo quasi sdraiato lo aveva pienamente convinto, tant'è che non lesinava complimenti alla genialità del progettista. Poi sappiamo tutti come è andata a finire: la monoposto «sogliola» ha deluso profondamente le aspettative, rivelandosi un autentico fiasco e a rendere ancora più pesante una situazione insostenibile è arrivato il tragico incidente di Elio De Angelis. Ecclestone ha cominciato a definire Murray un incapace e prima della trasferta sudamericana lo ha messo alla porta senza troppi complimenti. Capisco quanto negativamente può avere inciso per la Brabham una vettura sbagliata come la Bt 55, ma ritengo ingiusto addossare tutte le colpe

sulle spalle dell'ex Genius. Poteva anche essere il motore Bmw a non garantire la competitività a una monoposto che ha avuto soprattutto una carenza di sviluppo. Cosa ne pensate al proposito?

Enrico Coccola - Bari

È VERAMENTE molto difficile stabilire con esattezza come siano andate le cose nel divorzio fra il tecnico della Brabham Gordon Murray e Bernie Ecclestone (nella foto Sutton) che lo ha licenziato su due piedi prima del Gp del Messico. Il padrino sostiene che grazie alla Bt 55, monoposto totalmente sbagliata, ha perduto l'appoggio della Pirelli e degli sponsor Olivetti e Armani. I ripetuti tentativi di risolvere i problemi di assetto si sono rivelati vani, anche se la monoposto indiscutibilmente ha sofferto una grave carenza di sviluppo. Sicuramente è improbo stabilire quanto sia stato il telaio a non funzionare o quanto invece sia dovuto al motore Bmw inclinato il cattivo funzionamento della «sogliola». Sta di fatto che «The

Genius» aveva intenzione di insistere nel progetto anche il prossimo anno dopo tutta una stagione di sperimentazione, considerando l'idea di partenza comunque buona. Ecclestone non ha voluto sentire ragioni e ha preferito rompere il rapporto di lavoro ormai decennale accusando tra l'altro il tecnico di non seguire più con il dovuto interesse lo sviluppo della vettura, preferendo dedicarsi ad altre attività sicuramente più amene. Sarà la prossima stagione a dire chi dei due aveva ragione.



evitare la sostituzione della bronzina ogni 2-3 gare, operazione laboriosa e quindi dispendiosa, aveva montato sulla mia vettura un albero motore trattato termicamente. Tutto qui! Stessa resa, stesse prestazioni, solo un albero motore più duro ma certamente non più performante al punto di ridicolizzare un avversario con 8'20" di distacco. Troppo poco per giustificare una licenza strappata. Ma visto che «il Fruzzetti» è amante del vero certamente saprà, Sig. Gobio, che sono stato squalificato anche nell'ultima prova del Trofeo Italia Centro-Sud dopo essere giunto 5. assoluto e 1. di Gr. N, risultato che mi fregerebbe del titolo di Gruppo N nel suddetto Trofeo Italia. Anche in questo caso lei mi chiederà la copia della mia licenza strappata. Ma in verità come potrei accontentarla se la mia squalifica è dovuta ad una frizione omologata cinque giorni prima della gara ennese e dai condotti di aspirazione e scarico trovati addirittura più piccoli, nonostante si tratti di partico-

lari di serie e non lavorabili trattandosi di gr. N, rispetto alle dimensioni descritte in fiche? Meno male che alla Renault Italia già si erano accorti di questa discordanza e chiarendo il tutto spero possano aiutarmi nel vedere riconosciuto il risultato ottenuto sul campo a Proserpina. Chissà perché la gente vuole sempre «il Fruzzetti» vincente perché dispone di una vettura nettamente irregolare. Ma le cose da verificare sono due e finora (Benevento, Pescara, Livorno, Enna) ci si è accaniti contro la vettura che ormai non ha più segreti per nessuno: ma come motivare così madornali distacchi nei confronti di una concorrenza così poco disposta a perdere? Ed ecco, a mio modesto modo di vedere, che si dovrebbero dirottare le verifiche verso il pilota e più specificatamente verso il suo piede destro. Sig. Gobio, «le cose storte» di cui parla stanno tutte lì: in un piede destro che ha capito che per fare i tempi deve stare sul pedale dell'acceleratore e non su quello del

freno come usano fare i tanto inviperiti reclamanti! Dopo 15 anni di corse sono fermamente convinto di essere molto più coerente a continuare a guidare piuttosto che strappare la licenza, gesto che oltretutto farebbe la felicità di certi miei avversari. È l'ora di finirli di volerli battere solamente attraverso reclami e verifiche tecniche. Che si incominci a farmi la guerra con il cronometro, io sono sempre pronto; e se poi qualcuno si vuol togliere lo sfizio si può sempre effettuare uno scambio di vetture. Sono pronto anche a questo, ma per favore basta con l'andar forte soltanto a parole!

Renato Fruzzetti - Lucca

CON la replica del lucchese Renato Fruzzetti ben lungi dall'idea di strappare la licenza riteniamo chiuso il caso innescato dal lettore di Alessandria. Ci permettiamo solo un'ultima annotazione: le squalifiche, per quanto veniali come sostiene lei, in effetti sono forse troppe...

## FERMOPOSTA

**ELENA** - Torino — Come hai potuto vedere sul numero scorso abbiamo dedicato un intero servizio a Stefan Johansson dove ha avuto modo di sfogarsi per l'allontanamento dalla Ferrari.

**NICOLA FABBRO** - Voghera (Pavia) — Ti manderemo gli adesivi che hai richiesto. Siamo dello stesso parere: Eddy Cheever è bravo al volante come al microfono, ma chiedergli di fare la telecronaca dall'abitacolo l'anno prossimo ci sembra veramente troppo. Non ti pare?

**ROBERTO VALENTE** - Adria (Rovigo) — Ti conviene cercare di fare qualche gara con vetture in affitto. Per trovare gli indirizzi che ti interessano ti conviene richiedere in arretrato il numero 16 dello scorso anno nel quale abbiamo pubblicato quali sono i team che affittano le vetture nelle varie categorie.

**FRANCA LUCIANO** - Pesaro — Il servizio di Foto-shop è stato sospeso ormai da tempo. L'unica possibilità è di mettersi direttamente in contatto con i fotografi, ma le richieste devono essere più precise.

**MARCO SALOTTI** - Fornioli (Lucca) — Non ci risulta l'esistenza di un club italiano in onore di Stefan Bellof.

**GIUSEPPE CICARGO** - Caltanissetta — L'anello rosso che sporge dal roll-bar della Williams come dici tu altro non è che la leva grazie alla quale si aziona manualmente l'estintore di bordo in caso di incendio. Per ricevere i nostri adesivi devi inviare 550 lire per le spese di spedizione. Nulla più.

**SALVATORE MAZZIA** - Palermo — Non si sa ancora molto della nuova F. Alfa che dovrebbe subentrare l'anno prossimo al posto della F. Fiat Abarth nel ruolo di monoposto scuola. È certo che si potrà correre anche con la sola licenza nazionale, mentre la vettura dovrebbe costare intorno ai 30 milioni.

**ROMOLO REMOLO** - Alatri (Frosinone) — La sua lettera ci è arrivata comunque troppo tardi, ma in ogni caso non «dovevamo» risponderti. Ci auguriamo che abbia provveduto da solo: in fondo non era affatto difficile trovare le giuste risposte. Specie per un appassionato.

**MASSIMO TASSAROTTI** - Civitavecchia (Roma) — Siamo totalmente d'accordo con lei: la professionalità tanto sbandierata in quella occasione è proprio andata a farsi friggere, con il comprensibile disappunto di chi aspettava con ansia la partenza.

**GIANNI MAGGI** - Vicenza — Non ci risulta che esistano corsi di guida anti-rapimento. Se ne verremo a conoscenza ne daremo sicuramente notizia sul giornale.

**BARBARA NADDEO** - Pino Torinese (Torino) — Il commento è scaturito proprio dai colleghi di Ayrton presenti alla riunione visto che l'accesso all'assemblea non era permessa ai giornalisti, ed è stato riportato per dovere di cronaca. Nulla più...

**MORENO BARGAGLIA** - Grosseto — Siamo effettuando dei controlli per verificare i motivi di tanti ritardi. Ci faccia sapere se le cose non dovessero migliorare nelle prossime settimane.

**LUIGI E RUGGIERO** - Barletta (Bari) — John Barnard non è laureato in ingegneria, ma è un perito meccanico. Volendo parametrare il suo titolo scolastico con un nostro diploma, anche se la preparazione dei colleghi inglesi in materia è nettamente più approfondita. La McLaren Mp 4/2C bicampione del mondo lo sta ampiamente a dimostrare.

**MILLI BORGIO** - Torino — Abbiamo pubblicato un'immagine di Paolo Barilla in occasione del suo successo alla 1000 Km del Fuji con la Porsche di Joest Divisa con l'altro italiano Piercarlo Ghinzani. Il parame si è imposto anche in Imola sempre con una Porsche.

## LA FOTO

### Marko, il talent scout



**CARO AUTOSPRINT** sono un giovane di 23 anni appassionato di F. 1. Ti scrivo per vedere pubblicata nella rubrica «La Foto» un'immagine di Helmut Marko e conoscere alcuni dati della sua carriera.

Gianfelice Testa - Enna

A TRASMETTERGLI la passione per le corse automobilistiche è stato un compagno di classe. Un amico che, una volta conclusi gli studi, lo ha portato a muovere i primi passi nel mondo dei motori. Helmut Marko, nato in Austria a Graz il 27 aprile 1943, è stato «contagiato» da Jochen Rindt. Ma mentre Jochen si è dedicato alle gare subito dopo le scuole superiori, Helmut preferì portare a termine a tempo di record gli studi universitari in giurisprudenza. E così mentre Rindt era già un nome emergente nel mondo delle corse Marko svolgeva il suo ruolo di contravventore alle norme del traffico austriaco. «Mi sono subito accorto — ha detto — che il diritto non è fatto per chi è pieno di vitalità». E così senza pensarci due volte ha lasciato tutto per intraprendere la carriera di pilota, proprio come quel... Rindt. Il primo approccio avviene con una Porsche 911, poi passa alla Formula V e quindi alla Formula 3. Parallelamente

alla attività in monoposto cura anche le gare di durata dove si mette in luce molto in fretta. Nel 1970 viene ingaggiato dalla squadra Martini che fa correre la Porsche 917. Sale sul podio della 24 Ore di Le Mans suscitando commenti positivi: il terzo posto diviso con Lins lo proietta fra i grandi della categoria. L'anno successivo vince la 24 Ore francese con l'olandese Gijs Van Venneep e si classifica terzo nella 1000 km del Nürburgring, nelle prove indiscutibilmente più difficili della serie. Nel frattempo debutta in F. 1 con una Brm-Marlboro nella gara di casa a Zeltweg. In Euro 2000 razzia tre vittorie al Ricard, Hockenheim e Imola. Nel '72 rimane alla BRM cominciando a raccogliere dei risultati, ma l'ascesa viene bloccata da un incidente: Helmut in scia alla Lotus di Fittipaldi è colpito a un occhio da un sasso lanciato dalle ruote posteriori della vettura del brasiliano. Rischia di perdere la vista e deve abbandonare l'attività agonistica. Si occupa allora dei giovani talenti fra cui Berger. Ora segue il team di Gruppo A che fa correre le Mercedes di Weidler e Franz Klammer.

**Marko nella foto sulla Brm del 1971.**

GP AUSTRALIA

Perché il francese si è confermato campione del mondo

# DIABVOLO DI W

Piquet scherza, Mansell ride,  
Prost...sogghigna.  
Divertitevi, divertitevi:  
ride bene chi ride ultimo  
(FotoAmaduzzi)



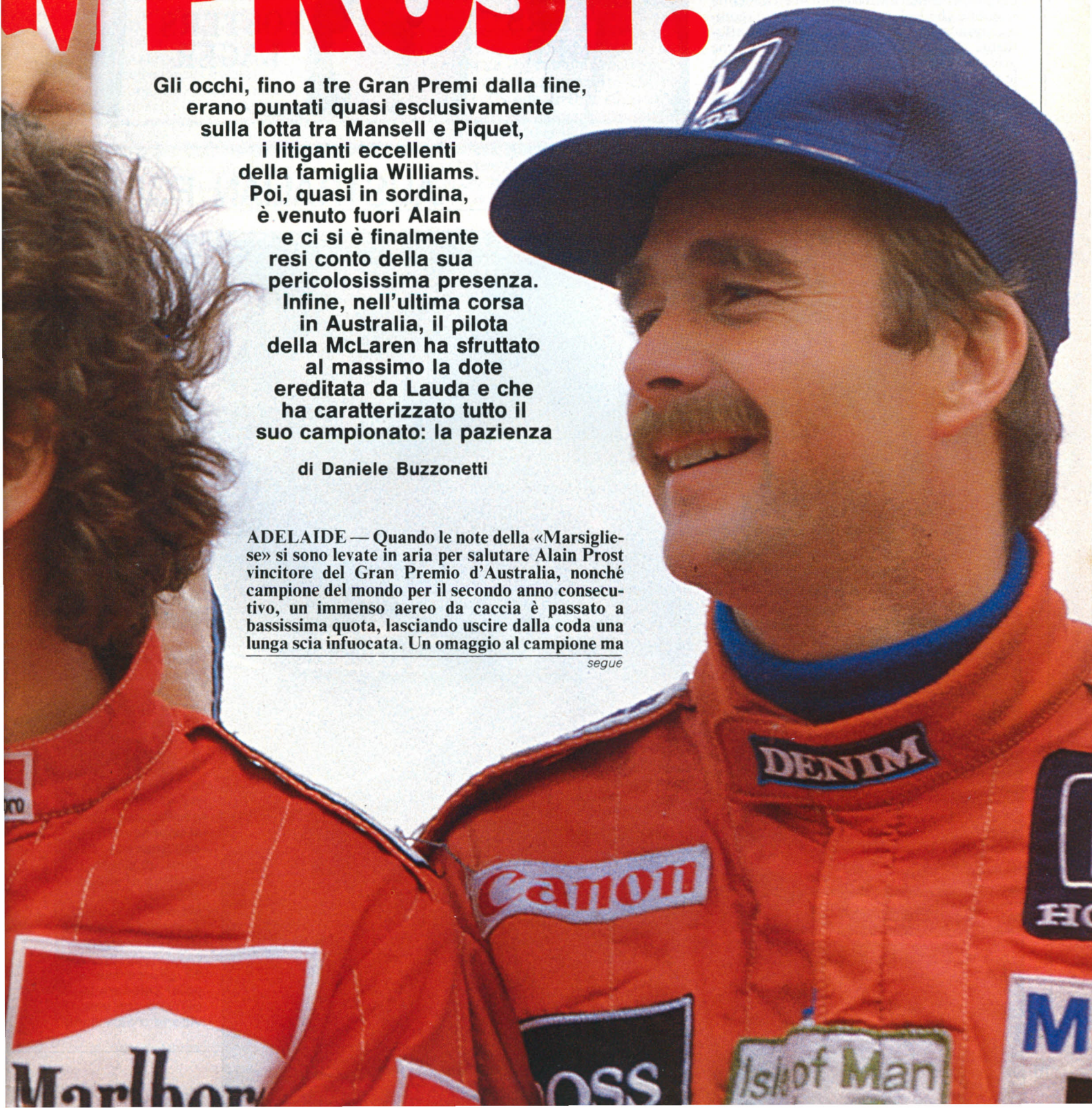
# IN PROST!

Gli occhi, fino a tre Gran Premi dalla fine, erano puntati quasi esclusivamente sulla lotta tra Mansell e Piquet, i litiganti eccellenti della famiglia Williams. Poi, quasi in sordina, è venuto fuori Alain e ci si è finalmente resi conto della sua pericolosissima presenza. Infine, nell'ultima corsa in Australia, il pilota della McLaren ha sfruttato al massimo la dote ereditata da Lauda e che ha caratterizzato tutto il suo campionato: la pazienza

di Daniele Buzzonetti

ADELAIDE — Quando le note della «Marsigliese» si sono levate in aria per salutare Alain Prost vincitore del Gran Premio d'Australia, nonché campione del mondo per il secondo anno consecutivo, un immenso aereo da caccia è passato a bassissima quota, lasciando uscire dalla coda una lunga scia infuocata. Un omaggio al campione ma

*segue*



## Diavolo di un Prost!

segue

anche un opportuno atto finale per un campionato del mondo che ha fatto veramente fuoco e fiamme. Ci si aspettava una gara ricca di colpi di scena per via del titolo ancora in palio tra Mansell, Prost e Piquet e così è avvenuto ma i fatti sono stati ben superiori alle attese. Prima di tutto va però reso il giusto omaggio ad Alain Prost che ha ampiamente meritato il titolo in virtù di una stagione che lo ha visto sempre protagonista, nonostante le Williams fossero nettamente le vetture da battere, oltre che grintoso opportunista appena ne ha avute le possibilità. Ad Adelaide, poi, il francese ha disputato una corsa superba per classe e intelligenza: ha attaccato nei limiti della vettura e delle gomme a disposizione e la sua tattica è stata premiata. Il neo biscampione appare ormai irricoscibile rispetto agli anni in cui ha perduto titoli già acquisiti con la Renault e con la stessa McLaren. Sembra davvero che sia andato



Podio australiano con Prost, Piquet e Johansson. Un podio (Ansa) che vale la riconferma mondiale per Alain; un saluto più che dignitoso di Stefan alla Ferrari; e un po' di amarezza per Piquet che si aspettava di più dall'Australia. Così come, di sicuro, credeva di ottenere almeno... il titolo Mansell (a sinistra, davanti a Nelson); e forse Rosberg (sopra) che fino al 62. giro pareva poter chiudere la carriera con una vittoria (FotoVillani)

a scuola dal suo ex-compagno di team, Niki Lauda, tanta è la sua lucidità in gara, abbinata comunque a una innata velocità.

**LA CORSA** australiana è stata dunque condizionata dalle nuove gomme tipo «C» portate dalla Goodyear, gomme che avrebbero dovuto permettere ai piloti di completare la gara senza fermarsi ai box per la sostituzione. Prost però ha forato una gomma e si è fermato a sostituirla tutte e quattro al 32. giro ma in ogni caso aveva già previsto che avrebbe dovuto rientrare intorno al 40.-42. giro in condizioni normali. Non avrebbe insomma effettuato tutta la corsa con lo stesso «treno», come pretendevano Mansell e Piquet e questo è stato il suo asso nella manica. Inoltre non si è fatto intrappolare dalle sfuriate dei due avversari che avrebbero preteso di rincorrere lo scatenato Rosberg, primo con grande vantaggio e forse probabile «lepre» allo scopo di favorire il compagno di squadra Prost o, altrettanto probabilmente, desideroso di lasciare la Formula 1 con una vittoria nel

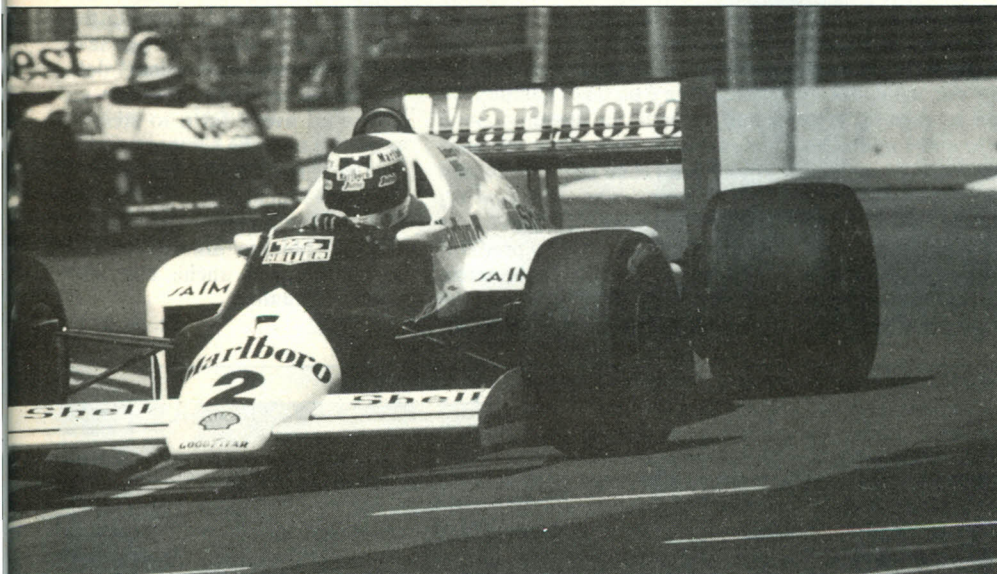
suo stile di «una volta». Così, Prost intorno al 50. giro aveva un distacco di quasi 10 secondi rispetto a Mansell, in quel momento 3. (e con il titolo in mano), dietro a Rosberg e Piquet che però era a sua volta vicinissimo al compagno di squadra. In sette giri appena, il distacco è diminuito a 1 secondo ma dal box Williams non è arrivato alcun ordine, nonostante fosse evidente che la situazione stesse precipitando. Lo stesso Rosberg, arrivato ad accumulare un distacco di oltre 37 secondi sul duo Piquet-Mansell aveva perso in poco tempo manciate di secondi per via delle gomme ormai usurate ma le indicazioni della Goodyear sono state rispettate alla lettera. La Casa americana aveva precisato che con queste nuove «C» non sarebbe stato necessario lo stop ma era evidente che qualche cosa non aveva funzionato. Così a Rosberg è scoppiata una gomma al 62. ed è stato costretto al ritiro ma ben più terribile è stato l'incidente che ha tolto di scena Mansell e che lo ha privato del mondiale: «Sono stato

chiamato al box subito dopo l'incidente di Rosberg ma era tardi perché proprio nel giro di rientro è capitato a me un caso analogo. Credo di essere vivo per caso visto che a oltre 300 chilometri all'ora mi sono trovato con la vettura ingovernabile. È stato un miracolo. Tornando al cambio, non mi ero accorto che ce ne fosse bisogno ma ho obbedito senza pensarci su. Sono felice per Alain Prost che ha meritato di vincere ma sono enormemente spiacente per il team che ha fatto tanto per me e anche per l'Inghilterra dove ho tanto seguito. Certo, per me è stata una grande delusione, ora voglio del tempo per riflettere e per pensare ai casi miei e per restare vicino alla mia famiglia».

**COSÌ IL PILOTA** inglese ha perso il titolo per colpa della Goodyear e lo stesso è accaduto a Piquet che si è trovato primo per un paio di giri ma ha dovuto poi lasciare il posto a Prost per l'inevitabile sosta ai box: «Ci ho pensato un po' su — ha commentato dopo la gara — ma poi ho seguito il consiglio, poteva essere una cosa grave pur se in definitiva le gomme si sono rivelate ancora buone. È stata una gara durissima, ai primi giri si entrava in due in ogni curva e nessuno voleva cedere. Nel mio testa-coda iniziale, io ho una colpa relativa: si è bloccato un freno e non ho potuto farci niente. Per quanto riguarda il titolo, perdere è brutto ma è stata una stagione incredibilmente esaltante. Dove ho perso il campionato? Semplicemente nei circuiti dove non ho accumulato punti...». Nessuno dei due piloti ha quindi mosso accuse al team Williams ma va precisato che appare strano che nessuno si sia accorto della improvvisa rimonta di Prost, un fatto che avrebbe dovuto fare riflettere. Anche perché a Mansell bastava conservare la posizione per laurearsi matematicamente campione e non era premuto da altri avversari, visto che Patrese e Johansson erano doppiati. Un finale insomma un po' giallo per una stagione piena di interesse ma c'è comunque la certezza che il campionato sia finito in ottime mani.

**LA CORSA** di Adelaide ha offerto altri buoni spunti, pur se la battaglia per le prime posizioni ha finito per mettere tutto in secondo piano. La Ferrari è finita ancora sul podio con Johansson, dopo una gara regolare e se lo svedese non fosse stato invitato ad entrare al box per cambiare le gomme, avrebbe forse potuto prendere Piquet. Il rientro è stato consigliato dopo lo scoppio della gomma di Rosberg e non poteva essere fatto altrimenti pur se le coperture di Johansson non erano in definitiva usurate. Comunque, al posto dello svedese avrebbe potuto tranquillamente salire sul podio Patrese, molto grintoso dopo le prove deludenti. Un guaio a uno scarico lo ha tolto di scena, compendio quasi inevitabile per una stagione sfortunata. Un po' come Alboreto che dopo tante traversie, ha dovuto anche patire un «contatto» con Arnoux al via, con immediato ritiro.

**Daniele Buzzonetti**



## Sumsum cordola

*«DEVO ammettere che mi è andata bene — ha confessato Prost dopo l'arrivo — questa volta la fortuna mi ha dato una Man...sell». Durante l'intervista, il pilota francese giocherellava con un lungo chiodo di ferro e qualcuno gli ha chiesto cosa fosse. «Nulla, è solo un amuleto — ha chiarito il neo campione — una volta ne avevo due ma uno l'ho perso proprio oggi, verso il 63. giro e non so proprio dove sia finito...». A proposito di amuleti, ne aveva uno anche Nelson Piquet, regalatogli da una sua amica brasiliana: si trattava di un curioso bambolino tutto vestito di rosso, con due folti baffi e tutto decorato con degli spilloni conficcati qua e là.*

*«Purtroppo mi è servito solo in parte — ha detto il pilota brasiliano. Mansell era comprensibilmente contrariato. «Non so darmi pace — diceva a tutti — per l'occasione perduta. Questa corsa sarà il mio chiodo fisso...». Alla Ferrari, dopo l'ennesimo piazzamento di Johansson, erano tutti felici. «abbiamo trovato la soluzione», ha detto Piccini. «L'arrivo di Barnard?». Macché — ha chiarito il buon Marco — l'anno prossimo licenziamo Alboreto e Berger fin dalla prima corsa e poi voglio vedere...». Balestre ha indetto l'ennesima conferenza stampa ma gli spettatori non sono stati molti: lui, Jean e Marie.*

**Alfredo Maria Rossi**

IL CAMPIONE/Prost ha avuto un segno premonitore

## «Ho sognato la vittoria»

Ho sofferto per il titolo più dell'85. Capisco Mansell: ho provato tre volte la sua delusione. Ho avuto fortuna: credevo di rimanere a secco

ADELAIDE — Alai Prost è al settimo cielo. Prima del via, nessuno credeva nelle possibilità della McLaren, e tutti parlavano della rivalità tra Piquet e Mansell: «È difficile dire se provo più gioia quest'anno o l'anno scorso. Dopo aver perso tre campionati del mondo all'ultima gara, mi rendo conto di quanto debba soffrire Mansell, ma credo che la fortuna mi dovesse qualcosa, oggi è stato tutto perfetto. Sono stato fortunato ad aver forato una gomma nelle prime battute di gara. La Goodyear ci aveva garantito che avremmo potuto correre tutto il Gp senza soste. Se non mi fossi fermato prima avrei corso il rischio di fare la fine di Rosberg o di Mansell. Prima del via comunque ero tranquillo. La macchina andava benissimo e non avevo nulla da perdere. Momenti difficili ce sono stati parecchi. La partenza è stata molto caotica. Poi, durante la gara, il computer pi segnalava che ero sotto di cinque litri di benzina e correvo il rischio di rimanere a piedi. In quel momento mi sono detto che era inutile fare dei calcoli: ho spinto sull'acceleratore con il solo obiettivo di raggiungere Piquet. Per tutta la squadra è una vittoria fantastica, soprattutto perché quest'anno abbiamo avuto molti momenti difficili. Nell'84 e '85 era stato tutto facile, mentre quest'anno ci sono stati problemi di consumo e la partenza di Barnard. Il team ha reagito benissimo, affrontando le ultime due gare con il massimo della determinazione, non lasciando nulla al caso. Anche dopo Monza, quando tutti dicevano che avevo perso le mie chance, non ho mai smesso di pensare al titolo. Quando sono andato ai box per cambiare la gomma forata, in seguito a una toccata con Berger, e i meccanici ci mettevano tanto tempo a causa di un cerchio che non ne voleva sapere di entrare nel portamozzo, non ho perso la

calma. Non mi sono accorto che Mansell era fuori strada ed ero al comando del campionato. L'ho capito dai grandi segni che mi facevano dai box. Certamente sarebbe stato utile disporre del contatto radio, un dispositivo che mi auguro avremo il prossimo anno. Con Rosberg ci eravamo parlati a lungo prima del via: Keke mi aveva assicurato che se fosse stato utile per il campionato del mondo, mi avrebbe ceduto la sua posizione. Fortunatamente non ne ho avuto bisogno, ma comunque Keke è stato un buon compagno. Prima del via ero tranquillo, e anche durante la gara ho sempre avuto tutto sotto controllo. Sarà anche una coincidenza, ma proprio in questo giorno, un anno fa, ero in udienza dal Papa. Adesso mi voglio riposare. Non voglio fare come lo scorso anno che mi sono spremuto in promozioni e giri per il

mondo. Adesso me ne torno a casa, in Svizzera. Con mia moglie e gli amici farò la vera festa per questa vittoria».

— Poco distanti sono Ron Dennis e Mansour Ojeh, i proprietari del team McLaren. Ron Dennis apre la valigetta e estrae un pacco di inviti che la Marlboro aveva fatto preparare. Sopra c'è scritto: Festa all'Hotel Hilton per la vittoria del campionato del mondo. «Per noi è il terzo successo consecutivo, una cosa che non è mai riuscita a nessuno. Oggi abbiamo dimostrato che la McLaren è un team completo, e non dipende da nessuno. Sono stato io a mandare via Barnard quando mi sono accorto che non era più motivato. Abbiamo ingegneri ugualmente bravi e la crisi che molti avevano predetto non si è avverata. Anche senza Barnard siamo campioni del mondo. Cosa sia successo alla



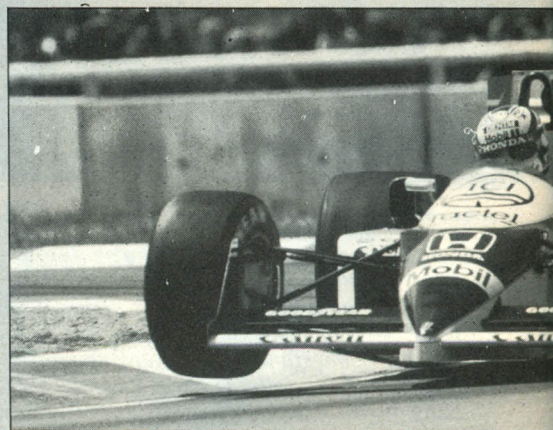
Williams non lo so. Anche a noi la Goodyear aveva garantito di poter correre tutta la gara senza soste» Mansour Ojeh è raggianti. «È certamente la vittoria più bella. Sabato notte mi sono sognato che Prost sarebbe diventato campione del mondo. L'ho detto ad Alain e anche lui aveva fatto lo stesso sogno. Il team ha sempre reagito a tutte le difficoltà incontrate durante l'anno. Per il futuro ancora non ho preso una decisione. Abbiamo dimostrato di essere vincenti anche con gli uomini attuali».

(c. m. m.)

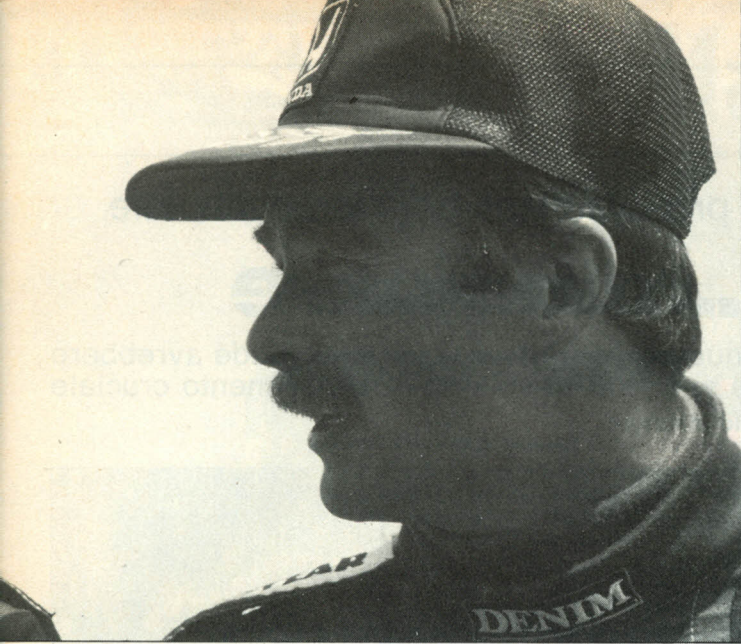
Pre-gara di Prost, Mansell e Piquet

## Elicottero, golf e bicicletta scaccia tensione

ADELAIDE — Sotto il freddo sole d'Australia, Mansell, Piquet e Prost si sono giocati il campionato del mondo. Ma come hanno vissuto la vigilia della gara? Cosa hanno fatto per smaltire la tensione pre Gran Premio? Per Mansell le cose non sono state certo tranquille. Subito dopo il Messico, l'inglese è rientrato in Inghilterra per inaugurare il Motor Show di Birmingham. Si è rilassato per due giorni all'Isola di Man, compiendo lunghi giri a bordo del suo elicottero, poi, dopo un lungo colloquio con Frank Williams, è partito in compagnia della moglie Rosanne, con destinazione Adelaide. Mansell è giunto ad Adelaide tre giorni prima dell'inizio delle prove per dedicarsi soprattutto alla sua grande passione: il golf. Mansell ha giocato in compagnia dei campionissimi Greg Norman e Dave Graham, vincitore degli ultimi open di Inghilterra. A questa partita erano presenti anche Prost e Tambay, ma entrambi hanno giocato a un livello inferiore a quello di Nigel. L'inglese ha ormai acquisito una tale perizia con ferri e mazze



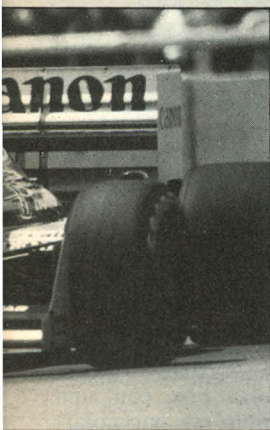
che potrebbe benissimo dedicarsi al professionismo del golf una volta abbandonate le corse (e c'è chi giura che questa sia una sua ferma intenzione), copiando in questo il suo connazionale James Hunt che, smessi i panni del pilota di F. 1, per due anni visse come giocatore professionista di squash. Per Piquet le cose sono state meno impegnative. Subito dopo il Messico è partito a bordo del suo aereo in un lungo giro nelle isole dell'Oceano Pacifico. Piquet ha toccato le Fiji, le Hawaii e Bora Bora dove ha battuto De Cesaris in un giro dell'isola in bicicletta. In compagnia di Piquet



Sopra, Prost sembra consolare Mansell il grande sconfitto: «Nigel so bene ciò che provi, per tre volte mi sono trovato nelle tue condizioni» (FotoAmaduzzi).  
 Chi invece era abituato a vincere il titolo all'ultima gara era Piquet: (a lato) si spiega quindi la smorfia di Nelson per l'obiettivo fallito (FotoVillani)



Mansell, a lato, prima di volare sui cordoli di Adelaide ha cercato di scacciare la tensione librandosi in cielo con il suo elicottero e giocando a golf. Tutto vano, almeno per controbattere... il degradamento delle gomme (FotoColombo)



c'erano Johansson e Silvia, la donna che aveva accompagnato Piquet dal '79 all'84 e che dal Gp del Messico è tornata al fianco del pilota brasiliano. Giunto ad Adelaide Piquet — che ultimamente sta dedicando molta cura alla preparazione del suo fisico — ha continuato a spostarsi in bicicletta, facendo vita molto riservata. In compagnia di Mansell è andato il venerdì sera a un party che gli sponsor della Williams avevano organizzato per seicento invitati. A incoraggiare Nelson in quest'ultima gara era giunto dal Brasile anche il

fratello Geraldo, che era sempre presente quando Piquet conquistava i suoi titoli di campione del mondo. Piquet, poi, ha utilizzato, in gara, uno specialissimo casco, del peso di soli otto etti. Anche Prost ha avuto una vigilia intensa. Dopo il Messico, il francese è rientrato in Francia per giocare a golf con il campionissimo spagnolo Sebastiano Balestreros. Anche Prost vede nel golf una possibilità per costruire il futuro nel dopo F. 1. In società con Laffite ha acquistato un vastissimo Golf Club vicino a Digione, dove Laffite lavora ormai a tempo pieno. Arrivato ad Adelaide, Alain ha avuto la sgradita sorpresa di perdere il bagaglio, e per tre giorni ha tirato avanti con vestiti avuti «in prestito». Il francese era accompagnato — e non accadeva da tantissimi anni — dalla moglie Anne-Marie. In Australia Prost ha ricevuto la visita dell'equipaggio di France Kiss, la barca francese che è impegnata attualmente a Perth in Coppa America. Prost, insieme ad Aliot, Arnoux e Tambay è stato invitato dal proprietario, Serge Crasniansky, a un lungo giro in barca per il giorno dopo la gara di Adelaide. Anche Prost ha vissuto la vigilia del Gran Premio di Australia in maniera estremamente riservata. È stato comunque protagonista di un episodio estremamente significativo. Ha posto in vendita, in un'asta a scopo benefico, il volante che aveva utilizzato per tutta la stagione, che è stato venduto a un prezzo di circa un milione e mezzo di lire.

(c. m. m.)

## LO SCONFITTO/Mansell si sfoga «Credevo di morire per quella gomma»

ADELAIDE — Un attimo, una pioggia di scintille e per Nigel Mansell è stato il ritiro: «È stato un momento tremendo. Ero a oltre trecento all'ora e la gomma è esplosa. La macchina era ingovernabile e per un attimo ho pensato di morire. Quelle gomme dovevano durare tutta la gara,

invece hanno ceduto di schianto, senza nessun preavviso. Al box mi avevano detto di rientrare e mi stavo apprestando a farlo, ma non ne ho avuto il tempo. La macchina andava bene, non c'era nessun problema. Mi limitavo a controllare quello che facevano Prost e Piquet. Avevo il mondiale in mano. Adesso ho bisogno di riflettere, devo prendere tempo. Ho perso l'occasione più grande della mia vita: non è facile accettare questa situazione». — Vicino a Mansell c'è la moglie Rosanne che piange in continuazione. Mansell la tiene stretta, quasi non ha il coraggio di uscire dal caravan in cui si è rifugiato dopo l'incidente. — «Il team è sempre stato perfetto, non ho nulla da rimproverargli. Patrick Head mi ha sempre messo a disposizione una macchina competitiva. Se non fosse stato per una maledettissima gomma, a quest'ora festeggeremo la mia vittoria nel campionato».

— Nelson Piquet è meno fra-stornato del suo compagno: «La mia posizione era difficile: dovevo vincere a tutti i costi. Sono partito con questo obiettivo. Quando mi hanno detto di fermarmi a cambiare le gomme ho avuto un attimo di indecisione poi, visto quello che era successo a Nigel, sono rientrato. Il testacoda, invece, è stato un mio errore, le gomme non hanno colpa. Oggi abbiamo perso un mondiale che abbiamo dominato. Per la Williams si è ripetuta la stessa situazione quando vinsi il mio primo mondiale con la Brabham ai danni di Reutemann. Forse durante l'anno abbiamo commesso degli errori: io e Mansell ci siamo portati via punti a vicenda e oggi Prost ne ha approfittato. Non posso dire di aver ricevuto durante l'anno un trattamento sempre soddisfacente, ma comunque la squadra ha sempre dato il massimo. Il prossimo anno non avremo nemmeno il vantaggio del motore Honda in esclusiva. Peccato! Dopo il Gr del Brasile pensavo veramente di diventare campione del mondo».

LA CRONACA/Un dechappamento priva Mansell del titolo mondiale

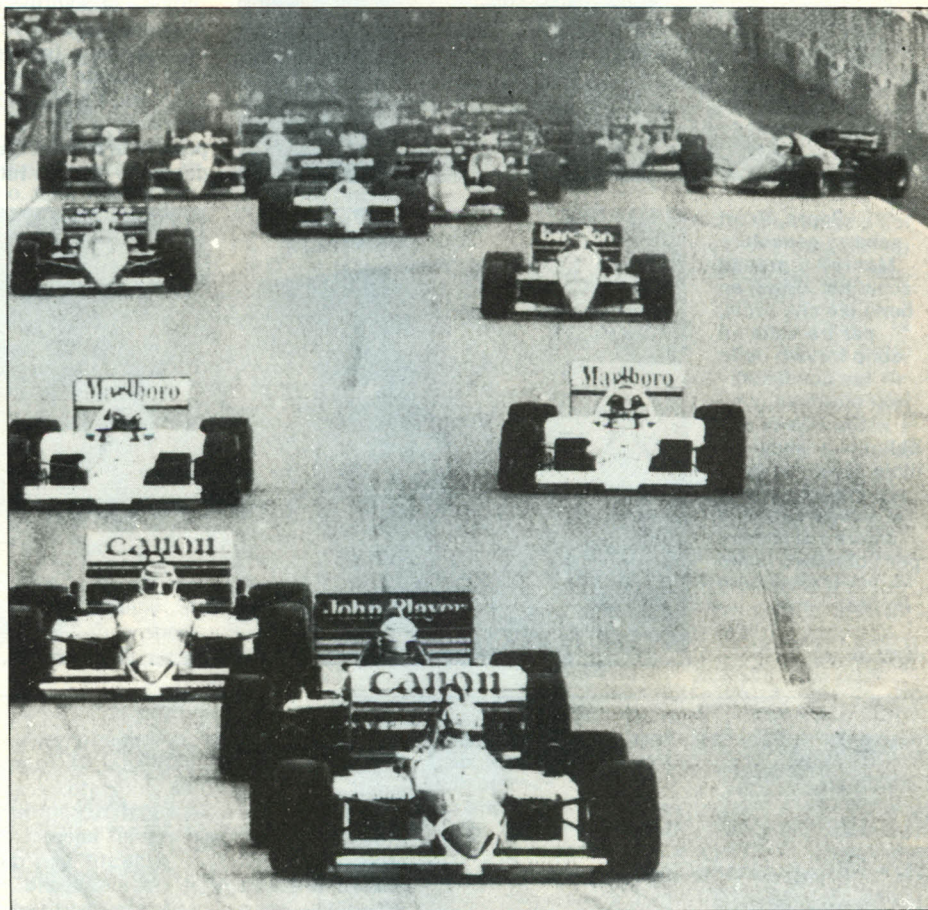
## Gomme da...masticare

Sebbene la Goodyear avesse assicurato che le nuove coperture portate a Adelaide avrebbero permesso di finire senza soste ai box, l'inglese si è trovato sulle tele nel momento cruciale

di **Cesare Maria Mannucci**

**ADELAIDE.** Durante il warm-up Senna dava l'impressione di aver risolto tutti i suoi problemi. Era l'unico, infatti, a scendere sotto l'1'23", davanti a Prost, Mansell e Piquet. Teo Fabi era protagonista di una terrificante uscita di strada. A causa delle gomme fredde il pilota della Benetton usciva a oltre duecento all'ora. L'impatto era tremendo e Fabi partiva con il muletto. Patrese rompeva il motore, mentre Mansell compiva due testa-coda. La mezzora di prove libere permetteva alla Goodyear di constatare che le nuove gomme potevano assicurare una durata per tutta la gara senza soste, in virtù di una nuova mescola. Al momento del via la tensione raggiungeva i massimi valori: Mansell partiva bene dalla pole position, mentre Piquet aveva un attimo di indecisione. Senna entrava in chicane al secondo posto. Due curve dopo la classifica cambiava: Mansell sbagliava la traiettoria e veniva infilato da Senna e Piquet. I due brasiliani erano scatenati: percorrevano affiancati il lungo rettilineo, poi Piquet stringeva Senna, riuscendo a passare al comando. Alla fine del primo giro Piquet precedeva Senna, Rosberg protagonista di un avvio eccellente poi Mansell e Prost. Rientrava ai box Alboreto con la sospensione rotta, conseguenza di una toccata al via con Arnoux. A sua volta anche il francese sostava ai box per cambiare le gomme. Piquet cercava subito di forzare i tempi e al secondo giro disponeva di due secondi di vantaggio su Rosberg scatenato che aveva passato Senna. Seguivano Mansell e Prost, Berger e Johansson in bagarre tra di loro. Si ritirava Ghinzani per rottura della trasmissione. Rosberg riduceva il suo distacco: la Williams e la McLaren erano oramai in scia. Mansell si rendeva conto che Piquet stava aumentando il suo vantaggio, allora sorpassava Senna, quando era distanziato di nove secondi dal compagno Piquet. Al sesto giro Rosberg produceva il massimo sforzo: realizzava il giro più veloce in 1'22"828 e sorpassava Piquet.

**SUBITO** Rosberg guadagnava tre secondi, mentre retrocedevano Senna e Berger. Il finlandese era scatenato: in breve disponeva di sette secondi su Piquet. Le McLaren erano le uniche macchine a girare sul piede del 1'22". Prost aveva la meglio su Mansell per il terzo posto. Nannini era protagonista di una rovinosa uscita di strada mentre occupava la diciottesima



Sopra, Mansell è stato lesto al via: l'inglese è seguito da Senna, Piquet e dall'accoppiata McLaren, Prost e Rosberg. Nel gruppo si nota Alboreto in difficoltà dopo aver urtato Arnoux partito malissimo: rientrato ai box lentamente Michele ha dovuto ritirarsi per la rottura di una sospensione (FotoReuter)

posizione. Rosberg sembrava fare sempre più corsa a sé con dodici secondi di vantaggio.

**L'ATTENZIONE** si spostava allora su Piquet e Prost in lotta tra loro. Il francese pressava la Williams a ogni curva. Al ventiduesimo giro Piquet andava in testa-coda al tornante e riusciva a ripartire solo in quarta posizione, alle spalle di Mansell. Johansson saliva al sesto posto, mentre si ritiravano Jones per rottura del motore e Rothengatter per cedimento della sospensione. Con due McLaren al comando, la gara assumeva una sua fisionomia ben definita. Toccava a Prost forzare i tempi: otteneva il giro più veloce in 1'22"204,

mentre Mansell controllava agevolmente gli attacchi di Piquet. Al trentaduesimo giro Prost rientrava ai box con una gomma forata. Il cambio era particolarmente lento (17'32) e, quando il francese ripartiva, si ritrovava in quarta posizione, distanziato di 50" da Rosberg. La gara ormai era limitata a soli quattro piloti con Senna e Johansson distaccati già di oltre un minuto. Al trentottesimo giro Piquet attaccava di nuovo Mansell e migliorava il record della corsa girando in 1'21"901. Due giri dopo passava il baffuto inglese. Ai quarantaquattresimo giro Rosberg disponeva di trentasette secondi su Piquet, mentre Prost cominciava a rimontare. Si ritiravano Senna per rottura del motore,



A lato, Johansson sta per essere doppiato da Rosberg. Se il finlandese ha chiuso con la F.1 ritirandosi per il cedimento di una gomma, il ferrarista ha dato l'addio alla squadra di Maranello salendo sul podio dopo una gara molto accorta. Non poteva finire meglio una stagione ricca di bocconi amari (FotoAmaduzzi)



De Cesaris per aver azionato l'estintore e Berger per noie alla frizione. Patrese saliva al sesto posto. Johansson era quinto. Al cinquantesimo giro Prost raggiungeva nuovamente le due Williams, otteneva pure il giro più veloce in 1'21"526, ma Rosberg con 28" di vantaggio era sempre imprendibile. Il vantaggio del finlandese cominciava però a ridursi.

**AL SESSANTADUESIMO** giro Rosberg si fermava lungo il circuito con la gomma posteriore destra distrutta. Al comando andava allora Piquet: il campionato del mondo si apprestava a vivere il suo momento più importante. Prost

*segue*



Sopra, De Cesaris è stato a lungo in lotta con Palmer. Il romano partito in sesta fila si è ritirato per aver azionato senza volere l'estintore di bordo (FotoAmaduzzi). A lato, Streiff sta per essere preso da Mansell: il francese poteva salire sul podio ma è rimasto a secco nell'ultimo giro (FotoVillani)

## Gomme da...masticare

segue

Mansell, poi all'inglese scoppiava in piena velocità la gomma posteriore sinistra. Mansell tentava in tutte le maniere di controllare la monoposto, ma l'impatto con il rails era inevitabile. Il campionato del mondo ricominciava con Piquet che disponeva di tre secondi di vantaggio su Prost. Dietro a un minuto c'erano Johansson, Streiff e Brundle. La lista dei ritiri si allungava con Boutsen fermo per noie all'acceleratore, Danner per rottura del motore, Warwick per noie ai freni e Patrese bloccato dalla rottura dello scarico. Tutti i piloti Goodyear si rendevano conto che le nuove gomme non reggevano la durata di un Gp. Piquet si fermava ai box, effettuando il cambio in 8"3. Quando il brasiliano ripartiva occupava la seconda posizione a 16" da Prost, nuovo leader della corsa. Per il cambio gomme retrocedeva anche Johansson lasciando il terzo posto a Streiff, in continua bagarre con il compagno di squadra Brundle. La corsa ormai aveva la sua fisionomia definita, e



Sopra, Berg sta per essere doppiato da Piquet: il canadese ha scoperto che questo è l'unico modo per farsi inquadrare dalla Tv finendo però a 15 giri da Prost. A lato, Fabi davanti ad Alliot: ha finito decimo (Colombo). Sotto, Dumfries sulla sua Lotus aveva montata una telecamera: ha offerto in diretta l'emozione di un testa coda (FotoVillani)

le uniche speranze della Williams erano legate a eventuali problemi di pneumatici per Prost.

**PIQUET** stabiliva il nuovo giro più veloce in 1'20"902 riducendo il suo distacco a dodici secondi, ma l'impresa del brasiliano era di quelle disperate. Proprio all'ultimo giro Piquet migliorava ulteriormente il record in 1'20"787, ma i giochi erano ormai fatti. Non lo erano per Streiff che perdeva il terzo posto per mancanza di carburante. Anche Brundle percorreva l'ultimo giro al rallentatore. Sul terzo gradino del podio saliva quindi Johansson che negli ultimi giri aveva rischiato di uscire di pista in fondo al lungo rettilineo. Si finiva con i box McLaren in trionfo e quelli della Williams avvolti dalla disperazione. Per una volta, la fortuna era stata dalla parte di Alain Prost. □



CONFERENZA FISA/Terrificante serie di errori del presidente

## Quante gaffe, Balestre!

Ha confuso delle F. Mondial per delle turismo, ha comunicato che i piloti in corsa per il titolo erano 4 e che mai prima c'era stato un finale a 3 e alla fine ha scatenato il caos

ADELAIDE — Doveva essere la festa della Fisa, si è invece trasformata in una autentica farsa dalla quale il potere sportivo è uscito una volta di più ridicolizzato e senza nessuna credibilità. Stiamo parlando della conferenza che Balestre aveva indetto, soprattutto per la stampa australiana, venerdì subito dopo le prove, del Gp. Balestre aveva iniziato con i soliti toni trionfalistici ricordando i valori sempre più cosmopoliti che lo sport automobilistico è andato acquisendo in questi ultimi anni tanto che la F.1 è considerata ormai alla stregua dei campionati del mondo di calcio, avvenimento sportivo di enorme interesse. Il presidente Fia e Fisa ha ricordato che proprio in Australia, durante l'esecutivo del Melbourne del 1978, la Fia aveva deciso di creare come emanazione sportiva la Fisa, associazione che al momento della sua nascita raggruppava ventisei Paesi e adesso, sono parole di Balestre: «**Ne può annoverare ben sessantanove, un numero che in Francia è particolarmente fortunato**». Il presidente è andato avanti per tutta la conferenza mescolando amenità da avanzspettacolo e gaffe clamorose, come quando ha detto: «**Le vetture che sentite correre sono quelle che il prossimo anno daranno vita al nuovo campionato mondiale per vetture turismo**» mentre in pista, tra l'imbarazzo degli organizzatori presenti, stavano correndo le vetture della F. Mondial. La conferenza è poi andata avanti con Balestre a ricordare prima la grande spettacolarità della F.1 attuale ma successivamente a smentire tutto quando ha sostenuto che: «**La nuova F.1 che entrerà in vigore dal prossimo anno, ridarà allo sport automobilistico onori e spettacolarità, in nome della sicurezza e dell'armonia tra tutti i Costruttori**». Sono tuttavia continuate le gaffe. A un certo punto Balestre ha fatto notare che era veramente bello che ben quattro piloti si giocassero il titolo all'ultima prova! Immediata la correzione degli astanti incassata con bello stile. Balestre ha proseguito imperturbabile ricordando che i piloti erano tre e che nella storia dello sport automobilistico non era mai successo! Dopo questa affermazione molti giornalisti europei hanno abbandonato la sala, mentre altri, dotati di maggior spirito umoristico, hanno continuato a seguire eroicamente la conferenza. E il presidente della Fisa ha quindi lodato il progetto relativo alla nuova F.1, l'ingresso di nuovi Paesi, come l'Ungheria nel giro della massima formula e sul Gp magiaro Balestre si è esibito in questa affermazione: «**L'effettuazione di questo Gp ha dimostrato che la Formula 1 non è un monopolio dei soli Paesi capitalistici**». Poi il bi-presidente si è messo a disposizione per delle domande. Stupore di tutti: era la prima volta che ciò accadeva: infatti sia a Spa, che a Parigi, Balestre aveva trasformato le sue conferenze stampa in monologhi sì da potere enunciare i suoi proclami, negando a tutti la possibilità di intervenire. In questa occasione Balestre ha accettato il dibattito, sperando, evidentemente nell'«ingenuità» della stampa locale. La prima

domanda ha scatenato il putiferio. Un giornalista australiano ha accusato Balestre di aver cambiato il regolamento tecnico sia della F.1 che dei rally senza nessun motivo, in nome di una fittizia sicurezza, senza l'avvallo dei costruttori. Balestre è stato accusato di aver sfruttato la clausola che gli permette di intervenire sul regolamento in nome della sicurezza solo per aumentare il proprio potere, ed è anche stato esortato a dimettersi, in nome dello sport automobilistico. Da qui è scoppiato il finimondo. Inizialmente Balestre — sebbene parli bene l'inglese — ha fatto finta di non aver capito la domanda, poi, improvvisamente è passato al contrattacco.

**HA DICHIARATO** di non sopportare ulteriormente atteggiamenti disfattistici e demagogici («alla René Arnoux») e che tutti i cambiamenti erano stati decisi con l'avvallo dei costruttori ad esclusione della Peugeot (con la quale è in corso un procedimento legale). Ha citato poi, per rafforzare le sue tesi, la grande collaborazione dimostrata da Lancia e Ford nel mettere in disparte vetture praticamente nuove come la Delta S4 e la Rs 200 senza, per altro, creare ulteriori polemiche.

che. Ha proseguito accusando tutti i Costruttori di aver stravolto il concetto di Gruppo B, e di aver trasformato le vetture in autentiche bombe, pronte ad esplodere al minimo urto. «**È stato per colpa dei Costruttori se nell'ultimo anno si sono avuti sei morti**». Sono state le sue parole. Per quanto riguarda la F.1, il presidente della Fisa ha difeso la scelta dell'aspirato, ricordando che ai tempi della soppressione delle minigonne tutti erano stati contrari alla sua decisione, è che molte vite di piloti erano state salvate in virtù di questa decisione. Infine Balestre è uscito con l'affermazione più sconcertante: «**Non si devono mischiare le cose serie con la vita dei piloti**» e... «**che gli incidenti, non devono essere strumentalizzati...**». A questo punto la conferenza è tornata ad essere il solito monologo pieno di proclami e mentre Balestre continuava l'elogio della sua opera, dal fondo della sala un gruppo di giornalisti francesi ha intonato il coro «**Peugeot, Peugeot**», con gli australiani, divertiti a seguire tutte le fasi. È ipotizzabile che per il prossimo Esecutivo, fissato il 15 dicembre, Balestre tornerà alle conferenze tradizionali... evitando le domande dei giornalisti. (c.m. m.)

Jean Marie non si è comunque accontentato

## Mega multe e maxi show

ADELAIDE — Ancora Balestre. Dopo aver imposto i suoi regolamenti, il presidente della Fisa ha continuato anche in Australia il suo show personale, emettendo comunicati, deliberando sanzioni facendo balenare anche l'evenienza a medio termine di un suo allontanamento dalla presidenza della Fisa per dedicarsi interamente a quella della Fia. In merito a questa possibilità, Balestre avrebbe dichiarato che attualmente l'unica persona in grado di ricoprire il suo ruolo, sarebbe Marco Piccinini, in virtù della approfondita conoscenza regolamentare che può vantare. In realtà Balestre non ha nessuna intenzione di portare via il direttore sportivo della Ferrari, ma con questa dichiarazione probabilmente punta a rendere ancora più amichevoli i rapporti con la Casa di Maranello, soprattutto dopo che Piero Lardi Ferrari è rimasto al fianco di Balestre durante tutto l'esecutivo del 3 ottobre. In questo clima di «grande amore» Fisa-Ferrari, sono arrivate anche delle multe. A farne le spese gli organizzatori di: Monza, Montreal, Brands Hatch e Imola che dovranno pagare 5000 dollari per irregolarità riscontrate durante lo svolgimento dei loro Gp. 10.000 dollari sono stati inflitti agli organizzatori del Gp di Ungheria. Questi però sono stati esonerati dal pagare l'ammenda in considerazione dei grandi sforzi profusi per

allestire il circuito. Gli organizzatori del Gp del Messico dovranno invece pagare 20.000 dollari, con l'obbligo per il 1987 di risistemare il manto stradale.

**BALESTRE** non ha gradito le accuse che Arnoux, Senna e Piquet gli avevano apertamente rivolto durante la riunione messicana della commissione piloti. In quell'occasione volarono anche parole grosse, la Fisa venne accusata di comportamento irresponsabile e omicida. Adesso Balestre ricorda a Arnoux, Senna e Piquet che queste decisioni sono state prese non per avvantaggiare un motore in particolare, ma per ridurre le potenze (soprattutto in prova) di circa 400 cavalli. L'atteggiamento di Arnoux è stato definito ostruzionistico e al francese è stato ricordato di pagare la multa di 10.000 dollari che la Fisa gli aveva inflitto in conseguenza degli insulti che Arnoux aveva rivolto agli ufficiali di gara del Gp di Monaco. Senna e Piquet hanno ricevuto una nota di biasimo per il loro atteggiamento. A tutti e tre i piloti in questione Balestre ha detto che per ora, non sospenderà loro la licenza, ma che in futuro non verranno tollerate contestazioni così violente e plateali. In tutta questa pioggia di multe, l'unico ad essere beneficiario è stato Prost, a cui la Fisa ha sospeso la multa relativa alle sue proteste durante il Gp di Italia. (c. m. m.)

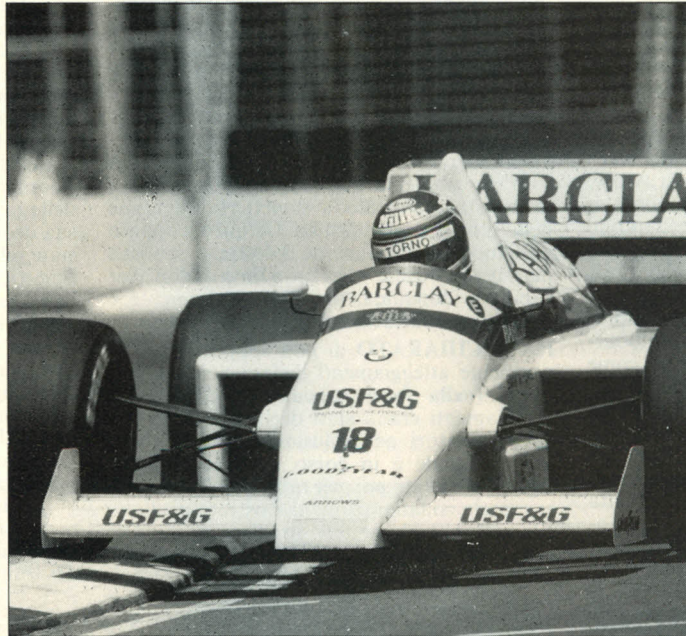
MERCATO/Già definite Ferrari Williams Lotus e Benetton

## Johansson il più richiesto

Il pilota svedese, lasciato libero dalla Ferrari, è in ballottaggio tra McLaren e Brabham  
Tra gli italiani è ormai certo che De Cesaris lascerà il team Minardi

**ADELAIDE** — Sarà Thierry Boutsen a sostituire Berger alla Benetton. Il belga ha firmato un accordo annuale che prevede un impegno quasi esclusivo per quanto riguarda la F.1 Boutsen dovrà rinunciare alle gare di gruppo C, mentre potrà cimentarsi in 5 gare di gruppo A. Tra Boutsen e Fabi non ci sarà pilota «numero uno» entrambi disporranno del muletto. Con la firma di Boutsen, sono dunque quattro (Ferrari, Lotus, Williams e Benetton) i team ad aver definito i programmi per il prossimo anno. La McLaren dovrà decidere entro la fine di novembre, la scelta è tra Johansson e Brundle. Per lo svedese esiste anche l'alternativa Brabham. Brundle vuole avere un motore turbo per il prossimo anno e questo contrasterebbe con i programmi di Tyrrell che, se non raggiungerà un accordo con Brian Hart, dovrà tornare all'aspirato Cosworth preparato da Mader. Per quanto riguarda la Ligier, l'accordo con Didier Pironi è prossimo all'essere concluso. Didier sta sostenendo proprio in questi giorni degli approfonditi esami clinici e se il responso sarà favorevole probabilmente sarà al fianco di Arnoux per l'87. Ghinzani è appoggiato dall'Alfa, ma la totalità degli sponsor francesi, mette l'italiano in una posizione di inferiorità. Alliot sarà con Larrousse nel team che correrà con vetture progettate dalla March, poiché Dallara ha rinunciato.

**PER QUANTO** riguarda la Casa inglese di Robin Herd il prossimo anno dovrebbe rientrare con diverse vetture in F.1 e il pilota di punta sarà Ivan Capelli. Il campione della F.3000 correrà con un motore aspirato, disputando anche numerose gare del campionato Cart secondo un programma gestito da Herd e Gariboldi. Questo impegno avrebbe uno sviluppo biennale e nel 1988 Capelli dovrebbe disporre in F.1 di un motore giapponese da scegliersi tra il Yamaha, con il quale ha già corso in F.2, e il Suzuki, che così entrarebbe ufficialmente nei Gp. Per quanto riguarda il team Hass, resta Tambay e parte Jones, che abbandonerà la F.1. Per la sua sostituzione sono state avviate trattative con Cheever, Danny Sullivan e lo stesso Brundle. Alla Tyrrell dovrebbe rimanere Streiff e al suo fianco ci saranno o Dumfries oppure Andy Wallace, campione inglese di F.3. La Minardi continuerà a schierare due vetture. Nannini resta, parte De Cesaris in quanto Minardi vuole un pilota che porti soldi, mentre De Cesaris vuole essere pagato. Minardi ha ricevuto una proposta estremamente interessante dal canadese John Graham, che milita attualmente in F. Mondial. Graham non dispone della superlicenza, ma avrebbe sponsor per oltre due miliardi e mezzo di lire. In trattativa sono anche Martini, Caffi e Baldi, ma tutto dipenderà degli eventuali sponsor. Tra i mille problemi che deve risolvere la Brabham c'è anche quello del secondo pilota. La Bmw aveva proposto Danner, ma Ecclestone lo ha rifiutato. Difficilmente Warwick sarà confermato. Anche per quello che riguarda la Brabham a decidere sarà lo sponsor che sostituirà l'Olivetti e Armani. A Johansson è stata fatta un'offerta, ma lo svedese si è riservato di dare una risposta in funzione di quello che deciderà Ron Dennis. La Zakspeed continua con due macchine e al posto di Rothen-gatter dovrebbe arrivare Allen Berg oppure lo spagnolo Sala. L'Arrows ha perso Boutsen, ma è in procinto di firmare un accordo per la fornitura dei motori con Brian Hart, che in questi mesi di pausa, ha profondamente modificato il suo propulsore. Danner vanta un'opzione, mentre il posto di Boutsen potrebbe essere preso da Warwick. L'Osella, infine, continuerà con una vettura utilizzando i motori Alfa otto cilindri 'ultimo tipo, che il costruttore torinese ha acquistato di recente ad un prezzo estremamente vantaggioso.



Boutsen, sopra, ha già firmato per la Benetton. Prenderà il posto di Berger a sua volta sostituito di Johansson in Ferrari (Foto Villani)

Mentre l'Honda insiste per un Gp a Suzuka

## Litigano in Belgio Fiamminghi e Valloni

**ADELAIDE** — Per il prossimo anno si prevede un calendario di F.1 con diciassette prove e la prima stesura, comunicata durante l'esecutivo Fisa, potrebbe vedere alcune variazioni. In ballottaggio ci sono i Gp del Giappone e d'Europa, mentre grandi incertezze sono legate allo svolgimento del Gp del Belgio. All'interno dell'Automobil club belga esistono infatti forti tensioni tra Fiamminghi e Valloni per assegnazione della gara al circuito di Spa o di Zolder. Con Spa il contratto con la Foca è scaduto quest'anno, mentre Zolder reclama il Gp in virtù dei numerosi lavori di aggiornamento che sono stati fatti. La situazione è giunta ad un punto di difficile risoluzione e il Belgio ha richiesto d'ufficio l'intervento della Fisa. Se non sarà trovato un accordo tra i due circuiti entro il 30 novembre il Belgio perderà il suo Gan Premio, probabilmente a favore dell'Olanda che, nel caso, rientrerebbe in calendario. Per quanto riguarda il Gp d'Europa, esistono le candidature di Brands Hatch e Nürburgring. La scelta definitiva verrà fatta il 15 dicembre, data fissata per il prossimo Esecutivo. Per il Gp del Giappone, al momento non è stata trovata ancora una collocazione precisa. La Honda spinge molto per l'effettuazione di questa corsa e avrebbe messo a disposizione l'autodromo di Suzuka, di sua proprietà. Tuttavia esistono problemi legati alla data. I giapponesi avrebbero proposto il periodo che va tra il Gp del Messico quello d'Australia. A questa soluzione però sarebbero contrari i team, dovrebbero infatti tenere tutto il materiale in trasferta per un periodo di oltre un mese. È intenzione della Fisa iscrivere il Gp del Giappone come gara di riserva per effettuarlo, poi, nel 1988 quando dovrebbe esserci anche una seconda gara negli Stati Uniti a cui concorrono San Diego e Laguna Seca. È invece rientrata l'ipotesi di riunire il Gp di Spagna e Portogallo, in un'unica corsa

(c. m. m.)

(c. m. m.)



**Gerhard Berger (a sinistra, FotoColombo) poco fortunato in Australia: venerdì ha rotto il motore, mentre sabato il cambio. In basso (FotoVillani), René Arnoux ha potuto usare in prova il motore Renault Ef15B... e subito è arrivato il «tempone»**

LE PROVE/Sulle curve di Adelaide le Williams a loro agio

## La bella coppia

Mansell e Piquet sfruttano a pieno la grande deportanza e l'ottima trazione delle vetture loro affidate. Senna non centra la nona pole stagionale a causa della pista sporca

**ADELAIDE** — Quando, a sei minuti dal termine delle prove ufficiali di sabato, Ayrton Senna è risalito in macchina per effettuare il suo secondo tentativo e cercare di strappare la «pole-position», in quel momento nelle mani di Mansell o almeno il secondo tempo a Nelson Piquet, gran parte degli addetti ai lavori del «Circus» di F. 1 si è spostata all'interno dei box, dove erano arrivati i televisori a circuito chiuso. Tutti si aspettavano l'exploit del brasiliano, abituato a realizzare il miglior tempo negli ultimi minuti a disposizione, ma questa volta non c'è stato nulla da fare. La pista ormai sporca a causa dell'olio lasciato dalla Tyrrell di Streiff non ha concesso molto spazio a Senna e così una abitudine che ha spesso beffato gli avversari (impossibilitati a reagire per... mancanza di tempo), si è rivelata controproducente. Mansell ha avuto quindi gioco fatto ed ha tirato un grosso respiro di sollievo, dal momento che sapeva benissimo quanto fosse importante partire davanti in una pista cittadina. Le caratteristiche del telaio della Williams si sono sposate bene con le curve di Adelaide, non velocissime ma in grado di mettere in evidenza le doti delle vetture e, per contro, non molto adatte a permettere «invenzioni» da parte dei piloti. Ad Adelaide serviva soprattutto un tealio caratterizzato da un'ottima trazione e la Williams che, a detta degli «esperti», vanta la migliore deportanza dell'intero schieramento della F. 1, ha brillato senza eccessiva fatica. Senna ha sempre ottenuto le «pole», sfruttando soprattutto la «nervosità» della Lotus 98, una vettura probabilmente meno precisa delle Williams, ma che nelle mani del brasiliano diventa «spesso» un giocattolo che perdona gli eccessi. E Senna di eccessi in prova ne ha spesso: anche ad Adelaide si è scomposto visibilmente in una curva per troppa foga. La pista piena d'olio non ha permesso, tuttavia, ad Ayrton di utilizzare le gomme Goodyear «E» da qualifica come sperava. Sarebbe stato l'unico, dal momento che tutti gli altri piloti legati alla Casa americana avevano ottenuto le migliori prestazioni con le «C» semimorbide da gara. La Lotus più di una volta ha però confermato questa maggiore predisposizione ad utilizzare bene le gomme morbide nelle giornate di incertezza della Goodyear ma il famoso olio non ha permesso questa volta la contro-prova. Come nell'85 (in corsa), le prove avrebbero potuto rivelarsi molto positive per le



vetture con gomme Pirelli, dal momento che le coperture da qualifica della Pirelli, non avevano problemi di sorta. Invece è accaduto che la Benetton-Bmw; le vetture al momento più in forma tra quelle legate alla Casa milanese, siano andate in crisi per una serie di inconvenienti banali mentre le Ligier hanno brillato ma non sono riuscite ad andare oltre il 5° posto con Arnoux. Le Ligier dalla metà della stagione in avanti non hanno d'altronde subito evoluzione, dal momento che l'anno prossimo occorrerà cambiare tutto per via del motore Alfa Romeo, e le prestazioni ne hanno sofferto. Il fatto che siamo riemerse ad Adelaide, conferma l'importanza delle gomme Pirelli ed è un peccato che le Benetton siano state bloccate. La giornata conclusiva di prove, si è invece rivelata molto positiva per De Cesaris che ha portato la Minardi-Motori Moderni all'11. posto. Finalmente un giusto premio per la Casa faentina, oltre che per la factory dei motori gestita da Chiti, due firme che hanno sempre dimostrato di non voler restare in F. 1, solo per fare le comparse. Soprattutto c'è stata la riconsacrazione di De Cesaris che nella prima parte della stagione è stato sfortunato ma ha pagato anche una certa smania nel voler emergere a tutti i costi, senza rendersi conto che un piccolo team non può fare passi da gigante. (d. b.)

EXPLOIT DI DE CESARIS

## Finalmente Minardi!

**MCLAREN.** La ricerca di un assetto equilibrato è andata a buon fine il venerdì, nonostante Prost nella mattinata non avesse potuto provare in assetto da qualifica per problemi elettrici. Sabato mattina, Prost ha curato particolarmente la vettura per la corsa ma ha ottenuto anche il miglior tempo della sessione. Poi il francese non è più riuscito a ripetere quel tempo (1'19"121) sostenendo che la vettura aveva perso parecchio in fatto di aderenza mentre ha messo in evidenza la buona elasticità del motore Tag-Porsche che gli ha anche consentito di ottenere un ottimo rilevamento in velocità massima. Il francese però è rimasto fermo in pista, nel finale delle prove, per mancanza di pressione benzina. Non avrebbe comunque migliorato, perché il tempo era stato ottenuto con le gomme Goodyear «C» semimorbide mentre con le «E» da qualifica, montate proprio nel finale, sia Prost che Rosberg hanno ottenuto prestazioni nettamente peggiori.

segue

## La bella coppia

segue

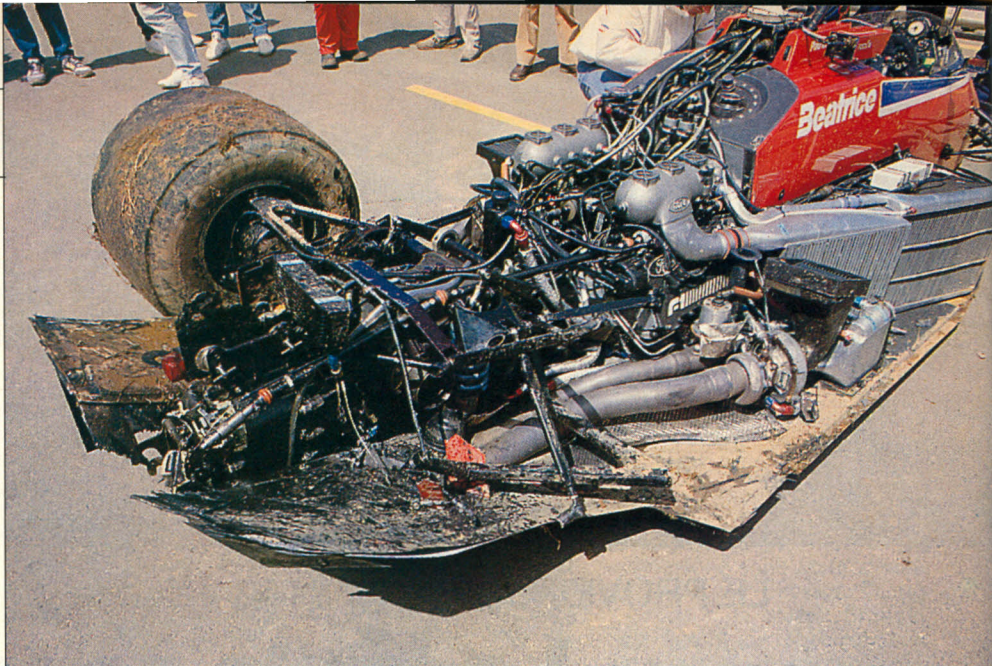
**TYRRELL.** Sulle vetture inglesi sono apparsi per la prima volta i motori Renault Ef15B in versione da qualifica e i risultati si sono visti. Streiff e Brundle hanno ottenuto le migliori velocità massime al termine del rettilineo «Dequetteville» (ma anche per la scarsa deportanza delle Tyrrell) ma l'ottimo 10. tempo di Streiff non si spiega solo con i cavalli in più. Prima di tutto, il francese ha sfruttato bene le maggiori attenzioni che gli sono state dedicate da parte del team, dopo che Brundle ha evitato di firmare subito il contratto '87. Ma soprattutto Streiff ha guidato molto bene in una pista a lui congeniale anche se lui stesso ha sottolineato che con la modifica allo scivolo posteriore (abbassato sensibilmente) l'aderenza della Tyrrell ne ha beneficiato. Il francese ha utilizzato solo gomme durissime «B» perché successivamente ha rotto il motore mentre Brundle, per una precedente rottura di motore, è uscito in ritardo e ha trovato la pista ormai sporca a causa dell'olio lasciato dal compagno di team.

**WILLIAM.** L'elevato valore di deportanza del telaio, unito alla buona elasticità del motore Honda, ha consentito a Mansell e Piquet di lottare in famiglia per la «pole». Inizialmente i due piloti hanno accusato difficoltà nel mandare in temperatura i pneumatici anteriori (entrambi si sono qualificati con la Gy tipo «C» mentre con le «E» morbide non hanno potuto migliorare anche a causa della pista diventata scivolosa) mentre il sabato questo problema è rimasto solo sulla macchina di Piquet che si è anche lamentato un po' del motore. Per questi motivi il brasiliano non ha potuto ottenere la «pole», ma è anche vero che nelle «libere» ha lavorato molto con la macchina in versione «gara» mentre Mansell ha davvero «cercato» il miglior tempo, nella convinzione che ad Adelaide è avvantaggiato chi parte davanti.

**BRABHAM.** I progressi riscontrati sul motore Bmw in fatto di elasticità ed erogazione di potenza, sono stati annullati da un telaio che in due giorni ha dato solo amarezze a Patrese e Warwick. L'inserimento in curva è apparso sufficiente ma la mancanza di trazione non ha consentito di sfruttare i cavalli. In pratica il ben noto difetto della Brabham è stato ancora più evidenziato in un circuito prettamente tecnico.

**LOTUS.** L'anno scorso Senna «rifilò» quasi un secondo a Mansell con un «giro-razzo»; quest'anno l'exploit non gli è stato possibile, a detta dello stesso brasiliano, per l'assetto non del tutto soddisfacente della sua Lotus e per il fatto di non avere potuto sfruttare bene le gomme «E» morbide a causa della pista ormai imbrattata dall'olio lasciato dalla Tyrrell di Streiff. Senna non cercava un altro exploit ma certamente voleva la «pole», tanto da chiedere che gli venissero sostituite le turbine dopo la prima uscita per avere materiale freschissimo a disposizione per il giro decisivo. Con le «E» ha commesso anche un piccolo errore nella prima curva dopo il via (è entrato troppo forte) ma lui stesso ha precisato che non è stato per quello se il tempo non è uscito. L'aderenza del retrotreno non lo ha convinto e dunque non ha potuto utilizzare bene i cavalli del Renault.

**ZAKSPEED.** Il team si è presentato un po' in versione da «fine stagione» e se Rothengatter non è andato oltre il 23. tempo per rottura del motore, Palmer ha dovuto lottare con una vettura perennemente sovrasterzante ed è finito 21.

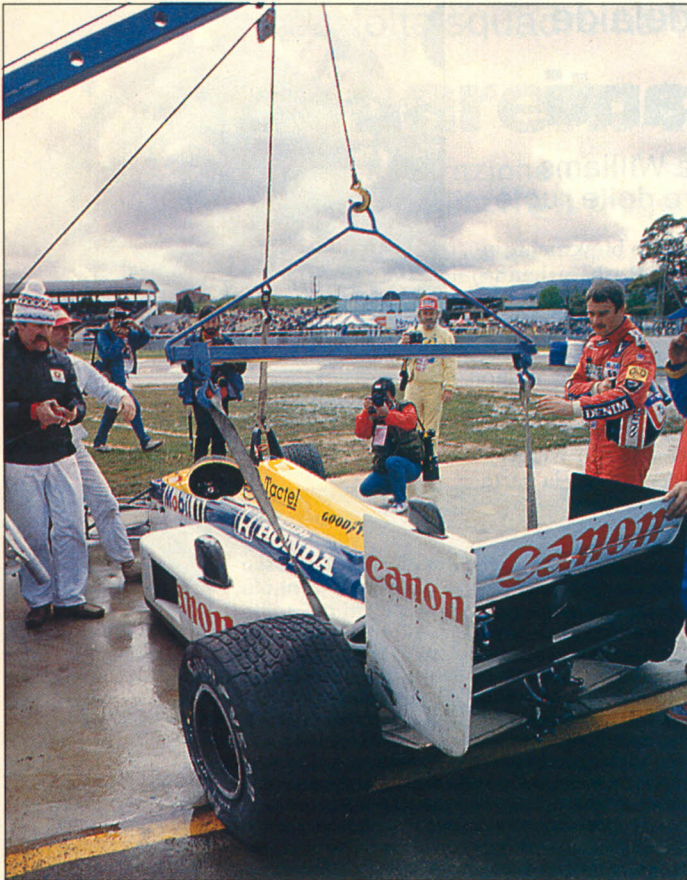


**FORCE-LOLA.** Tambay è stato protagonista di un incidente il venerdì mattina sotto l'acqua, che ha privato la squadra della vettura di scorta il primo giorno. Ma anche sabato il francese è scivolato alla prima «chicane» nella sessione cronometrata, ed ha rovinato il radiatore dell'acqua. Due giorni da dimenticare. Meglio di lui è andato Jones che ha avuto a disposizione un motore Ford maggiormente sviluppato. Venerdì però ha avuto problemi con la pressione delle turbine (come Tambay d'altronde) mentre sabato mattina ha accusato la rottura di un pistone. Sul nuovo motore montato si riscontravano però problemi di accensione e infine il «muletto», usato come «ultima spiaggia», «rattava» agli alti regimi.

**ARROWS.** Il team non nuota notoriamente nell'oro ma i risultati sono davvero inferiori all'attesa, pur se i motori Bmw — sempre per problemi finanziari — non sono freschissimi. Comunque, sia Boutsen che Danner hanno accusato una eccessiva mancanza di trazione al di fuori delle curve, ma è davvero incredibile che il belga (che ha anche rotto il differenziale nell'ultima sessione) sia rimasto molto al di sopra del suo tempo dell'85: 1'24"295 contro 1'23"196. E con la stessa vettura, Berger aveva ottenuto 1'22"592.

**BENETTON.** L'anno scorso le vetture inglesi





L'acqua caduta venerdì sul circuito di Adelaide ha mandato contro i muretti di protezione della pista parecchie F.1. **Sopra** (FotoColombo) Mansell guarda sconsolato la sua Williams fuori uso. **Sotto** (FotoColombo) anche Alboreto è stato protagonista di una uscita di strada con relativo botto. **A sinistra: sotto** (FotoAmaduzzi) la Lotus di Senna e, **sopra** distrutta la Lola di Tambay (FotoAmaduzzi)

## Venerdì nero della Ferrari **Due telai fuori uso**

**ADELAIDE** — Quello australiano non è un tracciato facile, anche perché in vari punti i muretti di protezione sono piuttosto vicini. La pista si è però rivelata incredibilmente ostica con la pioggia il venerdì: il primo ad uscire, al secondo giro effettivo, è stato Nannini, debuttante ad Adelaide, ma il pilota della Minardi è stato abile (e probabilmente anche fortunato) a non finire contro il muretto. Nannini ha detto di aver messo una ruota sul cordolo e la vettura è schizzata via: esattamente quanto è accaduto a Nigel Mansell poco dopo. L'inglese ha commesso una leggerezza inutile e gli è andata male perché ha urtato un muretto, rompendo una sospensione anteriore. Subito dopo è stata la volta di Alboreto: all'uscita di una curva stretta, ha trovato davanti a sé una Williams che procedeva lentamente ed è stato costretto a cambiare traiettoria, mettendo due ruote su una pozzanghera e schizzando contro un muretto di protezione. La velocità non era elevata ma la Ferrari è arrivata contro l'ostacolo con una angolarità estremamente sfavorevole, tanto che l'attacco della sospensione è finito all'interno del telaio. Nella successiva sessione cronometrata, è stata invece la volta di Stefan Johansson. Dopo 40 minuti di test (con pista asciutta), ha iniziato a diluviare di nuovo: Alboreto, che precedeva il compagno di squadra di pochi metri, se ne è accorto e ha subito rallentato mentre Stefan è arrivato troppo veloce nella semicurva che precede il tornante dei box ed è finito nel prato. Ad andatura considerevole, Johansson ha percorso parecchi metri, con un paio di testa-coda ma non è stato in grado di diminuire la velocità d'urto. Così ha sbattuto con la parte sinistra molto violentemente contro il solito muro, Stefan è uscito dall'abitacolo con un grande dolore alla gamba sinistra, tanto che ha percorso sul piede destro una trentina di metri e poi è stato soccorso dagli addetti. Lì per lì la situazione pareva seria; successivamente il medico ha escluso fratture. A quel punto però il problema era tecnico: la Ferrari si è ritrovata con due telai in meno; restava un muletto e l'unico telaio di scorta, intorno al quale è stata ricostruita una vettura per Alboreto. In precedenza, cioè nella sessione non valida, per lo schieramento, nel punto che ha visto l'incidente di Stefan, era uscito Tambay, con una dinamica molto simile a quella del ferrarista. Molti i danni alla Lola ma la scocca si è salvata. Ancora venerdì ma nelle «cromometrate» (e con pista asciutta) è uscito anche Senna, a causa di una imprudenza: ha infatti messo due ruote sull'erba. (d. b.)

non si comportavano bene ad Adelaide per mancanza di inserimento nei tratti lenti; quest'anno il problema è stato risolto grazie anche alle gomme Pirelli mentre si è rivelata ugualmente valida la trazione, pur se non eccezionale. Berger però ha rotto il motore il venerdì mentre nella stessa giornata Fabi non aveva la vettura a posto perché aveva girato poco la mattina. Poi il sabato, Fabi ha avuto prima problemi ai freni con la sua vettura mentre il «muletto», utilizzato successivamente, ha accusato la rottura del motore.

**OSELLA.** Il solito limitato materiale a disposizione non ha consentito grandi cose anche perché Ghinzani il venerdì non ha in pratica mai girato (il team non ha il «muletto») a causa di un motore «singhiozzante» e sabato mattina ha completato appena tre giri. Poi con vari miracoli dei meccanici, finalmente le cose sono migliorate nella sessione definitiva. Anche Berg per problemi elettrici lo si è visto poco in pista.

**MINARDI.** Grossa soddisfazione per il team italiano e per De Cesaris che ha ottenuto l'11. tempo davanti alla Ferrari di Johansson. Il pilota romano ha spiegato che negli ultimi Gp le cose sono andate sempre bene per lui, così da essere riuscito a metterle bene a punto il telaio della nuova M186. tanto da avere trovato un buon equilibrio ad Adelaide (dove non aveva

corso nell'85) mentre il V6 della Motori Moderni con pressione variabile da 4.2 a 4.4 bar si è rivelato sempre sufficientemente elastico nella parte mista e valido sul veloce. Nannini ha utilizzato la vettura ormai destinata alla pensione ed ha pagato questo handicap, inoltre, sul finire, gli si è rotta anche una valvola.

**LIGIER.** La possibilità di sfruttare bene le Pirelli da qualifica oltre ai nuovi motori Renault Ef15B «versione qualifica» (in precedenza affidati solo a Senna), hanno dato le ali alle vetture francesi, tornate protagoniste, dopo un periodo meno felice. Peccato che Arnoux abbia potuto usare, il sabato pomeriggio, a causa di un calo di motore, una vettura che nella mattinata si era rivelata molto a posto. Con il «muletto» ha poi trovato l'olio di Streiff e non si è migliorato.

**FERRARI.** Gli incidenti di venerdì hanno costretto il team di Maranello a sfruttare solo due vetture il sabato e a quel punto il rischio doveva essere calcolato. Ma soprattutto le F.1-86 hanno risentito, più che altrove, del difetto che ha condizionato un anno intero: la mancanza di aderenza che è originata da una errata distribuzione dei pesi. In curva le Ferrari avevano difficoltà ad inserirsi ed ancora più ad uscire sia con le gomme «C» semimorbide che con le «E» da qualifica. □



# GP AUSTRALIA

LA TECNICA/Poche le novità ad Adelaide

## Cerchi autoventilanti

Per migliorare il raffreddamento dei freni alla Williams hanno adottato in prova delle speciali carenature delle ruote

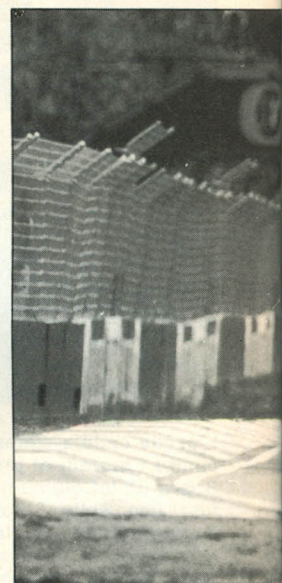
**ADELAIDE** — Il parco macchine del Gran Premio d'Australia è rimasto praticamente lo stesso di quello del Gran Premio del Messico di quindici giorni fa. L'unica rivoluzione è arrivata in casa Ferrari visto che Alboreto e Johansson hanno distrutto nella prima giornata di prove due telai. Partiti inizialmente come in Messico, cioè con la 92 per il milanese e la 93 per lo svedese (e con la 94 come scorta, sabato è stata assemblata in fretta una quarta scocca portata per fortuna come precauzione (la 89) per Alboreto. Johansson il cui telaio si è letteralmente aperto con la ruota anteriore sinistra rientra nell'abitacolo, ha preso il «muletto» cioè la 94. In totale i telai distrutti quest'anno ammontano a un totale di 5: un record negativo per la casa di Maranello. Nulla di nuovo sulle Ferrari a parte le diverse turbine utilizzate in Messico. La Williams, dopo aver iniziato le prove con due vetture dotate di prese d'aria snorkel per le turbine e due laterali, hanno optato per la soluzione utilizzata in Messico e cioè per le prese alte sulle fiancate. Sono stati provati dei nuovi copricerchio autoventilanti utili a migliorare il raffreddamento dei freni, sollecitati ad Adelaide ancora più che a Detroit. Sulle McLaren sono tornate le derive verticali a metà dei profili estrattori posteriori già utilizzate in Ungheria, mentre Prost aveva a disposizione il

motore sperimentale provato brevemente in Portogallo. Sia Prost, sia Rosberg hanno utilizzato turbine grosse. Tutte e tre le Brabham hanno adottato per il secondo giorno di prove e per la gara le nuove pinze dei freni anteriori che in Messico erano montate solo sulla vettura di scorta, così come è stata utilizzata la presa dinamica per la turbina. Le Benetton come in Messico non avevano più il divergente sotto la parte anteriore del muso. Le tre monoposto avevano l'impianto frenante potenziato per i circuiti selettivi: con la pinza al retrotreno fissata al disco nella zona posteriore e non più orizzontale in basso. Due vetture erano interamente equipaggiate con pinze Brembo mentre su quella di Fabi erano state montate delle grosse pinze della Ap. Tre nuovi motori per la Lola con rapporto di compressione più alto, utilizzati solo sulla vettura di Jones che ne rotto due nelle prove. Sulle Lotus, sulle Ligier e sulla Ferrari di Johansson è stato montato il doppio circuito di circolazione del liquido nell'impianto frenante messo a punto dalla Brembo e usato nelle prove solo in Ungheria e in gara a Detroit dalla Ferrari. Le Tyrrell avevano le fiancate più lunghe e i nuovi profili inferiori, mentre le Arrows sono ritornate alla soluzione dei doppi piccoli flap dietro le ruote anteriori.

**Giorgio Piola**



Sopra, i copricerchi adottati dalla Williams per migliorare l'afflusso d'aria ai freni più sollecitati del solito (FotoColombo). A lato, sulla McLaren si sono rivisti i profili estrattori del retrotreno visti in Ungheria (FotoColombo). Sotto, le Tyrrell si sono presentate in Australia con le pance laterali leggermente più lunghe rispetto al solito (FotoAmaduzzi)



IL FUTURO/Molte squadre hanno già impostato il lavoro per l'87

# McLaren: no a Murray

Dennis non apre la collaborazione con il sudafricano perché non vuole screditare lo staff della squadra. Oatley realizzerà il progetto finito da Barnard prima del licenziamento

**ADELAIDE** — La stagione 1987, almeno per i tecnici delle varie squadre è già iniziata; per questo motivo alcuni progettisti sono rimasti a casa per accelerare i tempi di realizzazione dei nuovi modelli per il prossimo anno. Altri come Ducarouge hanno fatto due volte in una settimana il giro del mondo (Inghilterra - Messico - Giappone

veva praticamente ultimato la progettazione della vettura per il prossimo anno. Ron Dennis, quindi, per la prossima stagione non avrà grossi problemi da risolvere: gli dovrebbe bastare rafforzare il proprio staff tecnico con Neil Oatley che sembra abbia ormai firmato per la McLaren. Le voci d'un accordo con Gordon Murray co-

rilevato il team di Carl Haas, ma soprattutto a quelli della Force. La Casa americana sarebbe fortemente intenzionata ad abbandonare la Formula 1, cedendo la propria iniezione elettronica alla Cosworth che continuerebbe comunque il programma turbo. L'acquisto della Lola, però, era strettamente legato alla fornitura del motore. Eccelstone insieme a Carl Haas potrebbe benissimo citare per danni il colosso di Detroit. Il team manager americano era riuscito a trovare due sponsor da 7 milioni di dollari, ma non ha potuto firmare il contratto per la mancanza dell'appoggio Ford. Adrian Newey, comunque, è rimasto a casa per designare la nuova monoposto nel caso la squadra continuasse.

**BENETTON** — Davide Paolini nell'annunciare il nome di Boutsen accanto a Fabi per il prossimo anno, ha confidato che per la prossima stagione la squadra dovrebbe continuare con il 4 cilindri Bmw per poi trovare una sistemazione a lungo termine con il motore aspirato. Rory Byrne preferirebbe, infatti, continuare con lo stesso motore per non dover ricominciare da capo tutto il lavoro di installazione, con le difficoltà che i motori turbo comportano. Un modellino in scala 1/4 ha già effettuato molte prove in galleria del vento. Nel frattempo il telaio della attuale vettura verrà modificato nella parte anteriore e verrà costruito un nuovo cambio.

**LOTUS** — Gerard Ducarouge avrebbe voluto far debuttare la nuova vettura con motore Honda a fine novembre. Le incertezze sui nuovi regolamenti lo hanno obbligato a rallentare la progettazione. Il debutto, quindi, verrà a fine dicembre. La nuova 99T dovrà essere più piccola e leggera dell'attuale 98T per sopperire al maggior peso del 6 cilindri Honda rispetto al propulsore Renault. Avrà il telaio separato dalla carrozzeria. A metà stagione Ducarouge, dopo aver fatto una buona esperienza con una base convenzionale, introdurrà novità anche dal punto di vista aerodinamico.

**WILLIAMS** — La nuova Williams dovrebbe apparire al Paul Ricard a fine novembre in grado di partecipare poi alle prove di dicembre in Portogallo.

**MINARDI** — Entro dicembre sa-

ranno costruite altre due monoposte della attuale 186. A gennaio verrà realizzato il quarto esemplare in modo da utilizzare la scocca che ha corso finora come vettura sperimentale. Modifiche importanti verranno fatte al cambio.

**OSELLA** — Il team manager piemontese non era presente in Australia: è rimasto in Italia per definire i programmi 1987. Le sue possibilità sono tre: 1) sviluppare l'attuale 8 cilindri Alfa con nuove testate e renderlo in grado di sopportare pressioni di 4 bar. 2) Utilizzare un altro motore turbo come il 6 cilindri Motori Moderni. 3) Iniziare la stagione con la macchina attuale con il motore Alfa, per poi passare a una vettura con motore aspirato, già in regola con le nuove norme di sicurezza per il 1988.

**TYRRELL** — Ken Tyrrell non ha ancora comunicato nemmeno gli sponsor con che motore correrà il prossimo anno. Si parla con insistenza del 4 cilindri Hart, ma Brian Hart presente in Australia, ha negato di aver avuto contatti con l'ex boscaiolo nell'ultimo mese. Maurice Philippe è comunque rimasto a casa per lavorare sulla nuova macchina.

**ARROWS** — Ross Brawn, un tecnico esperto in aerodinamica che ha lavorato per molti anni alla Williams, sarà il nuovo progettista della Arrows al posto di Dave Wass licenziato lo scorso agosto e ora in forza alla Benetton. Brawn aveva curato anche l'aerodinamica della Lola.

**ZAKSPEED** — Nessuna decisione è stata ancora presa circa una nuova vettura. Molto probabilmente la squadra tedesca inizierà la stagione con una versione modificata dell'attuale vettura.

**LIGIER** — Michel Tetu ha ormai praticamente ultimato la realizzazione della nuova Ligier che ospiterà il quattro cilindri Alfa Romeo. Dovrebbe essere la prima monoposto edizione 1987 che scenderà in pista nei primi quindici giorni di novembre, anche se sarà in versione ampiamente sperimentale. La vera monoposto '87 apparirà, invece, a gennaio in tempo per le prove in Spagna. (g. p.)



Inghilterra - Australia) o, comunque, stanno lavorando ad un ritmo massacrante di lavoro sui tavoli da disegno e nei laboratori delle varie gallerie del vento. Facciamo una breve panoramica, squadra per squadra di cosa preparano i vari team per l'immediato futuro.

**FERRARI** — Per la Ferrari il 1987 comincia già il 1. novembre, giorno in cui John Barnard prenderà servizio effettivo alla Casa di Maranello indipendentemente che lavori in Italia oppure nel suo nuovo ufficio in Inghilterra. Programmi del progettista inglese a parte, entro il mese di novembre scenderà in pista il nuovo motore a sei cilindri 90° gradi montato su uno degli attuali telai (probabilmente il numero 88) opportunamente modificato per poter ospitare il nuovo propulsore.

**McLAREN** — Orfana di Barnard la McLaren si è aggiudicata, nonostante tutto, il terzo titolo mondiale consecutivo. Il tecnico inglese, prima del suo allontanamento, a-

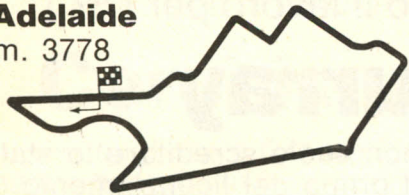
me consulente non sono state né confermate, né smentite ma sembra difficile che alla McLaren si punti su una consulenza esterna che in pratica varrebbe come un'ammissione di sfiducia nel proprio staff tecnico. La nuova McLaren si baserà comunque sul telaio della vettura di questo anno con la zona del serbatoio rifatta, più bassa, con un nuovo cambio e una diversa aerodinamica.

**BRABHAM** — La monoposto per il prossimo anno avrà il motore, il 4 cilindri Bmw montato in posizione tradizionale, non più coricato su un lato. I disegni di questa monoposto sono stati ultimati da Dave North il braccio destro da sempre di Gordon Murray e Sergio Rinland che ha lavorato per la Williams nei primi mesi dell'anno. Nel caso la Lola dovesse chiudere potrebbe arrivare in appoggio alla Brabham, Adrian Newey.

**LOLA** — Le vicende della Lola sono molto legate ai programmi di Bernie Ecclestone che in pratica ha

# GP AUSTRALIA

**Adelaide**  
m. 3778



## In 26 al via

(fra parentesi la media)

### 1. FILA

5 **Nigel Mansell** (Williams Fw 011) 1'18"403 (173.473)  
6 **Nelson Piquet** (Williams Fw 011) 1'18"714 (172.788)

### 2. FILA

12 **Ayrton Senna** (Lotus 98T) 1'18"906 (172.367)  
1 **Alain Prost** (McLaren Mp4/2c) 1'19"654 (170.748)

### 3. FILA

25 **René Arnoux** (Ligier Js27) 1'19"976 (170.061)  
20 **Gerhard Berger** (Benetton B 186) 1'20"554 (168.841)

### 4. FILA

2 **Keke Rosberg** (McLaren Mp4/2c) 1'20"778 (168.373)  
26 **Philippe Alliot** (Ligier Js27) 1'20"981 (167.951)

### 5. FILA

27 **Michele Alboreto** (Ferrari F.1-86) 1'21"709 (166.454)  
4 **Philippe Streiff** (Tyrrell 015) 1'21"720 (166.432)

### 6. FILA

23 **Andrea De Cesaris** (Minardi M186) 1'22"012 (165.839)  
28 **Stefan Johansson** (Ferrari F.1-86) 1'22"050 (165.762)

### 7. FILA

19 **Teo Fabi** (Benetton B 186) 1'22"129 (165.603)  
11 **Johnny Dumfries** (Lotus 98T) 1'22"664 (164.531)

### 8. FILA

15 **Alan Jones** (Force Thl 2) 1'22"796 (164.269)  
3 **Martin Brundle** (Tyrrell 015) 1'23"004 (163.857)

### 9. FILA

16 **Patrick Tambay** (Force Thl 2) 1'23"008 (163.849)  
24 **Alessandro Nannini** (Minardi M185 B) 1'23"052 (163.762)

### 10. FILA

7 **Riccardo Patrese** (Brabham Bt55) 1'23"230 (163.412)  
8 **Derek Warwick** (Brabham Bt55) 1'23"313 (163.249)

### 11. FILA

14 **Jonathan Palmer** (Zakspeed 861) 1'23"476 (162.931)  
18 **Thierry Boutsen** (Arrows A8) 1'24"295 (161.348)

### 12. FILA

29 **Huub Rothengatter** (Zakspeed 861) 1'25"181 (159.669)  
17 **Christian Danner** (Arrows A8) 1'25"233 (159.572)

### 13. FILA

21 **Piercarlo Ghinzani** (Osella Fa1G) 1'25"257 (159.527)  
22 **Allen Berg** (Osella Fa1F) 1'27"208 (155.958)

**Sedicesima gara del mondiale F. 1**

26 ottobre 1986

**Circuito:** Adelaide (m. 3778)

**Distanza:** 82 giri pari a km 309,796

**Organizzatore:** Australian Grand Prix Organisation - Adelaide - Tel. 008 888.327

**Direttore di gara:** Martin Burdette

**Partenza:** ore 14,04 locali (04,34 italiane)

**Spettatori:** 120.000

**Organizzazione:** 9

**Sicurezza:** 9

**Condizioni atmosferiche:** pioggia iniziale il venerdì, temperatura bassa e sole pallido. Coperto domenica.

## In 10 al traguardo

PILOTA	VEETTURA	GIRI	TEMPO	MEDIA	DISTACCO
1. <b>Alain Prost</b>	McLaren Mp4/2c	82	1.54'20"388	162.566	—
2. <b>Nelson Piquet</b>	Williams Fw 011	82	1.54'24"593	162.466	04"205
3. <b>Stefan Johansson</b>	Ferrari F.1-86	81	1.55'28"591	159.003	a 1 giro
4. <b>Martin Brundle</b>	Tyrrell 015	81	1.55'46"532	158.592	a 1 giro
5. <b>Philippe Streiff</b>	Tyrrell 015	80	1.54'02"625	159.013	a 2 giri
6. <b>Johnny Dumfries</b>	Lotus 98T	80	1.55'28"390	157.044	a 2 giri
7. <b>René Arnoux</b>	Ligier Js27	79	1.54'36"126	156.260	a 3 giri
8. <b>Philippe Alliot</b>	Ligier Js27	79	1.55'40"316	154.815	a 3 giri
9. <b>Jonathan Palmer</b>	Zakspeed 861	75	1.55'05"031	147.727	a 5 giri
10. <b>Teo Fabi</b>	Benetton B 186	77	1.55'26"037	151.206	a 5 giri

## 16 i ritirati

PILOTA	VEETTURA	GIRI	CAUSA
<b>Patrick Tambay</b>	Force Thl 2	70	Non classificato
<b>Nigel Mansell</b>	Williams Fw 011	63	Incidente
<b>Riccardo Patrese</b>	Brabham Bt55	63	Rottura scarico
<b>Keke Rosberg</b>	McLaren Mp4/2c	62	Incidente
<b>Allen Berg</b>	Osella Fa1F	61	Non classificato
<b>Derek Warwick</b>	Brabham Bt55	57	Freni
<b>Christian Danner</b>	Arrows A8	52	Motore
<b>Thierry Boutsen</b>	Arrows A8	50	Molla acceleratore
<b>Ayrton Senna</b>	Lotus 98T	43	Motore
<b>Gerhard Berger</b>	Benetton B 186	40	Frizione
<b>Andrea De Cesaris</b>	Minardi M186	40	Estintore
<b>Huub Rothengatter</b>	Zakspeed 861	29	Sospensione
<b>Alan Jones</b>	Force Thl 2	16	Motore
<b>Alessandro Nannini</b>	Minardi M185 B	10	Incidente
<b>Piercarlo Ghinzani</b>	Osella Fa1G	2	Trasmissione
<b>Michele Alboreto</b>	Ferrari F.1-86	—	Incidente

Alboreto, non ha completato il primo giro.

## I giri più veloci

PILOTA E VETTURA	GIRO	TEMPO	MEDIA KMH
<b>Piquet</b> Williams Fw 011	82	1'20"787	168.354
<b>Prost</b> McLaren Mp4/2c	69	1'20"979	167.955
<b>Mansell</b> Williams Fw 011	58	1'21"194	167.510
<b>Rosberg</b> McLaren Mp4/2c	62	1'21"900	166.066
<b>Johansson</b> Ferrari F.1-86	74	1'22"136	165.589
<b>Dumfries</b> Lotus 98T	69	1'22"464	164.930
<b>Streiff</b> Tyrrell 015	63	1'22"681	164.497
<b>Brundle</b> Tyrrell 015	63	1'22"950	163.964
<b>Arnoux</b> Ligier Js27	68	1'22"955	163.954
<b>Patrese</b> Brabham Bt55	55	1'23"095	163.678
<b>Warwick</b> Brabham Bt55	40	1'23"695	162.504
<b>Palmer</b> Zakspeed 861	68	1'23"866	162.173
<b>Senna</b> Lotus 98T	6	1'24"149	161.628
<b>Tambay</b> Force Thl 2	42	1'24"182	161.564
<b>Jones</b> Force Thl 2	15	1'24"585	160.794
<b>Berger</b> Benetton B 186	29	1'24"807	160.374
<b>Boutsen</b> Arrows A8	48	1'25"351	159.351
<b>Danner</b> Arrows A8	50	1'25"635	158.823
<b>Alliot</b> Ligier Js27	78	1'25"798	158.521
<b>Fabi</b> Benetton B 186	47	1'25"895	158.342
<b>Rothengatter</b> Zakspeed 861	29	1'26"479	157.273
<b>De Cesaris</b> Minardi M186	27	1'26"591	157.069
<b>Nannini</b> Minardi M185 B	9	1'27"821	154.870
<b>Berg</b> Osella Fa1F	26	1'33"172	145.975
<b>Ghinzani</b> Osella Fa1G	2	1'34"172	144.425

## L'altalena della corsa

COSÌ DOPO 10 GIRI

1. **Rosberg** in 14'09"806 (160.046 kmh); 2. Piquet a 03"372; 3. Mansell a 10"025; 4. Prost a 11"278; 5. Senna a 17"108; 6. Berger a 24"947; 7. Johansson a 31"011; 8. Streiff a 37"498; 9. Jones a 35"500; 10. Fabi a 41"796; 11. Dumfries a 42"105; 12. Patrese a 43"233; 13. Brundle a 43"981; 14. Alliot a 45"353; 15. Warwick a 46"240; 16. Tambay a 48"270; 17. De Cesaris a 50"643; 18. Boutsen a 51"197; 19. Palmer a 56"504; 20. Nannini a 58"539; 21. Danner a 59"752; 22. Rothengatter a 1'01"355; 23. Arnoux a 1'20"920.

COSÌ DOPO 20 GIRI

1. **Rosberg** in 28'06"260 (161.313 kmh); 2. Piquet a 14"210; 3. Prost a 14"869; 4. Mansell a 19"166; 5. Senna a 37"706; 6. Johansson a 56"177; 7. Streiff a 1'08"183; 8. Berger a 1'11"228; 9. Patrese a 1'11"343; 10. Brundle a 1'15"616; 11. Warwick a 1'18"072; 12. Alliot a 1



PROST



PIQUET



JOHANSSON

## Classifiche iridate dopo 16 gare

	BRASILE 23/3	SPAGNA 13/4	SAN MARINO 27/4	MONACO 11/5	BELGIO 25/5	CANADA 15/6	DETROIT 22/6	FRANCIA 8/7	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. Prost	—	4	9	9	(1)	6	4	6	4	(1)	—	9	—	6	6	9	74	72
2. Mansell	—	6	—	3	9	9	(2)	9	9	4	4	—	6	9	2	—	72	70
3. Piquet	9	—	6	—	—	4	—	4	6	9	9	—	9	4	3	6	69	69
4. Senna	6	9	—	4	6	2	9	—	—	6	6	—	—	3	4	—	55	55
5. Johansson	—	—	3	—	4	—	—	—	—	—	3	4	4	1	—	4	23	23
6. Rosberg	—	3	2	6	—	3	—	3	—	2	—	—	3	—	—	—	22	22
7. Berger	1	1	4	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	9	—	—	17	17
8. Laffite	4	—	—	1	2	—	6	1	—	—	—	—	—	—	—	—	14	14
Alboreto	—	—	—	—	3	—	3	—	—	—	6	—	2	—	—	—	14	14
Arnoux	3	—	—	2	—	1	—	2	3	3	—	—	—	—	—	—	14	14
11. Brundle	2	—	—	—	—	—	—	2	—	1	—	—	—	—	—	3	8	8
12. Jones	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	1	—	—	—	—	4	4
13. Streiff	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	2	3	3
Dumfries	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	1	3	3
15. Patrese	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2
Fabi	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2
Tambay	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	2	2
18. Danner	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	1
Alliot	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	1

### MONDIALE COSTRUTTORI

1. Williams	9	6	6	3	9	13	2	13	15	13	13	—	15	13	5	6	141	141
2. McLaren	—	7	11	15	1	9	4	9	4	3	—	9	3	6	6	9	96	96
3. Lotus	6	9	—	4	6	2	9	—	—	6	8	—	3	4	1	58	58	
4. Ferrari	—	—	3	—	7	—	3	—	—	3	10	4	3	—	4	37	37	
5. Ligier	7	—	—	3	2	1	6	3	3	3	—	—	—	1	—	29	29	
6. Benetton	1	3	4	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	9	—	19	19	
7. Tyrrell	2	—	—	—	—	—	—	3	—	1	—	—	—	—	5	11	11	
8. Force Team	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	1	—	—	—	—	6	6	
9. Brabham	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	
10. Arrows	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1	1	

giro; 13. Boutsen a 1 giro; 14. Palmer a 1 giro; 15. De Cesaris a 1 giro; 16. Dumfries a 1 giro; 17. Arnoux a 1 giro; 18. Rothengatter a 1 giro; 19. Danner a 1 giro; 20. Fabi a 1 giro; 21. Tambay a 6 giri; 22. Berg a 12 giri.

#### COSI' DOPO 30 GIRI

1. **Rosberg** in 42'00"947 (161.853 kmh); 2. Prost a 13'246; 3. Mansell a 20'002; 4. Piquet a 24'718; 5. Senna a 58'815; 6. Johansson a 1'20'031; 7. Streiff a 1 giro; 8. Patrese a 1 giro; 9. Brundle a 1 giro; 10. Berger a 1 giro; 11. Warwick a 1 giro; 12. Alliot a 1 giro; 13. Boutsen a 1 giro; 14. Arnoux a 1 giro; 15. Dumfries a 1 giro; 16. Palmer a 1 giro; 17. Danner a 1 giro; 18. Fabi a 2 giri; 19. De Cesaris a 2 giri; 20. Tambay a 8 giri; 21. Berg a 14 giri.

#### COSI' DOPO 40 GIRI

1. **Rosberg** in 55'49"549 (162.419 kmh); 2. Mansell a 31'386; 3. Piquet a 32'382; 4. Prost a 48'460; 5. Senna a 1'23'097; 6. Johansson a 1 giro; 7. Patrese a 1 giro; 8. Streiff a 1 giro; 9. Brundle a 1 giro; 10. Warwick a 1 giro; 11. Berger a 1 giro; 12. Arnoux a 1

giro; 13. Dumfries a 2 giri; 14. Boutsen a 2 giri; 15. Alliot a 2 giri; 16. Palmer a 2 giri; 17. Danner a 2 giri; 18. De Cesaris a 3 giri; 19. Fabi a 3 giri; 20. Tambay a 9 giri; 21. Berg a 15 giri.

## I primati

#### SULLA DISTANZA

Alain Prost, percorrendo gli 82 giri in 1.54'20"388, alla media di 162,566 kmh, ha stabilito il nuovo record. Il vecchio apparteneva a Rosberg che, nel 1985, aveva percorso l'identica distanza in 2.00'40"473, alla media di 154,032 kmh.

#### SUL GIRO IN PROVA

Lo ha stabilito Mansell aggiudicandosi la pole con tempo di 1'18"403 (173,473), strappandolo a Senna che nell'85 aveva fatto segnare 1'19"843.

#### SUL GIRO IN GARA

Lo ha stabilito Nelson Piquet compiendo l'82. e ultimo giro in 1'20"787 alla media di 168,354 kmh. Il record precedente era di Rosberg che nell'85 aveva girato in 1'23"758 alla media di 162,382 kmh.

#### COSI' DOPO 50 GIRI

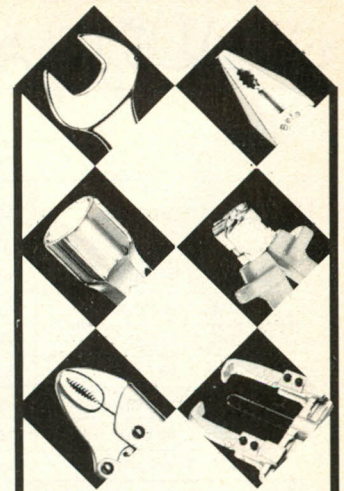
1. **Rosberg** in 1.09'45"776 (162.465 kmh); 2. Piquet a 31"314; 3. Mansell a 32"418; 4. Prost a 40"871; 5. Patrese a 1 giro; 6. Johansson a 1 giro; 7. Streiff a 1 giro; 8. Brundle a 1 giro; 9. Warwick a 1 giro; 10. Arnoux a 1 giro; 11. Dumfries a 2 giri; 12. Alliot a 2 giri; 13. Boutsen a 2 giri; 14. Palmer a 2 giri; 15. Danner a 2 giri; 16. Fabi a 3 giri; 17. Tambay a 10 giri; 18. Berg a 17 giri.

#### COSI' DOPO 60 GIRI

1. **Rosberg** in 1.23'36"797 (162.663 kmh); 2. Piquet a 21"842; 3. Mansell a 24"461; 4. Prost a 25"100; 5. Patrese a 1 giro; 6. Johansson a 1 giro; 7. Streiff a 1 giro; 8. Brundle a 1 giro; 9. Arnoux a 2 giri; 10. Dumfries a 2 giri; 11. Palmer a 3 giri; 12. Alliot a 3 giri; 13. Fabi a 4 giri; 14. Tambay a 10 giri; 15. Berg a 18 giri.

#### COSI' DOPO 70 GIRI

1. **Prost** in 1.37'41"605 (162.422 kmh); 2. Piquet a 18"226; 3. Streiff a 1 giro; 4. Brundle a 1 giro; 5. Johansson a 1 giro; 6. Dumfries a 2 giri; 7. Arnoux a 2 giri; 8. Alliot a 3 giri; 9. Fabi a 5 giri; 10. Palmer a 5 giri; 11. Tambay a 11 giri.



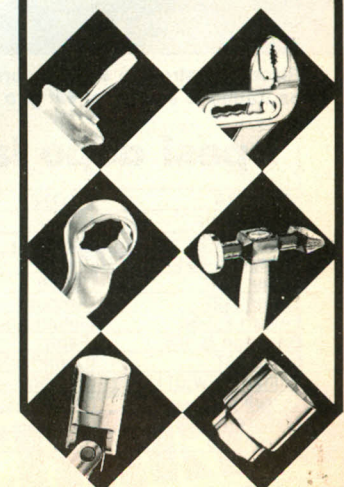
# Beta

## 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	VENERDÌ		SABATO		DOMEN.	
				I	II	III	IV	WARM UP	
1'20"537	2. Williams	<b>Mansell</b>	Williams Fw 011	Honda	1'23"440	1'19"255	1'20"982	<b>1'18"403</b>	1'23"300
1'22"718	9. Brabham	<b>Piquet</b>	Williams Fw 011	Honda	1'24"097	1'20"088	1'21"615	<b>1'18"714</b>	1'23"691
1'19"843	1. Lotus	<b>Senna</b>	Lotus 98T	Renault EF 15	1'24"839	1'21"302	1'20"584	<b>1'18"906</b>	1'22"698
1'21"889	4. McLaren	<b>Prost</b>	McLaren Mp4/2c	Tag Porsche	1'25"973	1'19"785	1'19"121	<b>1'19"654</b>	1'23"247
	Non presente	<b>Arnoux</b>	Ligier Js27	Renault EF 15	1'24"344	1'20"491	1'20"464	<b>1'19"976</b>	1'24"481
1'22"592	7. Arrows	<b>Berger</b>	Benetton B 186	Bmw M 12-13	1'25"217	1'22"260	1'20"462	<b>1'20"554</b>	1'23"940
1'21"887	3. McLaren	<b>Rosberg</b>	McLaren Mp4/2c	Tag Porsche	1'24"978	1'21"295	1'20"765	<b>1'20"778</b>	1'25"044
	Non presente	<b>Alliot</b>	Ligier Js27	Renault EF 15	1'26"900	1'22"765	1'23"679	<b>1'20"981</b>	1'26"976
1'22"337	5. Ferrari	<b>Alboreto</b>	Ferrari F.1-86	Ferrari	1'25"141	<b>1'21"709</b>	1'21"951	1'21"747	1'24"414
1'24"486	18. Renault	<b>Streiff</b>	Tyrrell 015	Renault EF 15	1'26"363	1'23"262	1'22"557	<b>1'21"720</b>	1'26"567
	Non presente	<b>De Cesaris</b>	Minardi M186	Motori Moderni	1'27"650	1'23"476	1'23"417	<b>1'22"012</b>	1'26"119
1'23"902	15. Ferrari	<b>Johansson</b>	Ferrari F.1-86	Ferrari	1'27"389	<b>1'22"050</b>	1'23"150	1'22"309	1'25"219
1'28"110	24. Toleman	<b>Fabi</b>	Benetton B 186	Bmw M 12-13	1'26"012	1'22"584	1'23"100	<b>1'22"129</b>	1'27"447
	Non presente	<b>Dumfries</b>	Lotus 98T	Renault EF 15	1'27"366	1'23"786	1'23"987	<b>1'22"664</b>	1'25"269
1'24"369	19. Beatrice	<b>Jones</b>	Force Th1 2	Ford	1'27"290	24'46"383	1'22"096	<b>1'22"796</b>	1'25"158
1'24"241	17. Tyrrell	<b>Brundle</b>	Tyrrell 015	Renault EF 15	1'26"310	1'24"061	1'23"509	<b>1'23"004</b>	1'25"968
1'22"683	8. Renault	<b>Tambay</b>	Force Th1 2	Ford	1'27"670	1'24"584	1'23"690	<b>1'23"008</b>	1'25"763
	Non presente	<b>Nannini</b>	Minardi M185 B	Motori Moderni	1'30"075	1'25"953	1'24"551	<b>1'23"052</b>	1'27"687
1'23"758	14. Alfa Romeo	<b>Patrese</b>	Brabham Bt55	Bmw M 12-13	1'29"496	1'23"396	1'23"426	<b>1'23"230</b>	1'24"705
1'23"426	12. Renault	<b>Warwick</b>	Brabham Bt55	Bmw M 12-13	1'26"845	1'23"552	1'25"254	<b>1'23"313</b>	1'25"357
	Non presente	<b>Palmer</b>	Zakspeed 861	Zakspeed	1'27"752	1'24"509	1'23"492	<b>1'23"476</b>	1'26"300
1'23"196	11. Arrows	<b>Boutsen</b>	Arrows A8	Bmw M 12-13	1'28"467	1'24"768	1'25"257	<b>1'24"295</b>	1'27"735
1'30"319	25. Osella	<b>Rothengatter</b>	Zakspeed 861	Zakspeed	1'29"373	1'25"746	1'26"000	<b>1'25"181</b>	1'27"795
	Non presente	<b>Danner</b>	Arrows A8	Bmw M 12-13	1'29"729	1'25"296	1'25"882	<b>1'25"233</b>	1'28"181
1'25"021	21. Toleman	<b>Ghinzani</b>	Osella Fa1G	Alfa Romeo	8'35"061	3'03"680	1'38"128	<b>1'25"257</b>	1'27"594
	Non presente	<b>Berg</b>	Osella Fa1F	Alfa Romeo	2'04"346	1'28"912	1'26"419	<b>1'27"208</b>	1'28"350

## VELOCITÀ IN PROVA

### VENERDÌ

N. PILOTA	KM/H
19 Fabi	317.795
2 Rosberg	317.441
8 Warwick	316.034
20 Berger	315.075
25 Arnoux	313.258
1 Prost	312.401
7 Patrese	307.767
6 Piquet	306.198
5 Mansell	305.788
4 Streiff	305.052
12 Senna	304.889
26 Alliot	303.269
17 Danner	302.625
27 Alboreto	302.385
28 Johansson	301.267
3 Brundle	301.188
29 Rothengatter	301.108
23 De Cesaris	301.108
24 Nannini	299.449
18 Boutsen	299.292
11 Dumfries	297.886
16 Tambay	293.896
14 Palmer	290.900
22 Berg	280.600
15 Jones	270.747
21 Ghinzani	215.850

### SABATO

N. PILOTA	KM/H
3 Brundle	331.307
4 Streiff	328.109
1 Prost	323.970
11 Dumfries	323.607
2 Rosberg	322.433
8 Warwick	321.715
12 Senna	321.000
20 Berger	319.934
26 Alliot	319.580
28 Johansson	318.259
25 Arnoux	318.084
5 Mansell	317.385
6 Piquet	316.690
27 Alboreto	315.393
7 Patrese	315.307
19 Fabi	315.221
18 Boutsen	315.135
17 Danner	312.409
23 De Cesaris	310.645
24 Nannini	309.067
29 Rothengatter	303.466
14 Palmer	301.408
15 Jones	300.781
16 Tambay	298.066
21 Ghinzani	296.156
22 Berg	291.303

### DOMENICA

N. PILOTA	KM/H
7 Patrese	307.095
8 Warwick	302.830
27 Alboreto	302.039
20 Berger	301.723
6 Piquet	300.624
15 Jones	299.844
4 Streiff	299.767
14 Palmer	299.611
5 Mansell	299.068
1 Prost	298.373
3 Brundle	298.296
28 Johansson	297.835
2 Rosberg	297.528
19 Fabi	296.384
17 Danner	294.796
29 Rothengatter	294.270
12 Senna	291.671
16 Tambay	290.571
21 Ghinzani	290.352
18 Boutsen	285.545
23 De Cesaris	285.263
25 Arnoux	284.490
11 Dumfries	284.211
24 Nannini	283.722
22 Berg	283.305
26 Alliot	281.991

Rilevate a Dequetteville Terrace

## Prost come Clark

■ **ALAIN PROST**, arrivato a 105 presenze iridate, si è confermato campione del mondo, impresa riuscita in precedenza soltanto a Juan Manuel Fangio, vincitore addirittura di 4 titoli consecutivi, Alberto Ascari e Jack Brabham. Proprio l'australiano era stato l'ultimo autore di questo eccezionale risultato, nel biennio 1959/1960 su Cooper Climax. Prost ha vinto alla media di 4,62 punti/gara, che deve essere considerata soddisfacente anche se inferiore a quella di 4,75 dello scorso anno; primatista in questo campo è Jim Clark, arrivato a 7,30 nel 1963, mentre peggio di tutti ha fatto Keke Rosberg arrivato nel 1982 a 2,75 soltanto.

■ **L'ARMA VINCENTE** di Prost è stata l'affidabilità. Il campione del mondo ha percorso il 95,10% del chilometraggio possibile, facendo meglio di tutti i rivali ed è terminato a pieni giri 11 volte, altro primato stagionale. In questa graduatoria il migliore è stato Graham Hill, vincitore nel 1962 con il 97,65%, mentre il limite inferiore è stato stabilito dallo sfortunato Jochen Rindt nel 1970 con il 48,87 per cento.

■ **NEL 1985** il francese aveva vinto l'alloro compiendo l'88,47% della distanza, ma terminando a pieni giri in 13 occasioni. Con la vittoria di Adelaide, Prost è arrivato a 25 successi titolati, alla pari di Clark — che però ha 72 presenze — e di Niki Lauda (171); davanti al «professore» è rimasto soltanto Jackie Stewart, primatista con 27 vittorie in 99 gran premi.

■ **LA WILLIAMS** si è aggiudicata il titolo conduttori con la media di 4,40 punti/partecipazione; la Casa britannica ha soltanto sfiorato il primato dei punti stagionali, stabilito dalla McLaren Porsche nel 1984 con 143,5. Per i piloti di Frank Williams si è un po' ripetuta la situazione del 1981. La McLaren Porsche è invece riuscita a portare un suo pilota al titolo per il 3. anno consecutivo, risultato mai ottenuto in precedenza da nessuna Casa nella storia del campionato.

■ **LA FERRARI** ha concluso la stagione senza vittorie, come era già avvenuto altre 8 volte. La Casa di Maranello non vince ormai da 23 corse, secondo intervallo negativo dopo quello primato di 25 gare senza vittorie dal Gp di Gran Bretagna nel 1968 al Gp d'Austria del 1970.

■ **A PIQUET**, l'ultimo a cedere davanti a Prost, rimane una piccola consolazione: ha superato il limite di 300 punti, arrivando a 305; il brasiliano è ora 5. in questa classifica preceduto da Lauda (420,5), Prost (360,5), Stewart (360) e Carlos Reutemann (310).

**Mauro Mori**

Riccardo Patrese è stato ancora sfortunato: lo ha tradito lo scarico al 63. giro (FotoColombo)

## I pesi dopo la gara

VETTURA	PILOTA	PESO
Osella Fa1F	(Berg)	634
Force Th1 2	(Tambay)	582
Zakspeed 861	(Palmer)	576
Ligier Js27	(Alliot)	574
Ligier Js27	(Arnoux)	572
Ferrari F.1-86	(Johansson)	570
Benetton B 186	(Fabi)	570
Lotus 98T	(Dumfries)	564
Williams Fw 011	(Piquet)	554
Tyrrell 015	(Streiff)	554
McLaren Mp4/2c	(Prost)	554
Tyrrell 015	(Brundle)	540

DRIVERS HIT PARADE/I giornalisti confermano la pista

## Prost anche ai punti

CON IL GP D'AUSTRALIA si conclude anche la nostra speciale classifica a punti e, ovviamente, la vittoria di tappa non poteva che andare ad Alain Prost, premiando così la corsa che gli ha dato il secondo titolo iridato. Da notare che nella classifica di tappa Piquet, il grande sconfitto (considerato che dopo la resa di Mansell era l'unico rivale possibile del francese) è preceduto da Rosberg, impegnato a

fondo nella corsa d'addio, e dallo stesso Mansell. Per quanto riguarda la classifica generale, Prost bisssa il titolo precedendo Piquet, Mansell e Senna con i due piloti Williams a posizioni invertite rispetto alla classifica finale del mondiale. Alboreto ha chiuso malissimo questo 1985 tutto da dimenticare, scivolando dalla 4. alla 7. posizione, alla pari nel punteggio con il suo compagno di scuderia, Johansson.

GIORNALISTI PILOTI	Baccini (Il Messaggero)	Prueller (TV Austria)	Camus (Auto Hebdo)	Roebuck (Auto Sport)	Nosedà (Radio Svizzera)	Crombac (Sport Auto)	Costanduros (Motor Racing)	Mannucci (Autosprint)	Morosini (Corriere della Sera)	Chiavegato (La Stampa)	Totale punti Gp Australia
Prost	10	10	10	10	9	10	9	10	10	10	98
Rosberg	10	10	10	10	10	8	10	10	10	9	97
Mansell	9	10	10	9	8	9	10	8	8	7	88
Piquet	7	10	10	8	10	8	9	7	9	8	86
Patrese	8	8	7	8	7	9	8	8	9	8	80
Johansson	7	8	7	8	8	8	8	8	10	8	80
Streiff	8	8	8	8	7	7	7	7	10	7	77
Brundle	8	8	7	7	6	7	8	3	10	7	71
Dumfries	7	7	7	7	5	6	8	7	9	7	70
Senna	6	8	7	7	7	8	7	6	7	6	69
De Cesaris	6	7	6	6	9	6	7	7	7	6	67
Berger	6	8	6	7	7	8	6	6	6	6	66
Palmer	6	5	5	6	9	6	6	7	8	6	64
Warwick	7	6	6	7	6	6	6	7	7	5	63
Fabi	6	6	6	6	6	6	5	6	8	5	60
Arnoux	5	5	6	5	6	6	7	7	8	5	60
Boutsen	6	5	5	6	8	6	6	5	6	5	58
Alliot	5	5	5	5	7	6	6	6	8	5	58
Tambay	5	6	6	5	5	6	5	4	6	5	53
Berg	6	5	5	5	5	5	5	5	6	5	52
Jones	6	6	7	7	2	6	6	5	0	5	50
Nannini	4	5	5	5	6	5	6	2	4	5	47
Danner	6	5	5	5	2	5	3	5	6	5	47
Rothengatter	6	5	5	5	4	3	3	4	0	5	40
Alboreto	0	7	0	0	3	0	0	5	0	6	21
Ghinzani	0	2	0	0	2	0	2	0	0	5	11



Australia amara per Mansell: i suoi pensieri sono grigi come il cielo di Adelaide: solo 2. nel mondiale e 3. nella classifica a punti (FotoVillani)

### Dai voti un altro titolo per Alain

=	1. (1.)	Prost	1419
=	2. (2.)	Piquet	1369
=	3. (3.)	Mansell	1289
▲	4. (5.)	Senna	1195
▲	5. (6.)	Berger	1185
▲	6. (7.)	Arnoux	1168
▲	7. (8.)	Johansson	1150
▽	7. (4.)	Alboreto	1150
=	9. (9.)	Rosberg	1106
=	10. (10.)	Brundle	1014
=	11. (11.)	Patrese	1004
=	12. (12.)	Boutsen	958
=	13. (13.)	Fabi	918
=	14. (14.)	Dumfries	898
▲	15. (17.)	Streiff	866
▽	16. (15.)	Palmer	859
▽	17. (16.)	Jones	842
=	18. (18.)	De Cesaris	778
▲	19. (20.)	Tambay	748
▲	20. (19.)	Nannini	744
▲	21. (22.)	Warwick	651
▽	22. (21.)	Laffite	624
=	23. (23.)	Danner	597
=	24. (24.)	Ghinzani	514
=	25. (25.)	Alliot	438
=	26. (26.)	Rothengatter	418
▲	27. (28.)	Berg	306
▽	28. (27.)	Surer	268
=	29. (29.)	Capelli	104
=	30. (30.)	Cheever	79
=	31. (31.)	Caffi	63

#### Legenda

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

**CHARRO**

## Le avventure dei piloti italiani a Papete

# Aspettando l'onda

**ADELAIDE** — A parte Mansell e Prost, tutti i piloti di F. 1, nonché molti componenti del «Circus», hanno evitato di tornare in Europa dopo il GP del Messico, nella convinzione (rivelatasi giusta) che due viaggi transoceanici di fila, oltre che con fusi orari discordanti tra di loro, si sarebbero rivelati un inutile spreco di energie. Così, molti hanno trascorso qualche giorno di vacanza nelle felici isole del Pacifico, ma per alcuni il finale è stato piuttosto burrascoso. Un pomeriggio infatti la quiete di Papete è stata scossa da una notizia allarmante: era in arrivo l'onda di riflusso, causata da un maremoto alle isole Tonga. Così una compagnia occasionale, ma della quale facevano parte Alboreto, Patrese, De Cesaris, Nannini e l'ingegnere Chiti ha dovuto fare in fretta le valigie, in attesa di un aeroplano che non è arrivato. Dunque, mentre l'ing. Chiti cercava di prevedere a che ora sarebbe arrivata l'onda, tenendo conto della velocità di avanzamento e della distanza, molti si rifugiavano al piano superiore dell'albergo mentre nella notte, una piccola compagnia di audaci, guidata da Nannini, si recava all'aeroporto per capire quale fosse il motivo del ritardo dell'aereo. Tra la sorpresa generale, travavano invece De Cesaris, profondamente addormentato e comunque per nulla preoccupato in merito alla famosa onda. Che poi non si è neppure vista, tanto che la «tragedia» è presto diventata farsa. □

**DE CESARIS** ha ottenuto un buon 8. posto in Messico con la Minardi-Motori Moderni, un risultato reso curioso anche dal fatto che sul giro, il pilota è andato più forte in corsa rispetto alle prove. Nell'exploit c'è però un segreto: per ovviare alla scarsa risposta del motore, motivata da turbine non adatte all'altitudine, Andrea ha studiato una specie di «punta-tacco» con il piede destro, in modo da tenere sempre accelerato il motore in curva, pur azionando i freni.

**LE TRIBUNE** antistanti la zona del traguardo e quella in mezzo all'ippodromo, non sono state tolte all'indomani del Gran Premio. Serviranno infatti il 29 di novembre per una cerimonia molto meno profana: l'incontro del Papa Giovanni Paolo secondo con i cattolici del Sud dell'Australia, durante il viaggio agli antipodi previsto infatti a fine novembre. Si prevede che non meno di 200.000 persone accorreranno ed il circuito è stato ritenuto il luogo più idoneo per l'incontro.

**VISTO** che era in Australia, l'ingegnere Cadringer ne ha approfittato per fare visita alla Holden che aveva chiesto di poter omologare in Gruppo A (nell'87 prenderà parte al mondiale turismo ufficialmente) la nuova versione della «Commodore». La macchina sfrutta il vecchio motore V8 ma è stata ampiamente modificata in quanto a scocca, freni e sospensioni.

**AYRTON SENNA** è un fanatico dei modelli di aereo dotati di motore. Ad Adelaide ha frequentato un centro-volo locale e si è sbizzarrito a suo piacimento.



**Faceva molto freddo ad Adelaide, soprattutto venerdì e sabato. Ecco come si era bardato Gerard Ducarouge (sopra, FotoAmaduzzi)**

**QUESTA** volta erano due in prova le vetture con telecamere da ripresa montate sul roll-bar. È stato lasciato in pace il solito Streiff mentre sono state utilizzate le vetture di Tambay e Dumfries.

**GRANDI** applausi per la parata delle stelle prima del via: il cinque volte campione del mondo Fangio, ha girato con una Mercedes 300 Slr sport, Moss con una Jaguar Xk120, Brabham con la Brabham-Repco campione del mondo, Hulme con una McLaren Can-Am e Phil Hill con un'Alfa berlina. Ha girato anche il motociclista Wayne Gardner con la sua Honda da G.P.



**TRA LE VARIE** e interessanti gare di contorno al Gp, anche una corsa di Gruppo A che ha visto al via anche Denis Hulme con una Mercedes 190-16. L'ex campione del mondo è però arrivato solo 14. mentre la vittoria è andata ad Allan Grice che ha guidato la Nissan Skyline appena omologata. La vettura che prenderà parte ufficialmente al mondiale '87 si è rivelata molto competitiva.

**CURIOSA** sfida il sabato dopo le prove ufficiali: c'è stata infatti una corsa (sulla distanza di un giro) tra Patrese con la Brabham e un elicottero «Lynx» della «Royal Navy Frigate», guidato dal luogotenente-comandante David Durston. L'elicottero della sfida, è stato cronometrato di recente ad una velocità superiore ai 400 kmh ma Patrese ha avuto la meglio per... squalifica. L'elicottero è stato infatti «sorpreso» a ... tagliare le curve ma in effetti la sfida che ha avuto precedenti illustri (Nuvolari e Villeneuve contro aeroplani), ha avuto più che altro sapore di gioco. Tanto che a Patrese è stato regalato un maxi-modello del «Lynx» e al comandante Durston un modello della Brabham.

**QUEST'ANNO** il Gran Premio d'Australia è stato caratterizzato da un freddo incredibile per la località e per la stagione. Solo domenica è uscito un sole abbastanza caldo ma il venerdì e il sabato il «Circus» di F.1, proveniente dall'Europa e memore del caldo dell'85, ha letteralmente battuto i denti per via degli indumenti inadatti.

**DOPO AVERE** ottenuto la pole-position, Nigel Mansell ha dedicato l'exploit ai meccanici del team «che hanno lavorato come matti per mettermi a disposizione anche un muletto molto valido». Una dedica non poco polemica e che intendeva sottolineare come l'inglese avrebbe potuto puntare più in alto dall'inizio se la vettura di riserva non fosse stata riservata, per contratto, a Piquet.

**SCENA** esilarante sul podio dopo la conclusione del Gp: Prost si è infatti messo d'accordo con Piquet e Johansson e tutti e tre hanno letteralmente inzuppato di champagne il presidente della Fisa, Balestre. Bagnato fradicio, Balestre ha però preso un'altra bottiglia ed ha... risposto al fuoco.

Senna in Australia ha potuto sbizzarrirsi con gli aeromodelli (a sinistra, FotoVillani). I piccoli aerei sono la grande passione del brasiliano. A lato (FotoVillani), Fabi e Boutsen, che nell'87 saranno compagni di squadra, ammirano un elicottero in miniatura. A destra (FotoVillani), commissaria e commissario con bandiere gialle. Qui sotto (FotoAmaduzzi), il team Minardi 1986



**IN MESSICO** aveva dichiarato che avrebbe cercato di disertare la faticosa trasferta australiana, per concedersi un attimo di respiro, dopo la «battaglia» sui futuri regolamenti (anche se poi si è recato in Inghilterra per allestire la sede della Ferrari-G.B.) ed infatti Marco Piccinini non si è visto ad Adelaide. Così, alla Ferrari la sua eredità è stata divisa tra il «vice» Gardella ed i tecnici Tomaini e Nardon. In appoggio è stato però portato l'avvocato Birindelli, il legale «sportivo» della Ferrari che sarebbe stato utile nel caso di qualche controversia regolamentare.

**LA NOTTE** della vigilia dell'attribuzione del titolo iridato, è stata molto movimentata per Mansell, Piquet e Prost oltre che per tutti gli altri piloti che hanno soggiornato all'Hotel Hilton. In piena notte ha infatti fatto udire la propria voce la sirena d'allarme anti-incendio. Tutti sono scappati dalle camere pur se si trattava fortunatamente del classico «falso allarme».

**AL GP D'AUSTRALIA**, ha presenziato anche Soichiro Honda, l'ottantenne grande capo della Casa giapponese. Nella mattinata, prima della corsa, ha fatto visita al team Williams ma si è recato poi ad omaggiare anche la Ferrari.

**DOPO AVERE** annunciato l'ingaggio di Boutsen, il manager della Benetton, Davide Paolini, ha rivelato di avere recentemente ricevuto una telefonata da parte dell'ingegnere Ferrari che intendeva raccomandargli Stefan Johansson. «E perché avrei dovuto prendere un pilota scartato dalla Ferrari?», ha sottolineato Paolini ad Adelaide, forse dimenticando il valore del pilota svedese proprio nel confronto con il neo-assunto belga.

**PER OMAGGIARE** il visconte di Dumfries che è scozzese, alcuni meccanici del team Lotus, hanno indossato il kilt il giorno della corsa. E con quel freddo non deve essere stato allegro.

**IN OCCASIONE** delle prove ufficiali di venerdì, dopo 40 minuti si è scatenato un vero diluvio, tanto che tutti si sono tolti il casco. Tranne Fabi che invece ha compiuto un altro giro con la Benetton che è stata subito ribattezzata «Azzurra», tanta era l'acqua. I maligni sostenevano che la Pirelli avesse voluto provare le gomme da acqua, in pratica mai utilizzate quest'anno ma in realtà era stato lo stesso Teo a volere guidare la sua vettura da gara, appena riparata dopo un misterioso problema elettrico. E se andava con il diluvio...

**ENZO OSELLA** ha recentemente acquistato dall'Alfa Romeo nove motori turbo V8 serie 1985 senza l'iniezione elettronica Bosch. Sono stati pagati 270 milioni e si è trattato di un vero affare, dal momento che con il regolamento che imporrà la waste-gate a 4 bar, un V8 dovrebbe «soffrire» meno il vincolo. Pur se è vero che attualmente sulle Osella, 4 bar di pressione non sono mai stati sfruttati per ragioni di economia. Ma l'anno prossimo, il manager torinese vorrebbe schierare una sola vettura con maggiori ambizioni.

**CURIOSA** vicenda legata a De Cesaris e Senna, in occasione delle «libere» di sabato: Andrea era molto soddisfatto della vettura e a 15 minuti dal termine avrebbe voluto smettere per non rischiare in vista delle qualificazioni. Il programma però prevedeva un test con 4 Pirelli differenti ed è stato invitato ad uscire di nuovo. Il pilota ha completato un giro ed è rientrato sostenendo che in una parte del circuito stava piovendo. Una piccola «bugia», difficile da sostenere, data la corta distanza del tracciato e d'altronde Minardi, davanti al monitor, si è accorto che Prost aveva appena girato in 1'19" e poco più. Così De Cesaris ha completato finalmente il test, ma proprio nel giro di ritorno si è trovato davanti allo scalmanato Senna che stava «tirando»: si è fatto da parte, ma nella curva che segue il traguardo è stato spinto fuori con incredibile (ed assolutamente inutile) brutalità. Così il romano è finito nella sabbia, non riuscendo più a venire fuori con i propri mezzi ma per fortuna la vettura non aveva registrato danni.

**A sinistra** (FotoColombo), Nigel Mansell ai box di Adelaide in compagnia di Greg Normann, il campionissimo australiano di golf che, in questa stagione, ha già vinto più di un milione di dollari





videobox

presenta  
ai lettori di

**AUTO  
SPRI  
NT**

# NIKI LAUDA

50 min. colore

dalla Ferrari alla McLaren...  
per tre volte  
Campione del mondo

UNA STRAORDINARIA

VIDEOCASSETTA

A SOLE L. 63.000

*Niki Lauda*



Coraggio e paura, vittorie e ritiri hanno segnato la carriera e la vita di Niki Lauda. Tre titoli mondiali, 24 pole position, 25 successi nei 171 gran premi



disputati; questi i numeri vincenti del campione austriaco. Ad uno dei piloti più amati e seguiti in tutto il mondo è dedicato questo programma che ripercorre, con dovizia di immagini, tutte le sue imprese.



Compilare questa scheda, ritagliarla o fotocopiarla e spedirla indirizzata a: **SPRINTmarket s.r.l.**  
40068 S. Lazzaro di Savena (BO) - Via del Lavoro, 7

Vi prego di spedirmi al seguente indirizzo la VIDEOCASSETTA Sport Shop **NIKI LAUDA** nel formato che indico con una crocetta

FORMATO SCELTO  VHS  BETAMAX  VIDEO 2000

NOME E COGNOME \_\_\_\_\_

VIA O PIAZZA \_\_\_\_\_

NUM. \_\_\_\_\_

CAP \_\_\_\_\_

CITTA' \_\_\_\_\_

PROVINCIA \_\_\_\_\_

Pago anticipatamente mediante

- assegno circolare o bancario allegato
- vaglia postale di cui allego ricevuta
- c.c.p. 12287405

Intestati a:

**SPRINTmarket s.r.l.**  
40068 S. Lazzaro di Savena (BO)  
via del Lavoro, 7

SI PREGA DI NON INVIARE CONTANTE. NON SI EFFETTUANO SPEDIZIONI CONTRASSEGNO. LE OFFERTE SPECIALI SONO RISERVATE AI LETTORI RESIDENTI IN ITALIA



## TUTTEVELOCITA'

### Volkswagen Spiess per la Piemme

LA PIEMME MOTORS sarà dall'anno prossimo la distributrice esclusiva per l'Italia dei motori Volkswagen preparati dallo specialista tedesco Spiess. Contemporaneamente la Piemme, diretta da Giordano Maggi, proseguirà a importare in Italia i telai costruiti in Francia da Tico Martini. L'accoppiata Martini-Spiess ha vinto recentemente il campionato francese di Formula 3. Nella foto una Martini della Piemme al Gp Lotteria di Monza.



### Francisci rientra alla 2 Ore romana

CLAUDIO FRANCISCI, il non dimenticato pilota romano di Formula 2, rientrerà in corsa il 2 novembre nel corso della «2 Ore di Vallelunga», la manifestazione organizzata dalla Salerno Corse. Francisci guiderà una Chevron B26. Il programma della manifestazione prevede per le ore 9,45 le prove di qualificazione per i Gruppi A-B-6 e Sport Nazionale. Alle 10,30 prenderà il via la 1. manche del Gr. N e Trofei di Marca, mentre il via della corsa che raggrupperà in Gr. A-B-S6, con cambio piloti e rifornimenti, verrà dato alle 14,30. Tra gli altri partecipanti anche Arturo e Ugo Merzario.

### Capelli ha provato la Reynard

IVAN CAPELLI non ha ancora avuto un giorno libero da quando ha vinto il campionato intercontinentale di Formula 3000: il velocissimo pilota milanese, infatti, ha dovuto correre con la Bmw le due ultime corse dell'euroturismo e martedì scorso si è recato all'autodromo francese di Magny Cours, dove ha provato la Reynard 863-Alfa Romeo del team di David Price con la quale prenderà parte al Gran Premio di Macao di Formula 3. Ivan ha compiuto un totale di 37 giri e nonostante la pista fosse bagnata ha giudicato positivamente il comportamento della monoposto inglese.

### Binder s'impone a Hockenheim

FRANZ BINDER, (nella FotoTeso), fratello dell'ex pilota austriaco di Formula 1 Hans, ha vinto la corsa di Formula 3 disputata due domeniche fa a Hockenheim. Al volante della Ralt Rt30/86-Volkswagen. Spiess Binder ha lottato per tutta la corsa, svoltasi su asfalto bagnato, con Andreas Bovenspien su Reynard. Alla fine Binder si è imposto davanti a Bovenspien e a Weber, autore con 2'16"63 del giro più veloce della corsa.





## Vittoria Jaguar nell'ultima corsa del campionato Imsa **Tullius in trionfo a Daytona**

**BOB TULLIUS** al volante della Jaguar ha vinto la corsa conclusiva del campionato Imsa, la 3 Ore di Daytona disputatasi domenica scorsa. Il titolo, invece, è andato a Al Holbert con la Porsche 962 ufficiale che ha dimostrato ancora una volta di essere pressoché imbattibile in questa categoria. Purtroppo Holbert è stato protagonista di un testa coda alla chicane che nelle prime fasi di corsa ha permesso alla Chevrolet Corvette di Van Der Merwe di involarsi solitaria al comando inseguita da John Watson, Jochen Mass e dalla Porsche 972 di Paolo Barilla e Bob Wollek. Molto bene sono andati anche Carlo Facetti, Martino Finotto e Ruggero Melgrati, autore della pole position nella categoria super lights con l'Alfa. Melgrati si è dovuto ritirare al dodicesimo passaggio a causa del cambio rotto. Nel complesso le Porsche hanno avuto una giornata poco felice e solo grazie ai numerosi ritiri Dyson-

Cobb e Brassfield-Morton hanno potuto piazzarsi in seconda e terza posizione. Barilla e Wollek, invece, sono giunti quinti, perché penalizzati di dieci minuti: il provvedimento è stato preso dagli organizzatori per punire l'eccessivo numero di meccanici presenti ai box del team.

### IMSA

Daytona, 26 ottobre 1986

#### Ultima gara del campionato Imsa

**La classifica:** 1. Tullius-Robinson (Jaguar) alla media di 183,392 kmh; 2. Dyson-Cobb (Porsche 962); 3. Brassfield-Morton (Porsche 962); 4. Akin-Weaver (Porsche 962); 5. Barilla-Wollek (Porsche 962); 6. Holbert (Porsche 962); 7. Scott-Prueett (Ford Mustang); 8. Cord (Toyota Celica); 9. Watson-Hobbs (March-Bmw); 10. Jenner (Ford Mustang).

**Classifica campionato:** Holbert 210; Cobb 155; Bell 154; Brassfield 121; Robinson 101; Dyson 92; Wollek 91; Akin 90; Morton 81; Bundy e Van Der Merwe 83.

## Motori intoccabili in F. Alfa

**STA** procedendo a gonfie vele il programma della Formula Nazionale Alfa Romeo. La scorsa settimana Giorgio Francia ha proseguito nei collaudi della monoposto a Balocco, trovando sensibili miglioramenti. Intanto la Casa di Arese sta mettendo a punto il regolamento tecnico: pare che tra le iniziative interessanti vi sia quella di «piombare» i propulsori all'origine di modo che i preparatori non possano commettere qualche irregolarità. Le revisioni verranno assicurate da un'azienda di fiducia dell'Alfa, probabilmente la Novamotor, la quale provvederà successivamente a rimettere i sigilli al box milanese. Infine oltre alla classifica assoluta l'Alfa ha previsto la creazione di una speciale graduatoria under 23. Dai punteggi saranno scartati i piloti di età superiore ai trent'anni.

## FRANCIA

### FORMULA 3/A TROLLÈ NON BASTA LA VITTORIA

**CROIX EN TERNOIS** - Per conquistare la seconda posizione nel campionato francese di Formula 3 Michel Trollè doveva seguire un imperativo categorico: vincere. Lo ha fatto nella maniera migliore ma, essendo Jean Alesi giunto al terzo posto, è rimasto nella posizione di classifica che occupava fino alla penultima corsa della stagione. E dire che il secondo pilota dell'Equipe Oreca ha compiuto sull'asfalto bagnatissimo di Croix en Ternois la migliore corsa dell'anno: ha ottenuto la pole position nelle prove, il record sul giro della pista ed è partito come un indiatolato verso la prima curva. A seguirlo ci hanno provato Jean Alesi, Eric Bachelart, Yannick Dalmas, molto prudente nella fase di avvio, Philip Gache e Paul Belmondo. Al 4. passaggio il belga Bachelart ha superato la Dallara di Alesi ma subito dopo è finito in testacosa perdendo parecchie posizioni. Verso metà corsa il campione francese '86 Yannick Dalmas ha attaccato Alesi con successo e da quel momento non è mutato l'assetto della competizione. Per l'Equipe Oreca si è trattato del quarto titolo consecutivo nella serie.

### FORMULA 3

Croix en Ternois, 19 ottobre 1986

#### 11. e ultima corsa del campionato

**La classifica:** 1. Michel Trollè (Martini Mk49-Volkswagen Spiess) 30 giri in 31'00"72; 2. Dalmas (Martini Mk49-Volkswagen Spiess) 31'19"35; 3. Alesi (Dallara 386-Alfa Romeo) 31'24"42; 4. Gache (Duqueine Vg4-Volkswagen) 31'25"24; 5. Bachelart (Ralt Rt 30/86-Volkswagen) 31'25"76; 6. Morin (Martini Mk49-Alfa Romeo) 31'34"16; 7. Roger

(Ralt Rt30/86 Alfa Romeo) 31'50"50; 8. Belmondo (Reynard 863-Alfa Romeo) 31'52"85; 9. Daignez (Ralt Rt 30/86-Volkswagen) 32'11"35; 10. Lanctuit (Martini Mk49-Volkswagen) 32'12"60.

□ Giro più veloce: Michel Trollè in 1'08"95 alla media di 112,223.

**Classifica del campionato:** 1. Yannick Dalmas 140; 2. Jean Alesi 95; 3. Michel Trollè 93; 4. Frederic Delavallade 72; 5. Eric Bernard 48; 6. Eric Bellefroid 45; 7. Philip Gache 33; 8. Denis Morin 33; 9. Eric Bachelart 29; 10. Fabienne Giroix 27.

## Per Arnoux multa di 18 milioni

**RENÈ ARNOUX** è stato condannato dalla Fisa al pagamento di 10 mila dollari americani (circa 18 milioni di lire). L'accusa che è stata rivolta al francese è di avere insultato i commissari di percorso del Gp del Messico. Agli organizzatori di quella corsa sono stati inflitti ben 28 milioni di multa mentre 10 milioni di lire dovranno pagare gli organizzatori di Montreal, Imola, Monza e Brands Hatch. Monza è stata condannata perché sul palco della premiazione sono salite più... delle quattro persone previste!

■ **ANCONA SPRINT.** La società Ancona Sprint ha organizzato per il 3 e 4 novembre un convegno dal tema «La sicurezza stradale». Tra i partecipanti sono annunciati l'ingegner Lombardi dell'Abarth e l'ingegner Mezzanotte della Pirelli.

■ **JONES.** È molto probabile che all'ultima corsa della serie Ars, la mini-Cart già vinta matematicamente da Fabrizio Barbazza, possa partecipare anche il canadese John Jones, pilota ufficiale del team Onyx nel campionato intercontinentale di Formula 3000.

■ **GIOCATTOLI.** Domenica 9 novembre presso la concessionaria Fiat Auto 80 di Parma è prevista una Mostra Internazionale di scambio per giocattoli d'epoca, tra i quali vanno compresi naturalmente anche gli automodelli. Gli interessati possono rivolgersi al geometra Franco Bertei allo 0521/ 45541.

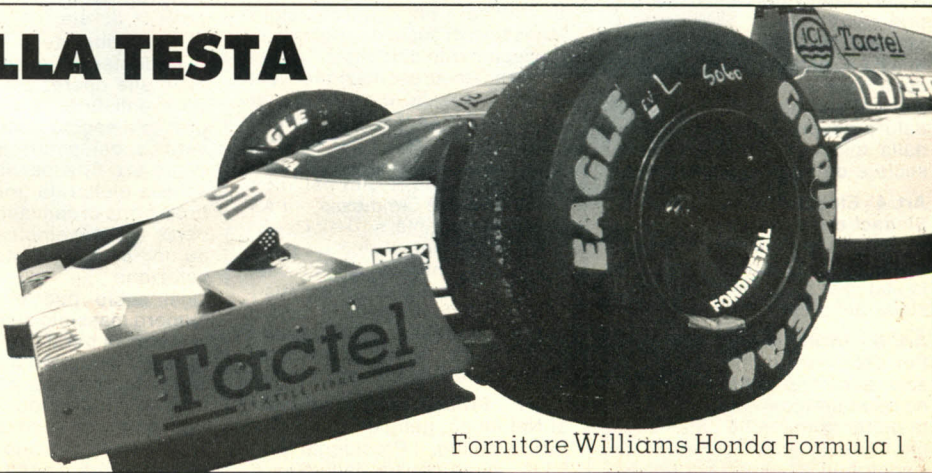
## IL CERCHIO ALLA TESTA

# FONDMETAL®

Ruote in lega leggera

**FONDMETAL S.p.A.**

Statale Ogliese, 8 - Palosco (BG)  
Tel. (035) 845130  
telex 301554 FOMET I



Fornitore Williams Honda Formula 1

# NOTIZIARIO CSAI

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.

## Le decisioni del giudice sportivo

**Fezza Donato** - Decreto n. 18

**Coppa Gigi Pezzullo** 14/9/86

Mesi tre di sospensione (decorrenza 15/10/86) per rifiuto condurre vetture al parco chiuso.

**Frugoli Gabriele** - Sentenza n. 23

**Coppa Liburna** 20/9/86

Ammonizione con diffida e L. 200.000 di ammenda per rifiuto verifiche post-gara.

**Tricarico Donato** - Sentenza n. 24

**Coppa Gigi Pezzullo** 14/9/86

Prosciolto perché non sussiste il dolo (Deferito per irregolarità nel certificato di identità fisica).

**Balsano Francesco** - Decreto n. 19

**Coppa Gigi Pezzullo** 14/9/86

Mesi quattro di sospensione (decorrenza 15/10/86) per irregolarità nel certificato di idoneità fisica.

**Novella Laura**

**Slalom Bardineto-Scravaion** 14/9/86

Mesi due di sospensione (decorrenza 15/10/86) per rifiuto vettura al parco chiuso.

**Ambrosino Ciro** - Sentenza n. 25

**Slalom Vico Equense** 21-9-86

Mesi due di sospensione (decorrenza 15/10/86) per comportamento scorretto.

**Franco Meroni** - Decreto n. 21

**Vallelunga** 26/9/86

Mesi otto di sospensione (decorrenza 15/10/86) per comportamento altamente pericoloso ed irresponsabile (effettuava prove/vettura ad alta velocità nei recinti di servizio dell'Autodromo aperti alla circolazione di pedoni ed auto).

**AGGIORNAMENTO ELENCO RAPPRESENTANTI ITALIANI NELLA FISA**

**NELL'ELENCO** dei rappresentanti italiani nella Fisa, pubblicato su Autosprint n. 42, è inserito:

**ROBERTO CAUSO**

Membro Commissione Autostoriche Fisa (designazione Fiva).

## NOTIZIARIO KARTING

### REGOLAMENTO DI VOTAZIONE PER L'ELEZIONE DEGLI ORGANI FEDERALI F.I.K.

#### Art. 1 - Elezione

A norma dell'art. 10 dello Statuto della Federazione Italiana Karting (F.I.K.), l'Assemblea dei soci elegge tredici Membri del Consiglio Federale, i cinque Membri del Collegio dei Sindaci (tre effettivi e due supplenti) i tre Membri del Collegio dei Probiviri.

#### Art. 2 - Convocazione dell'Assemblea

La convocazione dell'Assemblea avviene conformemente alle disposizioni dell'art. 8 dello Statuto F.I.K.

#### Art. 3 - Candidatura per il Consiglio Federale

Sono eleggibili i soci che sono in possesso dei seguenti requisiti:

- a) cittadinanza italiana,
  - b) età superiore agli anni 18 con pieno godimento dei diritti civili,
  - c) non aver subito gravi sanzioni disciplinari sportive,
- e che hanno presentato la propria candidatura.

Le candidature devono pervenire alla F.I.K. almeno 30 giorni prima della data dell'Assemblea.

Oltre ai dati anagrafici, le candidature devono essere corredate dalla fotocopia della tessera di socio e da un breve curriculum.

#### Art. 4 - Eleggibilità dei Collegi dei Sindaci e dei Probiviri

Fermo restando il requisito della maggiore età, non si richiede né lo status di socio né la presentazione della candidatura.

#### Art. 5 - Diritto di voto

Per esercitare il diritto di voto, i soci, ancorché minorenni, devono risultare federati almeno trenta giorni prima della data fissata per l'Assemblea ed in regola con i contributi di associazione del-

l'anno in corso. I soci possono esercitare il diritto di voto anche a mezzo di persone delegate per iscritto, purché il delegato sia socio della F.I.K. e la delega abbia la firma autenticata da un Notaio e da altro pubblico ufficiale autorizzato a termini di legge. Ogni delegato non può rappresentare che un solo socio. Le Associazioni Sportive, indipendentemente dai diritti dei loro affiliati, hanno diritto ad un voto ogni 25 affiliati o frazione superiore a tredici, sempreché trattasi di iscritti in regola con i contributi federali.

Le Associazioni Sportive possono esercitare il diritto di voto soltanto attraverso i loro legali rappresentanti o persone da questi delegate conformemente alle disposizioni del precedente 2. comma.

#### Art. 6 - Verifica sulla regolare costituzione dell'Assemblea

La Segreteria della F.I.K. predispone un elenco nominativo dei soci aventi diritto a voto. In sede di verifica è obbligatorio esibire la tessera di socio in originale ed un documento di identità. In caso di mancata presentazione della tessera, il socio è ammesso all'Assemblea se il suo nominativo risulta nell'elenco e se esibisce un documento di identità. Se il nominativo non risulta nell'elenco, il socio è ammesso all'Assemblea soltanto se esibisce la tessera in originale ed un documento di identità; in questo caso la Segreteria registra il nominativo in calce dell'elenco. In caso di partecipazione all'Assemblea con delega, la delega esibita viene trattenuta agli atti.

#### Art. 7 - Procedura di votazione

a) Nel luogo, nel giorno e nell'orario stabilito, il Presidente della F.I.K., avuta notizia dalla Segre-

teria della presenza in sala del numero di soci sufficiente ai fini della regolarità dell'Assemblea in 1. o in 2. convocazione, dichiara aperta l'Assemblea facendo constatare alla stessa la regolarità della convocazione e della costituzione.

Il Presidente della F.I.K. invita quindi l'Assemblea a nominare l'organo per la verifica dei poteri in sede di votazione, nonché il Presidente ed il Segretario dell'Assemblea stessa ed almeno tre Scrutatori.

b) Il Presidente dell'Assemblea dà comunicazione delle candidature pervenute e invita i candidati presenti a confermare la propria candidatura.

I candidati assenti devono confermare, invece, la candidatura facendo recapitare al Presidente dell'Assemblea una dichiarazione scritta con firma autenticata.

c) Il Presidente dell'Assemblea dà ai candidati ed ai soci che lo desiderino la possibilità di compiere un intervento, determinandone la durata.

d) Al termine degli interventi il Presidente dell'Assemblea dà inizio alle operazioni di voto.

Gli aventi diritto al voto si recano presso il seggio elettorale per la verifica dei poteri (ved. precedente art. 6) e per il ritiro della scheda elettorale (munita di timbro e firma di convalida del Presidente dell'Assemblea e di almeno uno degli Scrutatori) e per la votazione.

Ogni socio può esprimere un numero massimo di tredici voti di preferenza per il Consiglio Federale, di cinque per il Collegio dei Sindaci e di tre per il Collegio dei Probiviri indicando il cognome dei votanti. In caso di omonimia deve essere indicato il cognome ed il nome, pena la nullità

della scheda. Sono considerate nulle le schede che riportano un numero di voti di preferenza superiore a quello previsto per gli organi da eleggere o che contengano elementi che lascino dubbi sulla effettiva volontà del votante. Limitatamente al Consiglio Federale, i nominativi di non candidati vengono depennati dalle schede. e) Il seggio elettorale rimane aperto per almeno due ore dal momento in cui il Presidente dell'Assemblea dà inizio alle operazioni di voto.

Le operazioni di voto sono dichiarate concluse per decisione del Presidente dell'Assemblea.

f) Risultano eletti dall'Assemblea, rispettivamente per il Consiglio Federale, per il Collegio dei Sindaci e per il Collegio dei Probiviri, coloro che riportano il maggior numero dei voti validamente espressi.

Per il Consiglio Federale, in caso di parità è eletto il socio con maggiore anzianità di associazione alla F.I.K.

Per il Collegio dei Sindaci e per il Collegio dei Probiviri, in caso di parità l'ex-aequo è risolto mediante sorteggio.

g) Gli Scrutatori hanno l'obbligo di redigere e sottoscrivere un verbale del proprio operato, con i risultati delle votazioni, controfirmato dal Presidente dell'Assemblea.

#### Art. 8 - Ricorsi

I candidati ed i soci votanti possono presentare ricorso al Collegio dei Probiviri uscente contro i risultati della votazione.

I ricorsi devono essere preavvisati per iscritto, entro 15 minuti dalla proclamazione dei risultati, al Presidente dell'Assemblea che ne dà atto nel verbale.

I ricorsi non preavvertiti nei termini sono considerati irricevibili.

SPORT PROTOTIPI


# CAVALIERI DEL

Le vetture di Gr.C sono considerate poco sicure dai piloti: ecco come si è ridotta la Porsche di Stuck alla 1000 Km del Nürburgring dopo la terribile carambola in cui si è distrutta l'intera fiancata sinistra tranciata di netto (Photo4)



Paolo Barilla scrive a Balestre: «Troppo pericolo in Gruppo C!»

# L'APOCALISSE



**Il parmense, vittorioso al Fuji, ha sperato vanamente in un intervento della Fisa per aumentare la sicurezza delle biposto ancora troppo fragili. Deluso dai fatti, ha scritto al presidente della Federazione spiegando i suoi motivi di preoccupazione. Un atto di accusa che apre la discussione su un problema tutto da affrontare**

CONSIDERA Bruno Giacomelli un «miracolato». Senza enfasi ha definito il volo del bresciano a Zeltweg, nell'ultima gara del campionato Interserie, il più brutto incidente di cui è stato spettatore. La spaventosa carambola della Lancia impazzita a 300 kmh non poteva lasciare insensibile al problema della sicurezza un giovane che del rischio ha fatto la sua professione. Sperava in un intervento della Fisa, ma quando nel Comitato Esecutivo la prevista «rivoluzione» regolamentare non ha tenuto conto anche del mondiale sport prototipi (ma solo di F.1 e rally) non ha resistito alla tentazione di prendere in mano la penna per scrivere il suo dissenso al presidente ed egemone della Federazione, Jean Marie Balestre. A prendere il coraggio a quattro mani è stato l'italiano Paolo Barilla. Molti colleghi la pensano esattamente come lui, ma nessuno ha mai osato dire nulla per paura di chissà quali ripercussioni. Il parmense, invece, con molta coerenza ha voluto fare sapere il suo parere al massimo rappresentante della federazione automobilistica. Nessun accenno polemico, ma un'analisi fredda e attenta di una categoria che nell'arco di un anno ha visto morire ben quattro conduttori (Winkelhock, Bellof, Gartner e il collaudatore Abarth, Giacomo Maggi) anche a causa di misure di sicurezza insufficienti sulle biposto di Gruppo C. «Ero convinto che qualcosa sarebbe stato fatto per il prossimo anno e invece i cambiamenti sono stati fatti ovunque meno che nel Gruppo C. Siccome sono un uomo con la coscienza ho ritenuto giusto scrivere a Balestre in persona per fargli sapere che cosa pensa un pilota del mondiale sport

di Franco Nugnes  
e Guido Schittone

segue

## Cavalieri dell'Apocalisse

segue

prototipi. Mi auguro che il mio intervento venga letto nella giusta chiave: non è un atto di accusa ma una presa di posizione di chi in quella categoria correrà ancora. Ammetto di salire sulle vetture sport prototipi poco tranquillo: l'idea di non aver sufficienti protezioni davanti ai piedi non può lasciarmi impassibile. In fondo non servirebbe molto per rendere queste biposto nettamente più sicure. Guardiamo la F.1 dove sarà obbligatoria una cellula di sicurezza a protezione delle gambe del pilota, con la pedaliera fra i due assi e non a sbalzo come accade oggi».

— La tua lettera potrebbe essere il punto di partenza per una discussione più ampia.

«È quello che vorrei: rendere più robuste le Gruppo C significa avvicinare anche i grandi nomi dell'automobilismo. Avere alla partenza i piloti dei Gp vuol dire inevitabilmente promuovere anche la categoria, ora piuttosto in ombra». Fa le sue affermazioni convinto: non è un contestatore, ma un pilota razionale che vuole dare il suo contributo affinché si migliori l'endurance: «È un campionato bellissimo, basterebbe poco per renderlo perfetto e ancora più combattuto. Non facendo nulla, invece, si registrerà una fuga di piloti che potrebbe mettere in grossa crisi una serie ormai dimenticata dalla Federazione». Signor Balestre che cosa ne pensa? □



I PILOTI/Sul problema sicurezza intervengono Ludwig e Baldi

## Vogliamo il carbonio

Sia il compagno di squadra di Barilla sia il conduttore reggiano sono convinti che con le monoscocche in materiale composito molti incidenti potrebbero non rivelarsi fatali

**KLAUS LUDWIG** è il compagno di squadra di Paolo Barilla: «Credo di essere l'unico assieme a Paolo ad avere sollevato il problema della sicurezza. Al momento alcuni telai, come le vecchie Porsche, non sono del tutto sicuri, contrariamente alle biposto che utilizzano scocche in fibra di carbonio come la Jaguar o la Ford Probe che uso nel campionato Imsa. In ogni caso si dovrebbe vietare l'effetto suolo per abbassare le velocità in curva. Tuttavia ciò che è stato deciso per il 1988, divieto di tutti gli alettoni e spoiler e uso delle gomme strette, lo ritengo estremamente stupido. C'è poi il problema legato alle corse che dovrebbero durare al massimo 4 ore perché la sollecitazione del materiale è troppo elevata. Per questo motivo ho deciso di non ripetere più l'esperienza di Le Mans, esempio che è stato seguito, a quanto ne so, da altri costruttori. Forse alcuni piloti non pensano a questi proble-

mi, oppure non prendono in giusta considerazione la sensazione della paura. Io ho sempre meditato sul problema: corro da 17 anni e non mi sono mai fatto veramente male. Così, ragionando approfonditamente, ho deciso di smetterla con le Gruppo C, optando per il mondiale di Gruppo A».

— È d'accordo con la lettera di Barilla? «Non so se Paolo ha inviato delle proposte concrete. Balestre gli risponderà che si tratta semplicemente di accettare i rischi del nostro sport e che l'automobilismo non potrà mai essere del tutto sicuro. Però sono convinto che si dovrebbe fare di tutto per limitare al massimo la percentuale pericolo e in questo Barilla ha perfettamente ragione. Purtroppo con una vettura da 1000 cavalli che pesa 850 kg i rischi restano sempre molto elevati. Posso consigliare a Paolo di emigrare in Formula 1, perché ritengo ne abbia le doti pur se anche lì i rischi restano molto grandi».

**MAURO BALDI** sposa in pieno la proposta di Paolo Barilla: «Ha compiuto un gesto molto bello — dice — anche se non so quanto la Fisa lo potrà ascoltare. A Parigi ho tutta l'impressione che vogliono favorire il lancio del mondiale Gruppo A piuttosto che interessarsi al Gruppo C».

— Sei quindi concorde nel definire queste vetture pericolose?

«Si non sono il massimo in fatto di protezione. C'è anche da dire che è molto difficile renderle totalmente inoffensive perché sono pesanti e velocissime, hanno una accessoristica complicata, più della Formula 1. Ritengo che sia necessario migliorare le monoscocche, farle più resistenti, realizzando ad esempio delle gabbie o dei roll bar veramente solidi».

— Perché la normativa sulla pedaliera fra i due assi entrerà in vigore solo nel 1988? «Non lo so. Voglio ricordare che comunque tutte le Porsche 962 hanno già una

I TECNICI/Cosa dicono Barth e Dallara

## Piste assassine

Secondo il portavoce Porsche, la causa di tanti incidenti è dovuta alla pericolosità dei circuiti. Per l'italiano, colpevoli i roll bar

COME spesso accade quando si affronta l'argomento della sicurezza nelle corse i pareri tra i piloti e i tecnici, i costruttori sono abbastanza discordi. Jürgen Barth, public relation della Porsche, oltre che valido collaudatore delle vetture di Weissach, prende le difese delle attuali strutture: «Non le trovo inadeguate — dice — penso che,

nonostante i numerosi incidenti occorsi nelle ultime due stagioni, le Gruppo C abbiano sufficienti protezioni in caso d'urto. Le morti di Winkelhock e Bellof, a parer mio, non possono essere attribuite a problemi strutturali delle nostre biposto. Piuttosto il problema attuale di questo genere di corse è rappresentato dai circuiti. Se ad esempio osser-

viamo attentamente il circuito di Le Mans possiamo notare che i guard rail non sono fissati in modo perfetto al terreno ed è per questo che spesso accadono incidenti sul tipo di quello che questo primavera è costato la vita a Gartner. Allora potremmo realizzare vetture ultrasicure ma avremmo lo stesso incidenti mortali. Quindi per prima cosa è necessario migliorare le piste».

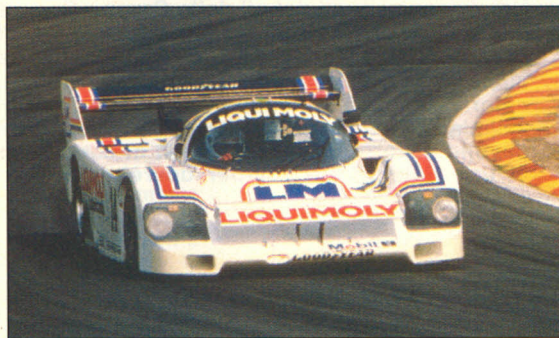
— Ma è disposta la Porsche a rendere le vetture più sicure?

«Dopo l'incidente di Manfred Winkelhock abbiamo dato il via a una serie di crash test, l'ultimo dei quali verrà eseguito nei primi giorni di novembre. Ecco mi sembra interessante rilevare che la sola sicurezza della vettura non è indispensabile. È necessario, infatti, che la biposto non si schianti contro muri. Bisogna ricordare che un pilota che colpisce un muro frontalmente a 200 all'ora muore sempre, indipendentemente dal tipo di vettura che usa. Da questi crash test, dei quali pubblicheremo le risultanze in dicembre, sono emersi alcuni dati positivi, soprattutto per migliorare al sicurezza sulle piste: da qui l'invito agli organizzatori di fissare i guard rail e di ricoprire i muri con pneumatici riempiti da gomma piuma».

— Perché nessuno, a livello ufficiale, ha mai sollevato il problema?

«È molto difficile rispondere. Nel nostro piccolo abbiamo collaborato con l'Ons (la Federazione tedesca) per dare alle piste una giusta sicurezza, domandando garanzie agli organizzatori. Comunque penso che le misure in vigore per le macchine di Gruppo C non siano inadeguate. L'incidente occorso a Zeltweg a Bruno Giacomelli ne è una chiara dimostrazione. Con qualsiasi altra vettura, ad esempio una Formula 1, Giacomelli sareb-

segue



Nella foto grande, Barilla nella corsa vinta al Fuji. È partita dal parmense la campagna di sensibilizzazione per migliorare la sicurezza delle sport (Foto Dppi) In alto, Barth (a destra) con Von Hanstein della Fisa. Per l'uomo di Weissach le attuali misure sono sufficienti. Sopra, Baldi con la 962 Kremer (Foto Dppi). Sotto, Giacomelli protagonista di un pauroso incidente a Zeltweg



struttura del genere all'avantreno eppure Winkelhock, Bellof e Gartner sono morti lo stesso. Mi auguro che la Porsche stia rivedendo certe scelte tecniche dopo i crash test che ha effettuato e che mi dicono siano stati disastrosi».

— Quest'anno hai pilotato anche la Lancia. È più sicura?

«Direi che la scocca dà maggiori garanzie, in quanto è costruita in materiali compositi come la fibra di carbonio».

— Ludwig, Mass e Stuck vorrebbero abbandonare il Gruppo C a partire dal 1987. Li seguirai?

«Ho intenzione di disputare qualche corsa ugualmente. Però non correrò la 24 Ore di Le Mans, un'assurdità per vetture del genere. Pensa che queste biposto sono state costruite per resistere a una distanza non superiore ai 1000 km. Sul circuito francese si percorrono almeno ulteriori 3000 km senza la minima revisione delle Gruppo C. Ed è logico che ogni anno ci scappi il grave incidente. Perché se qualcosa si rompe a Le Mans il pilota non ha la minima possibilità di salvarsi. Molto simile è la situazione a Spa, dove esistono due o tre punti molto pericolosi. Da altre parti, invece, non ci sono problemi di sorta: Monza o Nürburgring sono sufficientemente sicuri, là si può ancora correre senza avere il timore dell'incidente grave». □

## Piste assassine

segue

be morto sul colpo. Perché non va dimenticato che i crashtest eseguiti dai costruttori di Formula 1 hanno dimostrato che la vettura, prima dell'attuale regolamento, non resisteva all'urto frontale. Ora, dopo le migliorie introdotte,... queste monoposto resistono a un incidente del genere fino a 7 kmh!. Esaminiamo ad uno ad uno i drammi dell'endurance: Winkelhock si è schiantato a 200 kmh contro un muro non protetto. Con una vettura di serie il guidatore avrebbe subito lesioni agli arti e nella totalità del corpo allucinanti. Il povero Manfred, invece, non aveva fratture. È spirato per "accelerazione del cervello", causata dall'enorme forza dell'impatto. Bellof penso sia da escludere dal nostro problema perché ha colpito un guard rail, dietro al quale c'era un muro. Infine Gartner è morto su una pista molto pericolosa come Le Mans, dove le cause di tutti gli incidenti mortali da Bonnier in poi sono ascrivibili al cattivo fissaggio dei guard rail».

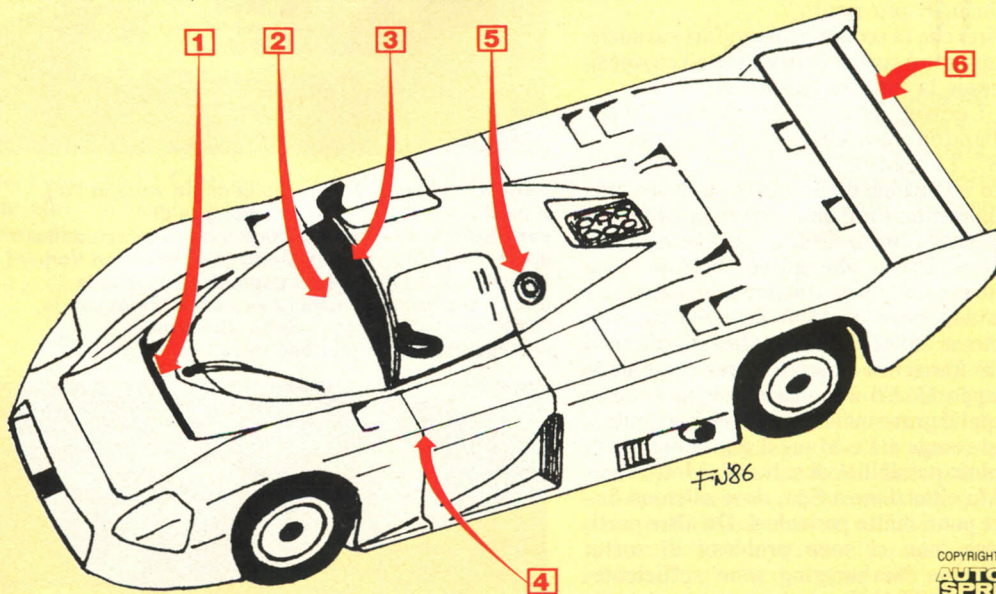
SU UN tono leggermente diverso il parere dell'ingegner Gian Paolo Dallara, l'uomo che ha realizzato la Lancia Lc2: «In linea di massima — dice — le vetture di Gruppo C hanno una ottima tenuta laterale, sicuramente maggiore di una Formula 1. Piuttosto esiste un difetto nella regolamentazione che non ha previsto di fissare una normativa specifica per i roll bar. In sostanza le misure date sono le stesse che valgono per una Formula 3 ed è logico che la differenza tra le due categorie sia enorme, soprattutto su un circuito come Le Mans dove le Gruppo C raggiungono velocità superiori ai 330 kmh. Infine per quanto riguarda il problema degli incendi così frequenti ritengo che alcune squadre non installino quelle canalizzazioni particolari previste in Formula 1. Per il resto bisognerebbe rendere obbligatorio l'uso della pedaliera fra i due assi delle ruote prima del 1988». □



### Questi i punti critici

Nel disegno i punti deboli delle Gruppo C che andrebbero modificate per aumentare la sicurezza: 1. davanti alle gambe del pilota si dovrebbe montare una struttura deformabile con la pedaliera fra gli assi; 2. il piantone dello sterzo e il volante non devono essere causa di pericoli in caso di urti violenti; 3. i roll-bar dovrebbero

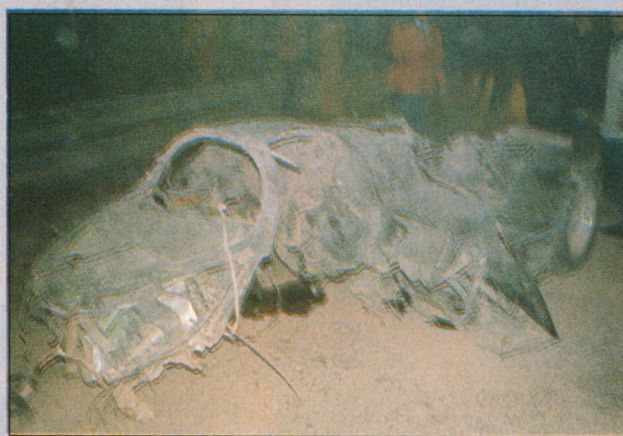
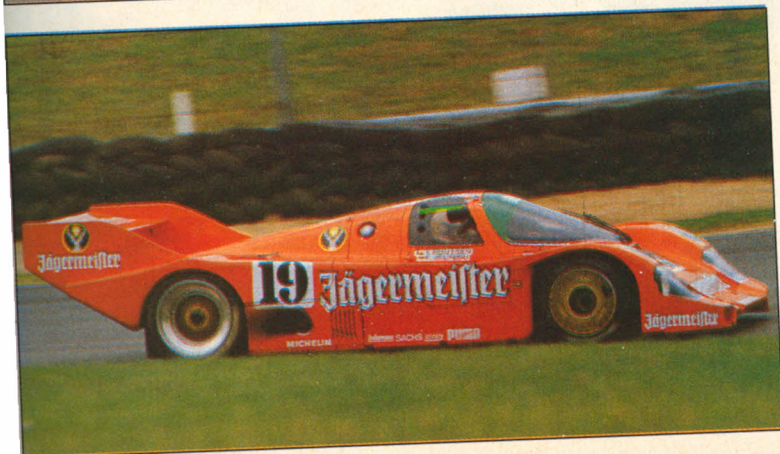
essere più solidi; 4. le fiancate non offrono tutta la protezione che potrebbero garantire alla cellula di sopravvivenza; 5. le canalizzazioni dovrebbero essere tutte protette per evitare gli incendi in caso di urto; 6. bisognerebbe abolire l'effetto suolo per evitare velocità troppo elevate in curva.



COPYRIGHT  
AUTO  
SPRINT



Tra tutte le vetture di Gruppo C la Jaguar, sopra, è forse la più sicura, perchè dotata di una protezione (FotoDppi). A sinistra, una Rondeau a Le Mans: un martinetto pneumatico striscia sul terreno pericolosamente (FotoCockpit). Sotto, Boutsen a Brands Hatch. Il belga ha contribuito al successo del team Brun nel mondiale (Photo4)



## Due stagioni da dimenticare

ECCO tutti gli incidenti drammatici che hanno caratterizzato le ultime due stagioni del campionato mondiale sport Gr.C.

### 1985

**Venerdì 26 aprile:** nelle prove libere della 1000 Km di Monza s'incendia la Porsche 962 di Hans Stuck. Vettura distrutta, pilota indenne.

**Sabato 27 aprile:** mentre rientra ai box per rifornire la Porsche 956 di Paolo Barilla prende fuoco senza motivo apparente.

**Giovedì 13 giugno:** nelle qualificazioni della 24 Ore di Le Mans la Sauber-Mercedes del danese John Nielsen perde deportanza nel rettilineo delle Hunadieres. La biposto s'impenna a oltre 330 kmh, capotta più volte. Fortunatamente Nielsen esce incolume.

**Domenica 14 luglio:** bruciano ai box di Hockenheim mentre stanno rifornendo la Porsche 962 di Hans Stuck e la March 85G-Porsche di Christian Danner. Un ingegnere del team Rothmans si ustionava gravemente.

**Domenica 11 agosto:** alla 1000 km di Mosport in Canada perde la vita Manfred Winkelhock. La sua Porsche 926 Kremer rompe un cuscinetto e vola nel curvone dopo il rettilineo di partenza. Winkelhock spirerà poco dopo il ricovero in ospedale.

**Sabato 31 agosto:** nelle prove ufficiali per la 1000 km di Spa la Porsche 956 del team Canon di Jonathan Palmer si schianta frontalmente contro il guard rail della curva Fohun, affrontata in quarta velocità. Palmer viene estratto dall'abitacolo con la frattura delle caviglie, e una grave lesione allo zigomo destro. La vettura è completamente distrutta. Palmer, per essere spostato dall'abitacolo deformato ha dovuto attendere più di ventun minuti.

**Domenica 1 settembre:** nella velocissima curva in salita del Radillon si toccano le Porsche 962 di Jacky Ickx e Stefan Bellof, in quel momento in lotta per la vittoria della 1000 km di Spa. Il pilota tedesco vola frontalmente contro il guard rail. La sua biposto va in mille pezzi ed è completamente sventrata anteriormente. Bellof viene estratto dall'abitacolo privo di vita.

**Sabato 30 novembre:** senza alcun motivo apparente la Porsche 956 di Paolo Barilla che sta qualificandosi per la 1000 km di Selangor in Malaysia esce fuori pista in una curva veloce. L'impatto è violento ma il parmense se la cava con lesioni di poco conto.

### 1986

**Domenica 20 aprile:** durante la disputa della gara sprint di Monza la Tigr-Ford di Gruppo C2 dello svedese Thyrring esce di pista alla curva del Serraglio. Va completamente distrutta anche se l'abitacolo regge e permette al pilota di uscire incolume.

**Domenica 1 giugno:** siamo nel pieno della notte alla 24 Ore di Le Mans. La Porsche 962 del team Kremer dell'austriaco Jo Gartner rompe un cuscinetto nel primo tratto del rettilineo dell'Hunadieres: il botto è tremendo, la vettura colpisce il guard rail a 260 kmh e si disintegra. Gartner muore sul colpo.

**Sabato 21 giugno:** alle 12,15 il collaudatore della Lancia Giacomo Maggi sta terminando un lungo test sulla pista privata della Mandria per verificare la Lc2 che la settimana successiva dovrà correre al Norisring: al termine del rettilineo, forse per l'improvviso scoppio di un pneumatico, la vettura perde aderenza e si capotta. Maggi muore durante il tragitto verso l'ospedale.

**Domenica 20 luglio:** vanno distrutte durante la 1000 km di Brands Hatch la Gebhardt C2 di Evans, la Ald di Descartes e la March-Porsche di Cleare. I piloti sono illesi.

**Domenica 24 agosto:** alla 1000 km del Nürburgring, disputata sotto la pioggia, escono di pista la Tiga-Cosworth C2 di Neil Crang e l'Argo-Zakspeed di Martin Schanche. Interviene la pace car, non segnalata dai commissari di percorso. Arrivano in gruppo le Porsche di Mauro Baldi e James Weaver che per evitare gli ostacoli improvvisi si urtano andando in testa coda. Alle loro spalle giunge a una velocità di circa 250 kmh il gruppo dei primi, composto dalle Porsche di Stuck, Mass, la Kourou di Thackwell e inizia una carambola gigantesca nella quale la 962 del campione del mondo rimane sventrata, con il pilota imprigionato nell'abitacolo. La corsa viene sospesa.

**Sabato 11 ottobre:** durante le qualificazioni della corsa Interserie di Zeltweg la Lancia Lc2/85 di Bruno Giacomelli, per il probabile scoppio di un pneumatico posteriore, perde aderenza nel rettilineo che porta alla curva Bosch. La biposto italiana s'impenna a una velocità di 300 kmh e capotta più volte, incendiandosi. La Lancia appare disintegrata e solo per miracolo Giacomelli se la cava con ustioni superficiali.

FINALE RENAULT/A Jarama

# CORONA

Massimo Sigala esulta sul podio: ce l'ha fatta a battere Schutz, il rivale nell'Europa Cup, solo a fine gara

**J**ARAMA — La Spagna è terra di conquista per noi italiani, almeno nel campo dello sport. Nell'82 non lontano dal Jarama, nel cuore di Madrid, la nazionale di calcio vinceva il «mundial» nel santuario dell'arte pedatoria, il Santiago Bernabeu. Tre settimane fa, proprio sulla pista alle porte della capitale, Ivan Capelli ha messo il suo sigillo al campionato intercontinentale di F. 3000. A breve distanza di tempo anche Massimo Sigala ha conquistato la corona spagnola imponendosi con l'Alpine V6 nell'ultima e decisiva prova dell'Europa Cup, la gara più importante e prestigiosa delle Olimpiadi Renault del motore. Oltre al risolutivo appuntamento per le berlinette francesi, risoltosi per la seconda volta di seguito a favore delle vetture del preparatore tricolore De Franceschi (Sigala succede a Larrauri), c'era un carosello di gare riservate alle varie Coppe R 5 Gt Turbo sparse per l'Europa. Circa 200 piloti di Gran

*segue*

la conclusione di tutti i campionati

# SPAGNOLA

Massimo Sigala, con il successo nella gara iberica, si è assicurato il titolo continentale dell'Europa Cup succedendo al compagno di squadra Larrauri. In pista si sono viste anche le R 5 Gt Turbo delle varie Coppe Nazionali di Gran Bretagna, Germania, Svizzera, Francia, Spagna e Italia che hanno dato vita alle «Olimpiadi» Renault del motore. Gli italiani sempre fra i grandi protagonisti

di Franco Nugnes - Fotografie Oliver



## Corona spagnola

segue

Bretagna, Germania, Francia, Svizzera, Spagna e Italia si sono dati appuntamento sul difficile e ostico tracciato del Jarama per disputare l'ultima appendice dei vari campionati nazionali per lo più ancora tutti da decidere. E a completare un cocktail molto sostanzioso non è mancata nemmeno la presenza delle monoposto, offrendo così la possibilità a molti di scoprire le agili F. Renault altrimenti relegate a correre entro i confini francesi, dove la categoria prospera. E anche se non c'erano dei «pezzi da novanta», ma per lo più piloti dilettanti, le tribune erano stracolme: il pubblico spagnolo, stimato in oltre 20 mila persone appassionate e competenti, è intervenuto numeroso convinto di assistere a uno spettacolo degno di essere visto. E le premesse sono state rispettate in pieno con gare brevi e tirate che hanno offerto ogni brivido. Una domenica di festa, quindi, che bene si è sposata al clima di euforia che aleggiava in Spagna dopo che il Cio ha assegnato i giochi Olimpici del '92 a Barcellona. Una giornata di gloria per Sigala che ha centrato l'obiettivo mentre è sicuramente da dimenticare per alcuni dei nostri esponenti della Coppa R 5 esclusi in verifica. Nelle maglie dei verificatori sono finiti i primi due del campionato, Spinelli e Conti, più Passeri. Se i loro appelli non saranno accolti dal Race, dove verranno discussi entro una decina di giorni, la graduatoria sarà completamente rivoluzionata. Con «Pibo», pronto al sorpasso... a tavolino. □



EUROPA CUP/Sigala in testa dall'inizio alla fine

# Perché un successo italiano

Massimo correndo a testa bassa ha costretto alla resa Schutz arrivato a Jarama con un buon margine di vantaggio. Una gomma afflosciata ha chiuso ogni discorso al vertice

**JARAMA** — Questa volta ha vinto il toro. Ce l'ha fatta lottando con le sue armi migliori: la carica a testa bassa, sempre con stile rabbioso. Aveva una forza incontenibile, quella della disperazione di chi sa che non può sbagliare. Nemmeno gli affannosi tentativi dei «picadores» sono serviti a salvare il torero, costretto a soccombere anche se con grande dignità nella plaza del tracciato madrilenno. Tatticamente l'ultimo appuntamento di Europa Cup corso al Jarama poteva sembrare davvero una corrida: da una parte il tedesco Schutz, capoclassifica della serie, si è presentato in pista nel ruolo del torero deciso a «mattare» Massimo Sigala e Joel Gouhier, gli unici due tori dell'allevamento Renault in grado di metterlo in difficoltà. Mentre il francese si è rivelato troppo remissivo (nonostante la pole position), l'italiano ha letteralmente sfiancato il leader del campionato con l'unica tattica che gli era possibile adottare: andare a vincere per colmare il distacco di

otto punti dal tedesco. E la sua determinazione (non si dice cocciuto come un toro...) è stata premiata solo a due giri dalla fine, quando ormai sembrava che la corsa del Jarama fosse stregata per i colori del team italiano di De Franceschi. L'arrembante gara di Sigala al comando dal via (è partito dalla prima fila al fianco di Gouhier) rischiava di essere inutile: Schutz, con una gara molto prudente tesa a evitare inutili errori, stazionava tranquillo in quarta piazza, una posizione che gli permetteva di mantenere lo scettro della serie continentale Alpine V6 grazie a piazzamenti migliori rispetto al rivale milanese. E gli olè della claqué germanica non facevano che avvalorare questa tesi a ogni giro. Insomma non sarebbe bastato dominare in lungo e in largo in terra spagnola per vincere il titolo. E, invece, del tutto a sorpresa, quando ormai ogni speranza stava venendo meno Schutz è stato costretto alla resa: nella salita verso il ponte lo ha tradito il pneumatico

posteriore destro. Con la gomma a terra è stato costretto ai box: ormai attardato e deluso per aver perso la grande occasione, ha preferito gettare la spugna. Per Sigala è arrivato quel successo tanto inseguito, e pienamente meritato. L'incantesimo si è rotto! Prima abbiamo parlato non a caso dei «picadores»: in partenza Becker, guardaspalle di Schutz, ha cercato di buttare fuori Larrauri pensando che l'argentino, compagno di Sigala, potesse ostacolare il leader tedesco. Nella manovra piuttosto scorretta, invece, si è agganciato all'Alpine del canuto Oscar finendo poi in piena velocità contro il guard-rail. Dopo l'urto con la barriera è rimbalzato in pista, facendosi trafiggere come da una «banderillas» dall'Alpine di Ketterer. Entrambi hanno finito la loro corrida alla prima curva con un grande spavento. Il gioco di squadra, questa volta, non è servito, ma anzi si è ritorto proprio come un boomerang contro chi lo voleva adottare. □

L'INTERVISTA/Sigala ha sospirato fino all'ultimo

# «Non sapevo nulla»

Era tanto impegnato a non commettere errori che non ha visto i segni che gli facevano dai box: aveva già vinto e non se n'era accorto

**JARAMA** - Ora dovrà aggiornare la sua collezione di modellini: sulla mensola di casa, infatti, il posto d'onore sarà sicuramente riservato alla miniatura della Alpine V6 con cui ha vinto l'Europa Cup, alla conclusione di un campionato che si è deciso solo negli ultimi due giri del Jarama. Massimo Sigala, con ancora il gusto dello champagne

sulle labbra e un sorriso da orecchio a orecchio, ci ha già pensato: «**Possiedo un modellino di ogni vettura con cui ho corso e non mi può certo mancare l'Alpine con i colori Gaggia. L'ho già ordinata.**» — La tua stagione non poteva finire meglio: dopo aver contribuito alla conquista del mondiale marche del team Brun, hai fatto centro anche

in Europa Cup: «**È una soddisfazione grandissima che premia il lavoro dell'intera squadra italiana. Dopo l'affermazione di Larrauri dello scorso anno è arrivata la mia conferma adesso. Non poteva andare meglio. Ora mi dedicherò a far crescere i giovani che stanno emergendo dalla nidiata Renault: sono sicuro che le soddisfazioni continueranno anche in futuro.**». Eppure fino all'ultimo hai vissuto l'incubo del tedesco Schutz: «**Ho condotto la gara dall'inizio alla fine, ma vincere poteva anche non essere sufficiente se Schutz si fosse piazzato al quarto posto. Non ho nemmeno visto le segnalazioni che mi hanno fatto dai box del ritiro del tedesco tanto ero attento a non commettere errori. Ho capito di avercela fatta solo al traguardo quando ho visto gli amici in tripudio.**». Messinese per sbaglio (suo padre giocava a calcio nell'Arsenal Messina prima di diventare pilota), milanese di famiglia, Massimo Sigala prima di arrivare alle corse ha giocato al calcio in serie D nel Sizziano, un paese vicino a Pavia: «**Ero un'ala pura molto sgusciante.**». Proprio come in pista. Sposato con due figli (Maximo di 9 anni già si addestra al mini-kart con Larrauri istruttore), è un pilota professionista che ha sempre corso con vetture Renault: «**Ho vinto la Coppa R5 eppoi ho partecipato per tre anni di fila alla serie europea con la R5 Turbo arrivando sempre fra i primi.**». Non ha mai raggiunto la F.1, ma non l'ha nemmeno mai cercata, correndo sempre nelle categorie dove aveva modo di divertirsi e di vincere. E l'ultima affermazione, la più prestigiosa, gli costerà un cavallo: «**Avevo assicurato a mia figlia che ne compravo uno se spuntavo il titolo: ce l'ho fatta e mi tocca mantenere la promessa.**». E chissà con che soddisfazione... □

PILOTA	IMOLA 27/4	MONACO 11/5	SPA 24/5	NORISRING 29/6	BRANDS HATCH 20/7	HOCKENHEIM 27/7	FRANCORCHAMP 2/8	MONZA 7/9	ZANDVOORT 21/9	LE MANS 28/9	JARAMA 19/10	TOTALE PUNTI
1. SIGALA (I)	12	10	15	—	10	6	15	—	16	8	15	107
2. SCHUTZ (D)	—	15	12	16	8	15	13	15	—	6	—	100
3. GOUHIER (F)	8	12	—	10	16	5	—	10	12	15	8	96
4. HEGER (D)	5	—	11	—	—	—	10	13	8	12	10	69
5. GONIN (F)	2	5	8	4	4	—	6	6	6	11	13	65
6. LARRAURI (RA)	15	3	6	5	—	12	—	8	—	—	6	55
7. BECKER (D)	10	8	3	10	3	1	5	—	—	5	—	47
8. FUCHS (D)	3	—	2	3	—	10	—	5	5	4	—	32
9. BRANCATELLI G. (I)	7	7	5	8	—	—	—	—	—	—	—	27
10. KETTERER (D)	—	4	—	2	5	4	—	4	4	2	—	25

**Nella foto grande ecco un'immagine significativa della bagarre a Jarama: Trucco e Pareja utilizzano tutta la pista a disposizione e... vanno anche oltre divertendo i 20 mila sugli spalti. A lato, Schutz il grande sconfitto della gara iberica, battuto da un Sigala in gran forma**

## Così la gara al Jarama

1. Massimo Sigala 25 giri in 41'40"87 alla media di 122,115; 2. Gonin a 0"83; 3. Heger a 9'81; 4. Gouhier a 10"45; 5. Larrauri a 14"87; 6. Pareja a 18"08; 7. Bleekemolen a 45"99; 8. Spinelli a 53"30; 9. Jaeger a 56"64; 10. Monch a 58"78; 11. Mailliet a 1'29"02; 12. Kuhn 1'33"57; 13. Oberdorfer a 1'34"94; 14. Isler a 1'36"71; 15. Busch a 1 giro; 16. Eitel a 1 giro; 17. Polaski a 1 giro; 18. Krankeman a 1 giro; 19. Schutz a 2 giri.

□ Giro più veloce: il 3. di Gonin in 1'37"3 alla media di 122,303 kmh.

## ALPINE V6 TURBO

**Motore:** 6 cilindri a V di 90°; **cilindrata:** 2.458 cc (x 1,4 = 3441,20 cc); **alesaggio x corsa:** 91 x 63 mm; **iniezione e accensione elettroniche:** Renix; **sovralimentazione:** turbo Garrett modello T3; **pressione di sovralimentazione:** 0,91 bar; **potenza:** 250 Cv a 5.500 giri/minuto; **coppia:** 34 kgm a 4.500 giri/minuto; **cambio:** 5 velocità a ingranaggi diretti, derivato da quello della Renault 25 V6; **frizione:** monodisco a secco «Verto»; **sospensioni anteriori:** ammortizzatori De Carbon con regolazione dell'assetto; **sospensioni posteriori:** ammortizzatori De Carbon con regolazione dell'assetto. Triangoli inferiori con articolazione rigida al posto dei fluidblocs; **ruote anteriori:** Gotti Europa Cup 7" x 15"; **ruote posteriori:** Gotti Europa Cup 9" x 15"; **pneumatici anteriori:** 18-60 x 15; **pneumatici posteriori:** 20-63 x 15; **freni:** a disco Girling con ripartitore di frenata regolabile dal posto di guida; **serbatoio carburante:** 65 litri; **carrozzeria:** materiale plastico; **lunghezza:** 4330 mm; **larghezza:** 1754 mm; **altezza:** 1197 mm; **passo:** 2350 mm; **peso:** circa 1000 kg.

COPPA R 5/Toccherà al Race stilare la classifica

# Campione in verifica

Spinelli, in testa alla serie, escluso insieme a Conti e Passeri  
Il titolo potrebbe finire a «Pibo», mentre la gara l'ha vinta Di Risio

**JARAMA** — Fra i «magnifici sette» presenti alle finali Renault sulla pista alle porte di Madrid, gli italiani sono stati gli indiscussi protagonisti del week end. Nel bene come nel male. Basta dare uno sguardo ai tempi sul giro dei nostri piloti e confrontarli con il «resto d'Europa» per capire quanto il campionato R5 Gt Turbo promosso dalla Renault Italia sia sicuramente il più competitivo del lotto continentale. Ai 20 mila spagnoli presenti sulle tribune gli italiani hanno offerto uno spettacolo «forte», mettendo in mostra il migliore repertorio con staccate fumanti a ogni curva e sportellate a volontà. Tanta animosità era più che giustificata dovendosi ancora decidere l'assegnazione del titolo fra Spinelli e Conti. E, invece, dietro alle «quinte» sono emerse una serie preoccupante di «furberie» gratuite scoperte dagli 007 della Csaì, i commissari tecnici Caneschi e Bianchi, dopo una raffica di reclami incrociati. Si è capito, insomma, che la corona del vincitore non è stata assegnata in pista, ma verrà consegnata dai giudici del tribunale sportivo del Race spagnolo quando saranno stati discussi gli appelli di Spinelli, Conti e Passeri squalificati per gravi irregolarità tecniche. Massimo Di Risio, che si è visto dimezzare il punteggio prima dell'appuntamento spagnolo a causa di un discutibile ammortizzatore di 7 mm più lungo (era ormai imprevedibile in testa alla classifica) si è levato la soddisfazione di vincere alla grande le due manche in programma al Jarama, dimostrando che la classe non è acqua. Dietro di lui il caos più totale. Il suo compagno di squadra Gardelli, infatti, non avendo digerito la squalifica di Di Risio ha presentato un ricorso molto circostanziato sulle vetture di Spinelli, Conti e Passeri. I primi due erano in lotta per il campionato, mentre il terzo ha finito la gara madrilenà al secondo posto dietro a Di Risio. Dopo punzonature, smontaggi e accurati controlli il trio è stato escluso di classifica: Spinelli è stato pescato con la puleggia della distribuzione montata al contrario, Annino Conti con il telaietto che regge il motore più inclinato (lui in appello si difenderà dicendo per usura dei metalli) e che favorisce quindi un migliore inserimento in curva, alleviando in parte il controsterzo congenito

delle R5. Roberto Passeri, invece, aveva uno spessoramento alla scatola guida che al contrario deve rimanere assolutamente di serie. Se le esclusioni saranno confermate dal Race il trio vedrà dimezzati i suoi punti a vantaggio di «Pibo», quarto in graduatoria generale, che si troverebbe a vincere il campionato del tutto a sorpresa, seguito a sua volta da Di Risio, staccato solo di un punticino. Questa volta gli uomini della Csaì hanno dato prova di grande efficienza anche se per andare a fondo nelle cose c'è voluto il reclamo plurimo di Gardelli: chissà da quanto questa situazione è in atto. Spiace che le esclusioni siano arrivate a rovinare la festa proprio al Jarama, quando forse si poteva fare «pulizia» con largo anticipo. Sarebbe veramente un peccato «mi-

nare» la sportività degli uomini della Renault Italia, gli unici che stanno facendo qualcosa di concreto per far correre i giovani in Italia. A rimetterci sarebbe sicuramente lo sport che invece ha bisogno di campionati e gare organizzati sempre al meglio e con professionalità. Il pallino passa al Race che deciderà la prossima settimana, ma anche la Csaì non dorma... □

**Così la gara di Jarama** 1. Di Risio 30 giri in 53'02"44; 2. Roberto Passeri a 7"; 3. Russo R. a 24"; 4. Spinelli a 28"; 5. «Pibo» a 30"; 6. Conti a 33"; 7. Gardelli a 54"; 8. Del Fante a 56"; 9. Stefana a 57"; 10. Russo O. a 1'09"; 11. Pirro S. a 1'21"; 12. Brancatelli D. A 1'30"; 13. Cupani a 2'37"; 14. Vitale a 4 giri; 15. Pirro R. a 7 giri. Passeri, Spinelli e Conti sono stati poi esclusi per irregolarità tecniche, ma hanno fatto appello. La classifica è quindi sub-judice.



PILOTI	MONZA 20/4	VALLELUNGA 4/5	VARANO 18/5	IMOLA 8/6	MONZA 29/6	MUGELLO 13/7	PERGUSA 20/7	MISANO 3/8	MASIONE 14/9	VALLELUNGA 28/9	JARAMA 19/10	TOTALE
1. «PIBO»	5	7	8	—	16	2	18	—	14	10	80	
2. DI RISIO	9	24	(7)	24	21	24	15	9	*	—	15	78
3. RUSSO O.	(1)	2	14	(1)	7	9	5	10	(1)	17	4	68
4. DEL FANTE	16	—	—	10	12	4	3	9	4	2	6	64
5. SPINELLI	(6)	14	24	—	(4)	12	10	9	24	18	*	55
6. GARDELLI	4	7	—	—	16	1	4	6	8	(1)	8	54
7. MUCCIO	—	6	—	21	2	8	—	16	—	—	—	53
RUSSO R.	4	4	9	5	—	10	—	—	9	—	12	53
9. CONTI	—	10	9	16	24	(3)	—	5	18	19	*	50
CAMALEO	9	9	—	3	1	14	—	6	—	8	—	50

\* Con l'asterisco sono segnati i piloti esclusi di classifica per irregolarità il loro punteggio in Coppa è stato per regolamento dimezzato.

## Tutte le altre classifiche

Tutte le graduatorie riportate sotto tengono conto già dell'esclusione di Spinelli, Conti e Passeri nella gara del Jarama che potrebbero riavere i punti persi in appello.

### Classifica esordienti

1. Russo R.	punti 396
2. Stefana	359
3. Azzola	269
4. Corsini	266
5. Brancatelli	232

### Classifica junior

1. Di Risio	punti 472
2. Pirro S.	329
3. Azzola	291
4. Giacomello	193
5. Macchi	135

### Classifica a squadre

1. Sar Poeta Rieti	punti 485
2. Città di Milano	458
3. Serattini e Saccon	372,5
4. Officina Celli	322
5. Delta Corse	291

### Classifica preparatori

1. Giuliani	punti 649
2. Romano	451
3. Serattini e Saccone	396
4. Sar Poeta Rieti	376
5. Delta Corse	335

### Classifica dame

1. Amici	punti 177
----------	-----------



In alto, Di Risio impegnatissimo a vincere l'ultima gara di Coppa R5. Sopra, sul podio: a Jarama ha monopolizzato entrambe le manche. A lato, Marco Spinelli controllato a vista dalle forze dell'ordine in verifica e toccherà al Race decidere se vincerà o no il campionato





I COMMENTI/I piloti fiduciosi

## Giustizia sarà fatta

Per la prima volta si sono sentiti tutelati con verifiche scrupolose da parte della Csai

**JARAMA** — Spenti i motori dopo una corsa fra le più combattute e avvincenti, si sono subito accese le polemiche. Se in pista non si sono viste scorrettezze, per contro sono emerse come funghi le irregolarità nel paddock. Questa volta Massimo Di Rasio si chiama fuori: «Sono venuto al Jarama solo per dimostrare vincendo che la mia vettura non era irregolare a Magione e che era ingiusta la squalifica per l'ammortizzatore più lungo di 7 mm quando è stata provata la mia buona fede, visto che il pezzo non è stato "lavorato". Dopo la vittoria ho messo a disposizione la mia R5 di quanti volessero farla smontare: ero tranquillo di essere a posto. Nessuno si è fatto avanti, evidentemente avevano i loro problemi da risolvere, come si è poi visto. Devo dire che mi sono spiaciute le minacce che mi hanno

fatto alcuni quando hanno saputo che il mio compagno di squadra Gardelli aveva presentato i reclami». — Il titolo, comunque, è svanito quando sembravi ormai imprendibile: «Purtroppo è andata così, anche se devo rendere merito alla Renault Italia di aver fatto il possibile per aiutarci, presentando anche una dichiarazione della De Carbon che spiegava come mai quell'ammortizzatore era diverso dagli altri. Ma non è servito a nulla».

— Gardelli si sente il «giustiziere»: «Non avrei più corso se non venivano fuori le irregolarità. La Csai, purtroppo, non ci tutela abbastanza: per scoprire cosa c'era di storto non era necessario il mio intervento, le furbate dovevano emergere già dalle verifiche d'ufficio. Ora, comunque, si è fatta luce sulla questione. Spiace soltanto che queste meschinità vadano a intaccare la validità di una serie come la Coppa R5 Gt Turbo dove si può davvero correre ancora per divertimento. Mi auguro che i fatti accaduti al Jarama mettano all'erta gli uomini della Csai affinché in futuro si possa parlare di vittorie o di sconfitte e non di reclami e squalifiche».

— Marco Spinelli stando al risultato in pista sarebbe stato il vincitore del campionato, poi è arrivata la doccia fredda dell'esclusione a cui ha presentato appello: «Aspetto le decisioni del Race, non sono venuto in Spagna con l'intenzione di vincere a tutti i costi. Io praticamente corro da solo contro uno squadrone molto agguerrito come quello di Giuliani. In R5 non mi vedranno più: l'anno prossimo andrò a correre l'Europa Cup con l'Alpine V6. Qui siamo tutti al limite e basta davvero poco o nulla per cambiare il rendimento di una vettura con piccoli accorgimenti che possono sembrare inutili. Vedremo come andrà a finire...». — Alla Renault Italia sono rimasti piuttosto colpiti dalla «decapitazione» in sede di verifica. «È la prova che lavoriamo con serietà — ha detto Antonio Ghini, direttore delle relazioni esterne — ci auguriamo che i fatti non abbiano a ripetersi: sarebbe un peccato se ci facessero perdere la voglia di partecipare. Non dimentichiamo che i soldi investiti nella Coppa potrebbero essere più prolifici anche in altre attività. Ma noi siamo molto fiduciosi e crediamo nel futuro, tant'è che sono già pronti tutti i programmi per l'87». □



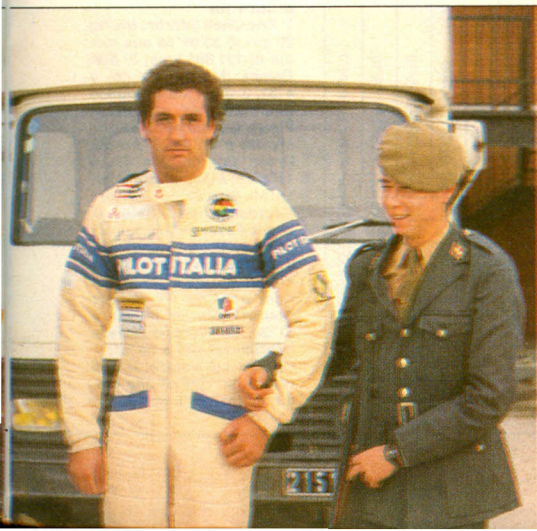
I CONTROLLI/Conclusi solo a notte fonda

## Smontato ogni pezzo

**JARAMA** — Lavoro straordinario per i verificatori tecnici della Csai, Caneschi e Bianchi, alla prova finale della Coppa R5 Gt Turbo italiana. Il reclamo di Gardelli presentato contro le macchine di Spinelli, Conti e Passeri ha costretto i verificatori a chiudere l'estenuante giornata solo a notte inoltrata. Innumerevoli erano, infatti, i «capi d'accusa» che fra una manche e l'altra della gara sono stati punzonati, prima di essere sottoposti allo smontaggio. Oltre agli ammortizzatori che sono costati il titolo a Di Rasio nella gara di Magione, sono state verificate le scatole dello sterzo, il telaio di supporto del motore, la scocca (rinforzi o alleggerimenti non concessi), le molle. Per quanto concerne il motore sono state controllate le testate, gli alberi motore, la distribuzione, le centraline elettroniche, le pompe di benzina e il regolatore di pressione, le turbine e la valvola wastegate. Insomma ce n'era per trovare anche un ago nel pagliaio, e non a caso tre dei piloti più rappresentativi della Coppa sono stati esclusi dalla graduatoria della gara per irregolarità più o meno gravi che solo verifiche molto accurate e serie possono manifestare, mettendo tutti i concorrenti sullo stesso piano. □

### Renault 5 Gt Turbo «Coppa»

**Motore:** 4 cilindri in linea; trasversale anteriore; **cilindrata:** 1397 cc; **alesaggio per corsa:** 76x77 mm; **rapporto di compressione:** 7,9x1; **accensione:** elettronica integrale (Aei); **sovralimentazione:** turbo Garrett modello T2 con scambiatore di calore aria-aria e carburatore monocorpo «soffiato» Solex modello 32 Dis; **pressione di sovralimentazione:** 0,69 bar; **potenza:** 115 Cv a 5750 giri/minuto; **coppia massima:** 17,1 kgm a 3000 giri/minuto; **cambio:** a 5 velocità; **frizione:** diametro di 200 mm, con taratura rinforzata; **raffreddamento:** come sulla Renault 11 Turbo il radiatore principale è misto e integra il raffreddamento dell'olio; **sospensioni anteriori:** ammortizzatori De Carbon. Le molle danno una flessibilità di 19 mm/100 kg. Barra antirollio di 21 mm 0; **sospensioni posteriori:** ammortizzatori De Carbon. Con 4 barre di torsione; **pneumatici:** Michelin 16/53-13 (asciutto); **freni anteriori:** a disco ventilati, 238 0, spessore 20 mm; **freni posteriori:** a disco pieni, 238 0, spessore 8 mm; **peso:** in versione corsa 785 kg.





## F. RENAULT/Il campione secondo nella gara vinta da Cheli Comas è l'erede di Prost

Il francese sta ripercorrendo nella formula addestrativa la carriera del campione del mondo  
Le monoposto sono per lo più delle Martini in varie foggie con il motore turbo della R18

**JARAMA** — C'era molta curiosità per la presenza in Spagna delle piccole F. Renault, monoposto che corrono soltanto in Francia e che in passato hanno tenuto a battesimo i migliori piloti della scuola transalpina come Laffite, Arnoux, Pironi, Prost, Alliot e Dalmas, tanto per citare i più famosi. Il giovane da tenere d'occhio ora è Erik Comas che con la Martini Mk 48 ha letteralmente sbaragliato il campo vincendo qualcosa come otto delle tredici prove in programma e spiccando in sei occasioni anche il giro più veloce. Non c'è dubbio che si tratti dell'elemento di maggiore caratura che ora ambisce con giusta ambizione a trovare spazio in Formula 3. Erik al Jarama, afflitto da problemi di bilanciamento della monoposto (non è riuscito a metterla a punto come avrebbe voluto) si è dovuto «accontentare» del secondo posto lasciando il gradino più alto del podio a Eric Cheli in gara con l'immacolata Martini Mk 48. Con questa affermazione Cheli è riuscito a guadagnare la quarta piazza finale nella graduatoria di campionato davanti a Rousset costretto nelle retrovie. Le monoposto usate sono per lo più delle Martini in varie

fogge e di età diverse, alcune molto vecchie, anche se riadattate. Il telaio è simile a quelli di Formula 3, mentre il motore è derivato da quello della Renault 18 Turbo di 1565 cc in grado di erogare una potenza di circa 130 cavalli a 5200 giri/minuto. Il turbo è invece un Garrett tipo T 3 con la pressione di sovralimentazione limitata a soli 0,66 bar. Il cambio è Renault Ng 3 a cinque rapporti,

totalmente di serie. Il peso minimo è di 465 kg. I pneumatici sono Michelin: ovviamente nella categoria vige la monogomma. I piloti per prove e gare dispongono in tutto di due treni di pneumatici slick. Si tratta di monoposto molto sicure, e anche molto valide dal punto di vista addestrativo in quanto dispongono di tutte le regolazioni d'assetto e delle appendici aerodinamiche. □

PILOTA	NOGARO	ALBI 13/4	MAGNY-COURS 4/5	PAU 17/5	CHARADE 8/6	ROUEN 22/6	PAUL RICARD 6/7	CROIX-EN-TERNOIS 20/7	NOGARO 14/9	ALBI 21/9	BUGATTI 28/9	LEDENON 5/10	JARAMA 19/10	TOTALE PUNTI
1. COMAS	16	11	16	16	16	—	10	15	16	16	15	13	13	173
2. GOUNON	5	15	6	—	10	—	7	—	12	—	12	15	10	92
3. ARTZET	12	—	—	4	12	15	—	12	10	12	—	10	—	87
4. CHELI	8	12	10	12	—	—	12	—	5	—	8	3	15	85
5. ROUSSEL	—	6	2	2	—	6	15	8	8	10	10	10	—	67
6. EMMICK	3	—	—	5	8	9	3	—	4	6	4	8	—	50
7. FELICIONI	—	3	5	8	6	—	5	6	3	8	—	—	—	47
8. DEGREMONT	10	8	8	6	5	—	—	4	—	—	—	—	—	41
9. FREON	—	—	3	3	2	5	8	—	—	3	6	4	6	40
10. GALZOT	—	5	—	—	—	—	4	10	2	—	—	1	5	27

### Così la classifica a Jarama

1. **Eric Cheli** (Martini Mk 48) 20 giri in 30'06"88 alla media di 131,895 kmh; 2. **Erik Comas** (Martini Mk 48) a 4"31; 3. **Jean Marc Gounon** (Martini Mk 48) a 10"47; 4. **Pierre Bennehaed** (Martini Mk 48) a 11"06; 5. **Franck Dreon** (Martini Mk 48) a 11"53; 6. **Alain Galzot** (Martini Mk 48) a 26"52; 7. **Andre Bourdon** (Elise) a 28"91; 8. **Bruno Felicioni** (Martini Mk 44) a 33"95; 9. **Rafael Beltran** (Martini Mk 44) a 47"03; 10. **Alex Adler** (Orion) a 47"40; 11. **Patrice Rousset** (Martini Mk 38) a 51"20; 12. **Philippe Cosson** (Martini Mk 44) a 54"51.  
□ Giro più veloce: il 3 di Comas in 1'29"46 alla media di 133,199 kmh.

**ATTACCA QUESTO  
POSTER!**



**è Alain Prost  
campione del mondo '86**

# L'uomo dei record

**ALAIN PROST** è nato il 24 febbraio 1955 a Saint Chamod in Francia. Inizia a correre in kart nel 1971 preparandosi da solo il suo piccolo mezzo. Nel 1972 avviene la scelta: Alain abbandona gli studi per dedicarsi completamente alle corse. In quell'anno il pilota francese prosegue la sua attività kartistica. L'anno seguente riesce a diventare pilota ufficiale della Sovam. Il fatto è un caso più unico che raro all'epoca, infatti si può considerare probabilmente uno dei primi piloti di «fabbrica» di kart in Francia. Nel 1974 si laurea campione, sempre coi kart, di Francia e d'Europa. Il 1975 segna il passaggio di Prost dai kart alle vetture da corsa. In quell'anno il francese ottiene una «borsa di studio» dalla Federazione francese dello sport automobilistico che gli permette di frequentare la scuola di pilotaggio del Paul Ricard. Nel novembre sempre dello stesso anno diviene «Il pilota Elf». Il 1976 lo vede al volante di una Formula Renault e vince immediatamente il titolo nazionale (12 vittorie su 13 corse disputate). Nel 1977 gareggia nella serie europea della formula promozionale francese vincendo, naturalmente, il campionato. Sempre in quell'anno Prost esordisce in Formula 2 alla guida di una Kauhsen-Renault nel Gran Premio dell'Estoril in Portogallo. Arriva così il 1978 con la vittoria nel Campionato francese di Formula 3, mentre nel campionato europeo riporta la vittoria nella gara disputata al Jarama. Il 1979 si apre con la vittoria del giovane pilota francese a Montecarlo nella gara riservata alle Formula 3. Quell'anno Prost disputa anche il campionato europeo della categoria e lo domina vincendo ben sei gare delle nove che lo vedono alla partenza oltre al Gp di Montecarlo 1980: finalmente la Formula 1 e il matrimonio. Nella gara d'esordio, alla guida di una McLaren-Ford, conquista i suoi primi punti iridati con un sesto posto nel Gran Premio di Argentina. In quella stagione, nonostante la vettura non fosse un fulmine di guerra, il promettente pilota francese va a punti altre tre volte con un quinto (in Brasile) e due sestì (Gran Bretagna e



FotoARCHIVIOAS

FotoAMADUZZI



FotoSPORTINGPICTURES

Olanda). Nel 1981, passato alla Renault, arriva la prima vittoria iridata: Gran Premio di Francia (era la 19. corsa di Prost). Seguono i successi in Italia e in Olanda. Alla fine Alain è quinto nella classifica del campionato piloti. Nel 1982, sempre con la Renault, parte come favorito: vince il Gp del Sudafrica (prima gara della stagione) e, a tavolino, dopo la squalifica di Piquet e Rosberg, quello del Brasile. A fine stagione risulta al quarto posto nel mondiale piloti anche a causa della scarsa affidabilità della sua monoposto. A fine stagione Prost emigra agli antipodi e vince il Gp d'Australia guidando una Formula Pacific. Il 1983

FotoVILLANI





Sei immagini per un campione. Da Monaco, vittoria in F. 3 nel 1979 (a lato) al titolo mondiale dell'85 (a sinistra). A destra, su McLaren nell'80. Sotto, su Renault nell'81. Sotto a sinistra, prima vittoria in un Gp, Francia '81. In basso, con la McLaren nell'85 a Brands Hatch: la gara che gli regalò il primo iride



Foto ARCHIVIO AS



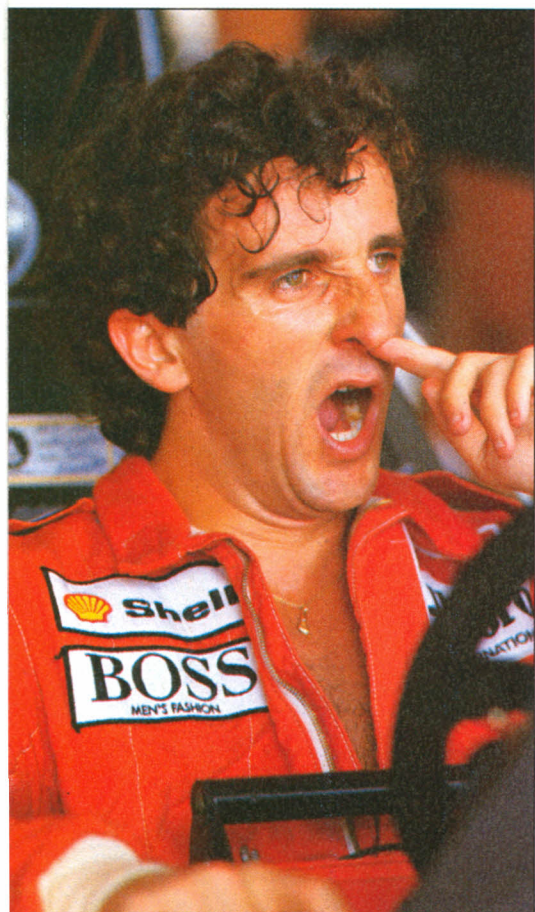
Foto MADUZZI



sembra l'anno buono per vincere il mondiale. La sua Renault pare essere diventata finalmente affidabile, vince quattro Gran Premi (Francia, Belgio, Gran Bretagna e Austria), giunge secondo due volte al Gp di San Marino e a quello d'Europa. Purtroppo un suo banale errore, nella gara di Zandvoort, compromette tutta la stagione. Così finisce secondo, dietro a Piquet. Nel 1984 clamoroso divorzio dalla Renault e passaggio alla McLaren, insieme a Niki Lauda. Ancora un secondo posto nel mondiale, per mezzo punto, nonostante sette Gran Premi vinti (record di Jim Clark eguagliato). Con la fama dell'eterno secondo affronta il

1985. Cinque Gran Premi vinti (Brasile, Monaco, Gran Bretagna, Austria, Italia, più San Marino dove venne squalificato perché la sua McLaren fu trovata sottopeso), 76 punti (record in una stagione): arriva finalmente il sospirato titolo mondiale. Il 1986 è cronaca: 4 vittorie (San Marino, Montecarlo, Austria e Australia) e bis del titolo mondiale (era dal 1960 che un pilota non vinceva due volte consecutivamente il titolo iridato, l'ultimo fu Jack Brabham 1959 e 1960). In totale Alain Prost ha partecipato a 105 Gran Premi, ne ha vinti 25, è partito 16 volte in pole position e ha compiuto 16 giri veloci in gara.

# Tutti i Gran Premi di Alain



*Vincere due anni di seguito, per Prost è una noia? Sembrerebbe proprio di sì, ma il secondo iride consecutivo per il francese è stata una soddisfazione immensa. La brutta fama di eterno secondo, a questo punto, è solo un lontano fastidioso ricordo (Foto Villani)*

## 1980 MCLAREN-FORD

Argentina:	6.
Brasile:	5.
Sudafrica:	non partito
Long Beach:	non ha partecipato
Spagna:	ritirato
Belgio:	ritirato
Monaco:	ritirato
Francia:	ritirato
Gran Bretagna:	6.
Germania:	11.
Austria:	7.
Olanda:	6.
Italia:	7.
Canada:	ritirato
Watkins Glen:	non partito

## 1981 RENAULT-TURBO

Long Beach:	ritirato
Brasile:	ritirato
Argentina:	3.
San Marino:	ritirato
Belgio:	ritirato
Monaco:	ritirato
Spagna:	ritirato
Francia:	1.
Gran Bretagna:	ritirato
Germania:	2.
Austria:	ritirato
Olanda:	1.
Italia:	1.
Canada:	ritirato
Las Vegas:	2.

## 1982 RENAULT-TURBO

Sudafrica:	1.
Brasile:	1.
Long-Beach:	ritirato
San Marino:	ritirato
Belgio:	ritirato
Monaco:	7.
Detroit:	non classificato
Canada:	ritirato
Olanda:	ritirato
Gran Bretagna:	6.
Francia:	2.
Germania:	ritirato
Austria:	8.
Svizzera:	2.
Italia:	ritirato
Las Vegas:	4.

## 1983 RENAULT-TURBO

Brasile:	7.
Long Beach:	11.
Francia:	1.
San Marino:	2.
Monaco:	3.
Belgio:	1.
Detroit:	8.
Canada:	5.
Gran Bretagna:	1.

Germania:	4.
Austria:	1.
Olanda:	ritirato
Italia:	ritirato
Europa:	2.
Sudafrica:	ritirato

## 1984 MCLAREN TAG-PORSCHE

Brasile:	1.
Sudafrica:	2.
Belgio:	ritirato
San Marino:	1.
Francia:	7.
Monaco:	1.
Canada:	3.
Detroit:	4.
Dallas:	ritirato
Gran Bretagna:	ritirato
Germania:	1.
Austria:	ritirato
Olanda:	1.
Italia:	ritirato
Europa:	1.
Portogallo:	1.

## 1985 MCLAREN TAG-PORSCHE

Brasile:	1.
Portogallo:	ritirato
San Marino:	squalificato
Monaco:	1.
Canada:	3.
Detroit:	ritirato
Francia:	3.
Gran Bretagna:	1.
Germania:	2.
Austria:	1.
Olanda:	2.
Italia:	1.
Belgio:	3.
Europa:	4.
Sudafrica:	3.
Australia:	ritirato

**CAMPIONE DEL MONDO**

## 1986 MCLAREN TAG-PORSCHE

Brasile:	ritirato
Spagna:	3.
San Marino:	1.
Monaco:	1.
Belgio:	6.
Canada:	2.
Detroit:	3.
Francia:	2.
Gran Bretagna:	3.
Germania:	6.
Ungheria:	ritirato
Austria:	1.
Italia:	ritirato
Portogallo:	2.
Messico:	2.
Australia:	1.

**CAMPIONE DEL MONDO**

## LE ALTRE COPPE R5/Aggiudicati sei titoli

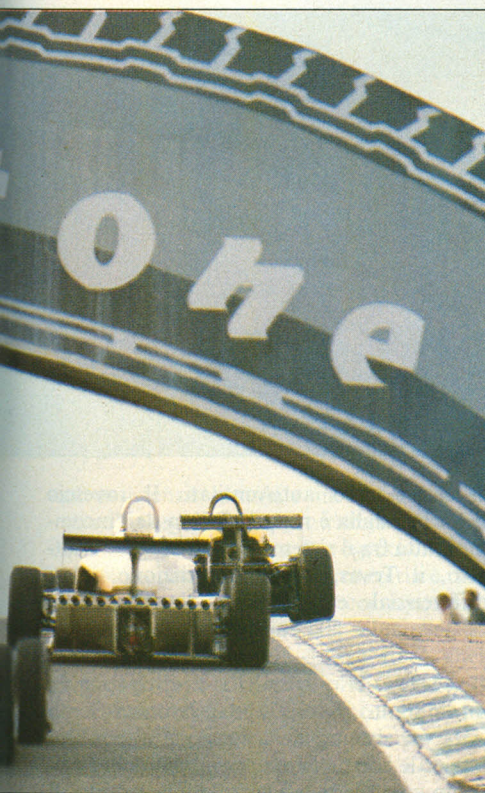
# Show internazionale

**JARAMA** — Anche la partecipazione delle altre nazioni alle finali Renault è stata molto nutrita con i padroni di casa spagnoli che hanno fatto correre oltre alla Coppa Nacional anche i partecipanti della serie Avenir in una gara a loro riservata. Qui sotto andiamo ad analizzare molto brevemente chi sono stati i dominatori della

prova francese, tedesca, inglese, svizzera e ovviamente spagnola. Tutte le gare sono state altamente spettacolari. Interessante è parametrare i tempi più veloci per valutare la competitività dei campionati. Siccome gli spagnoli rispetto alla concorrenza dispongono di ammortizzatori diversi non si è disputata una finale con tutti i migliori.



**I tedeschi, a lato, hanno mostrato la loro aggressività sconfinando ben oltre il limite della pista e occupando tutta la sede stradale che era disponibile**



In alto, si è mosso il grande pubblico per le finali Renault che non si è perso nemmeno una gara. Sopra, al ponte le F. Renault nella gara vinta da Eric Cheli

### FRANCIA

Con il secondo posto al Jarama Michel Duvernay, parigino, si è assicurato il titolo francese. Ha vinto sei gare e il prossimo anno passerà alla F. Renault. La gara è stata vinta da Christophe Brunis in testa fin dalla partenza.

#### La classifica

1. Christophe Brunis	15 giri in 26'30"94 alla media di 112,348 kmh
2. Michel Duvernay	a 0"97
3. Alain Aubry	a 2"32
4. Eric Cayrolle	a 4"45
5. Michel Bourgault	a 11"14
6. Luc Rozentvaig	a 11"69
7. «Geogleg»	a 19"35
8. Jacques Bazille	a 25"22
9. Alain Boucher	a 25"85
10. Michel Trouve	a 30"55

### GERMANIA

L'idolo è sicuramente Bernd Benning, 24 anni alla sua terza esperienza in Coppa R 5: oltre ad aver vinto con facilità la gara si è assicurato contemporaneamente anche il campionato totalizzando sei vittorie. In Germania la classifica viene redatta secondo i premi.

#### La classifica

1. Bernd Benning	15 giri in 26'53"60 alla media di 110,770 kmh
2. Joachim Schiera	a 0"28
3. Armin Bernhard	a 5"45
4. Helmut Lauer	a 7"40
5. Peter Gries	a 15"39
6. Michael Gries	a 18"11
7. Thomas Scharf	a 26"43
8. Peter Lingauer	a 27"77
9. Walter Henbach	a 34"67
10. Gunter Pfeiffer	a 42"87

### SPAGNA Nacional

Giunto alla sua terza annata in Coppa Renault, Antonio Casto, madrilenno di 27 anni, ha finalmente centrato il massimo obbiettivo. Il suo primato non è mai stato in forse e la sua vittoria si è venuta delineando di gara in gara. Mentre la gara è andata a Ramon Alvarez.

#### La classifica

1. Ramon Alvarez Rodriguez	15 giri in 26'55"87 alla media di 110,615 kmh
2. D. Garcia Civera	a 6"06
3. A. Castro Ortega	a 13"73
4. Maldonado Gluckmann	a 17"60
5. M. Lopez de Cariso	a 21"41
6. L. de la Pena Vidal	a 27"00
7. A. Julian Gonzales	a 33"83
8. J. Martinez Salz	a 34"27
9. I. de Palacio	a 36"23
10. E. de Aysa Cardenal	a 36"39

### SPAGNA Junior

La Coppa Junior, riservata ai giovani piloti, ha visto la vittoria di uno straniero, almeno per quanto riguarda la nascita, perché se è vero che Marques Carreira, 22 anni, è portoghese, vive e corre in Spagna, dove si è sviluppata la sua carriera agonistica. È stato in testa dall'inizio.

#### La classifica

1. Marques Carreira	10 giri in 19'51"80 alla media di 99,983 kmh
2. Domez Candarias	a 2"17
3. Saldana Ruiz	a 4"65
4. Vidal de la Pena	a 6"92
5. Revalderia Martinez	a 21"70
6. J. Llaena	a 23"57
7. F. Gomez	a 23"84
8. R. Alonso	a 32"95
9. G. De Los Santos	a 33"41
10. C. Martinez	a 44"90

### GRAN BRETAGNA

Assente il vincitore del campionato il 29 enne Steve Hine, che ha centrato il successo al secondo anno di coppa vincendo quattro gare, hanno avuto buon gioco i suoi inseguitori. A spuntarla è stato quindi David Martell dopo un bellissimo duello con Bill Mc Govern e Roger Sanders giunti nell'ordine.

#### La classifica

1. David Martell	15 giri in 27'10"25 alla media di 109,639 kmh
2. Bill Mc Govern	a 0"50
3. Roger Sanders	a 7"11
4. Chris Maries	a 8"89
5. Andrew Thorpe	a 11"55
6. David Grimshaw	a 16"19
7. Seam Breslin	a 17"28
8. David Kay	a 23"25
9. Charles Tippet	a 25"00
10. Daivd Gibson	a 25"74

### SVIZZERA

Da quando nella federazione sono state vietate le gare automobilistiche, i piloti svizzeri sono costretti a fare gli emigranti per soddisfare la propria passione. La corsa è stata vinta da Jacques Isler, mentre il campionato è andato a Michel Walpen, 25 anni, di Vieve.

#### La classifica

1. Jacques Isler	15 giri in 27'07"80 alla media di 109,804 kmh
2. Stefan Betschart	a 2"28
3. Urs Ederle	a 2"73
4. Michel Walpen	a 13"10
5. Christoph Schwaegli	a 22"04
6. Daniel Forrer	a 30"93
7. Rolf Graf	a 32"25
8. Markus Ere	a 38"18
9. Arthur Harmeier	a 43"11
10. Tony Bigler	a 43"43

# SULLA STRADA

La versione con motore a benzina V6 e quella con il nuovo turbodiesel a intercooler sono le due vetture di punta della nuova «buttata» di Peugeot 505. Presentate ufficialmente sulle Alpi francesi di Megeve, le nuove ammiraglie della Casa del Leone mostrano chiaramente quanto la loro estetica sia sostanzialmente invariata, come si vede anche nella foto sotto



Presentate le nuove Peugeot 505

## Tre elisir di lunga vita

Sono la V6, la Turbo e la Turbodiesel con intercooler. Con queste la Casa di Poissy intende rinfrescare la gamma della sua ammiraglia che debuttò nell'ormai lontano 1979

di Carlo Massagrande

**MEGEVE** — Sbocciano sui prati delle Alpi francesi i nuovi fiori all'occhiello della gamma 505 di casa Peugeot. Presentando la 505 V6, la 505 Turbo e la nuova Gtd con intercooler, la Casa di Poissy ha voluto infatti presentare sul mercato tre nuove, interessanti proposte per rinnovare la sua gamma ormai più che «matura» ma tutt'altro che destinata al pensionamento, come alcuni dati di vendita in America e in Europa farebbero invece presupporre. Alla Peugeot si sostiene che questa vettura resisterà ancora a lungo, grazie al favore che il modello — datato 1979 — ancora raccoglie. Ma iniziamo con la 505 V6. Il propulsore con sei cilindri a V della 604 Prv

(Peugeot-Renault-Volvo) di 2849 centimetri cubici offre a questa versione della 505 170 cavalli a 5600 giri, con una coppia massima di 24 kgm a 4250 giri. In totale sono dieci cavalli in meno di quelli della 505 Turbo, ma tutti erogati con dolcezza quasi musicale. La differenza tecnica e di allestimento fra due vetture è molto contenuta. Il comportamento su strada, in termini di tenuta, è sempre stato buono per i modelli Peugeot 505 e lo è ancora di più oggi grazie alle modifiche alle sospensioni anteriori, con più basso coefficiente di deportanza per l'avantreno ridisegnato in funzione dell'adozione dell'impianto frenante antibloccaggio. I freni sono a disco e solo gli

anteriori sono autoventilati. Il rovescio della medaglia è rappresentato dall'incompatibilità fra il sistema antibloccaggio adottato, il Teves, e dall'applicazione di un differenziale e slittamento limitato come esisteva sulla 505 turbo.

**IL MOTORE** 6 cilindri a V è regolato da un impianto di iniezione elettronica Bosch e da un sistema di accensione elettronica integrale con camere di combustione modificate, con diametro valvole maggiorato. Il confort di marcia costituisce uno dei dati più positivi di questa vettura anche sulle lunghe distanze. Altra particolarità interessante per la nuova 505 V6 è il servosterzo





ad assistenza variabile in funzione della velocità: regolata elettronicamente, la diminuzione dell'assistenza è progressiva fino a 150 chilometri orari. La carrozzeria è rimasta del tutto invariata e corrisponde al restyling del luglio 1985. La velocità massima si raggiunge a 205 orari e forse anche qualcosa di più. L'età di questa vettura si avverte semmai nel Cx, perché a un motore rotondo e silenzioso fa riscontro una scarsa aerodinamicità che rende la 505 V6 un poco rumorosa. Il cambio è meccanico a cinque marce, ma è disponibile pure un cambio automatico a quattro rapporti, cambio che fa perdere in velocità circa 5 chilometri all'ora. Il consumo a 120 orari è di circa 10

km/litro. Particolarmente completo l'equipaggiamento: chiusura centralizzata delle portiere e del baule con comando a distanza, alzacristalli elettrici alle quattro porte, specchietti retrovisori esterni regolabili elettricamente e riscaldabili, sedili in velluto con regolazione lombare per quelli anteriori. Il prezzo di listino, iva compresa e franco concessionario, è di lire 35.700.000.

**LA 505 TURBO** a iniezione si può praticamente definire la sorella gemella della 505 V6. Erogando 180 cavalli a 5200 giri e con coppia massima di 28 kgm a 3000 giri, anche la 505 Turbo dispone ora, di impianto, frenante antibloccaggio e dello stesso avan-

treno a ridotta deportanza della V6, così come pure il servosterzo ad assistenza variabile. Questa versione 1987 raggiunge i 210 orari e percorre il chilometro da fermo in 29"4 con accelerazione da 0 a 100 Km/ora in 8"4. Il consumo a 120 orari è di 10,2 litri ogni 100 km. Il prezzo, invariato, è di lire 33.940.000.

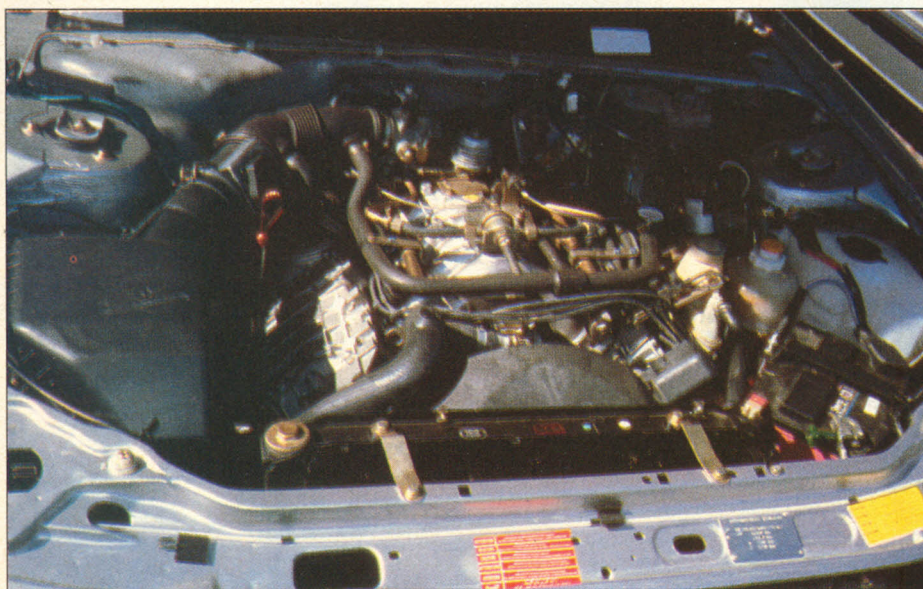
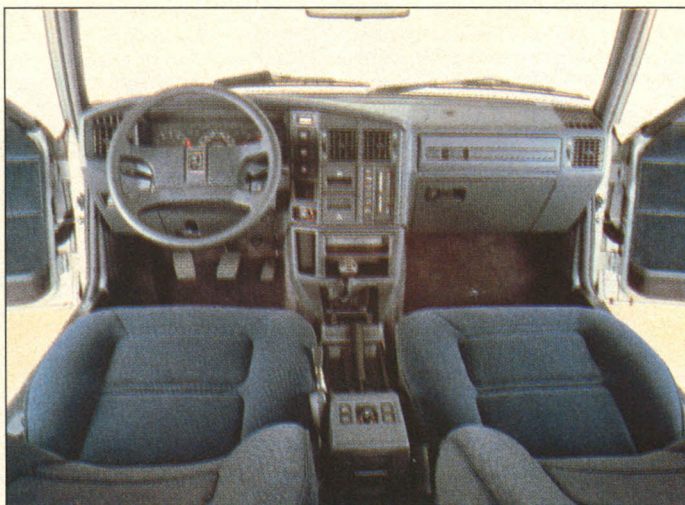
**PER LA 505 GTD turbo**, sia nella versione berlina sia break, grazie all'adozione dell'intercooler — cioè lo scambiatore ariaria in lega leggera — e con il nuovo turbo, Kkk 16, la potenza passa dai precedenti 95 cavalli a 4150 giri, a 110 cavalli, sempre allo

*segue*



La ricerca di un confort ancora più elevato ha caratterizzato la realizzazione degli interni delle tre nuove Peugeot 505, ora equipaggiate di una completa serie di comandi elettrici di regolazione fra cui spicca quello per la variazione lombare dei sedili.

Sotto: il vano motore che alloggia il nuovo V6 a benzina



## Tre elisir di lunga vita

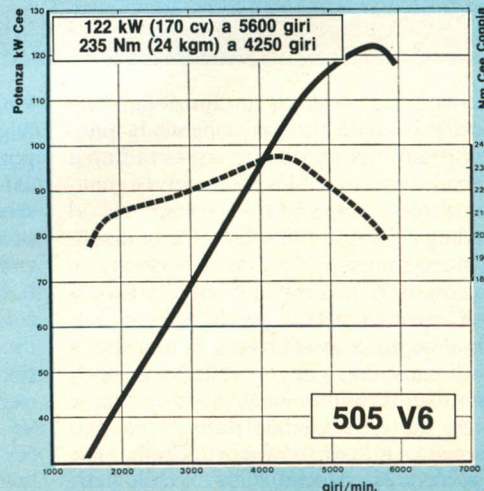
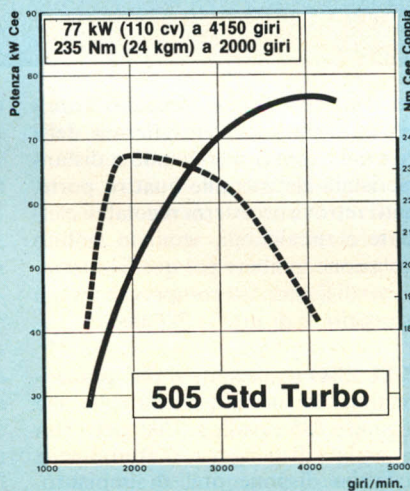
segue

stesso regime e con coppia massima ora di 24 kgm a 2000 giri. Questi incrementi di potenza e di coppia portano la velocità massima a 178 kmh, con accelerazione sul chilometro in 34"5 e da 0 a 100 km/h in 13 secondi. In quinta a 1000 giri la velocità è di 44,49 kmh contro i 40,18 precedenti. A 120 orari il consumo è di 7,7 litri per 100 chilometri. L'insonorizzazione è buona in relazione alla velocità massima, minore rispetto alla V6. La tenuta di strada è buona e le sospensioni — va detto — hanno subito leggere diverse regolazioni adattate alla nuova velocità e alla nuova potenza. I freni sono a disco ma senza impianto antibloccaggio e non c'è alcuna modifica interna o esterna. Il prezzo attuale è di lire 26.900.000 lire e la commercializzazione di queste nuove versioni inizierà a novembre prossimo.

**DELLE TRE NUOVE** vetture della gamma 505, quella che più ci è piaciuta è senza dubbio la turbodiesel con motore dotato ora di intercooler. Se per la V6 e per la Turbo a benzina bisognerà infatti trovare l'appassionato di questo genere di auto, che non voglia abbandonare il marchio Peugeot — soprattutto per il mercato italiano dove questi due modelli sono fortemente penalizzati dal fisco — per la 505 Gtd turbo intercooler, si possono trovare invece nuovi acquirenti. La vettura vale ampiamente il suo prezzo (a parte la linea che ha i suoi anni) e per chi debba percorrere molti chilometri il suo confort sarà un compagno piacevole accompagnato da un costo di esercizio limitato. □

## Cavalli da vendere con le nuove soluzioni

**ECCO I** diagrammi delle curve di coppia (linea tratteggiata) e potenza (linea continua) della Peugeot 505 Gtd intercooler e della 505 con motore aspirato V6. In quello della Gtd, a sinistra, si nota come la potenza massima sia salita dai 95 cavalli delle precedenti versioni ai 110 a 4150 giri al minuto attuali, raggiunti mediante l'adozione di uno scambiatore aria-aria, installato fra il turbo Kkk K16 e il collettore d'ammissione, che raffredda l'aria di carico. Anche il valore di coppia massima, di 24,0 kgm, è ora disponibile a soli 2000 giri al minuto. Nel diagramma a destra si notano i valori relativi alla 505 con motore V6 a benzina. Il nuovo 6 cilindri a V di novanta gradi di 2849 cc con impianto di iniezione elettronica Bosch e sistema di accensione elettronica integrale ha portato la potenza massima a 170 cavalli (a 5600 giri), con una coppia massima di 24,0 kgm a soli 4250 giri.



Completata la gamma 190 Mercedes

## Sette belle

La serie compatta della Casa di Stoccarda si è arricchita con la 2.3 e la 2.6. La prima monta un 4 cilindri mentre la seconda, che arriverà anche in Italia, utilizza il 6 cilindri già visto sulle 260 E e Se

**LA SERIE 190** rappresenta, senza dubbio, uno dei fiori all'occhiello della Mercedes. I vertici della Casa di Stoccarda non lo hanno certo mai negato però hanno ritenuto doveroso completare la gamma con due nuove cilindrate, e ora, solo ora ritengono di aver definitivamente completato il loro lavoro, che consente di offrire sul mercato ben 7 modelli. Alle due versioni benzina di 2000 cc (carburatori e iniezione), alle due diesel (2000 e 2500 cc) e alla 2300 16 valvole sono infatti state aggiunte una 4 cilindri benzina di 2300 cc e una 6 cilindri 2600 cc. Di queste due versioni, penalizzate nel nostro Paese dall'iva al 38%, sarà disponibile in Italia solo quella di maggior cilindrata che è in grado di assicurare prestazioni e un confort di marcia di rilievo.

**VALE QUINDI** la pena soffermarsi principalmente su questo modello siglato 190 E 2.6. Alla Mercedes ci tengono a dire che il 6 cilindri montato su questa 190 supera tutti i limiti di classe. Del resto è lo stesso adottato sulle 260 E e 260 Se e risulta l'unico propulsore comune a ben tre serie di vetture della Casa della stella. Disponibile sia in versione con catalizzatore (in Germania l'importazione delle vetture «ecologiche» è molto maggiore che non sul nostro mercato) che normale, il 6 cilindri in linea della 190 E 2.6 vanta 166 cavalli a 5800 giri (che si riducono a 160 sempre a 5800 giri nella versione catalizzata). Una potenza considerevole anche per un motore 2599 cc di cilindrata. Ma principale punto di forza di questa motorizzazione è la coppia motrice pari a 22,3 kgm a 4600. Anche sotto il profilo dei consumi i responsabili Mercedes sono orgogliosi di questa loro creatura, ritenendola in grado di mantenersi, ad una velocità media di 120 kmh, intorno ai 13 km/litro: un vero record per la categoria. Da un punto di vista squisitamente costruttivo l'installazione di questo propulsore, che è ovviamente di maggiori dimensioni rispetto al 4 cilindri, ha richiesto una diversa barra di

sostegno e un attento studio degli spazi utili. L'operazione è stata effettuata a regola d'arte e veramente il vano motore è stato occupato al millimetro. Su questo tema in casa Mercedes è circolata una simpatica battuta attribuita ai «capi» nei confronti dei tecnici. «Se siete riusciti a far stare il 6 cilindri nel cofano motore previsto per il 4 vuol dire che avevate

ruote posteriori denominato Asd, che grazie ad un gruppo misto meccanico, idraulico ed elettronico assicura, in certe condizioni, un miglioramento della trazione veramente eccezionale. Inoltre è stato studiato per funzionare in maniera perfettamente sincronizzata con l'impianto antibloccaggio, Abs, dei freni.

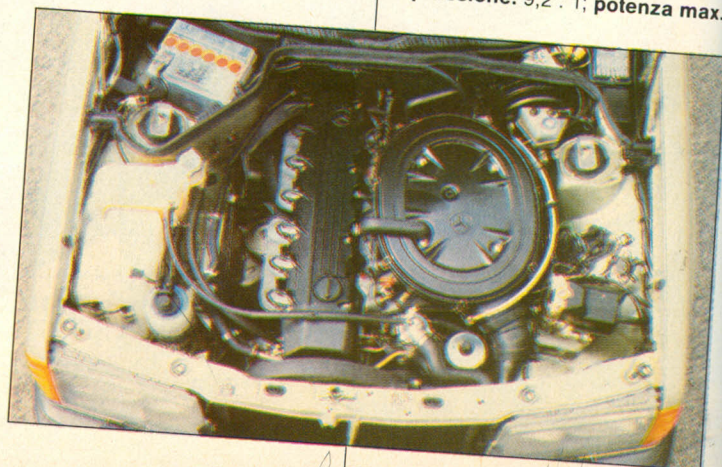
Diego Forti



sbagliato i vostri conti, per eccesso, su quella prima installazione».

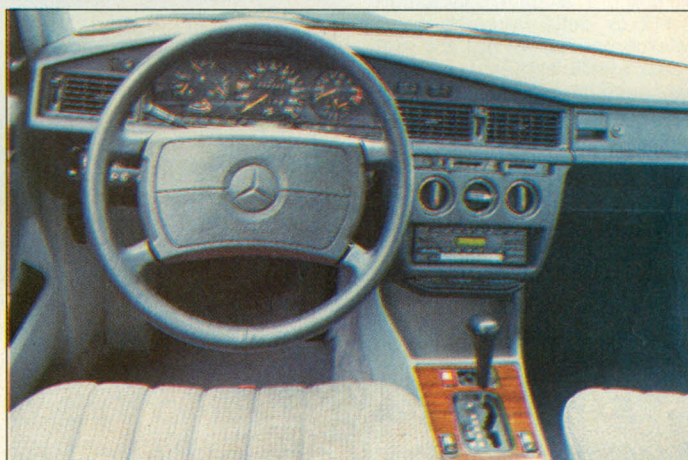
**COME DETTO** si tratta di una battuta, ma riassume tutta la teutonica precisione con cui vengono fatte le cose alla Mercedes dove, tanto per fare un esempio, le auto che escono di fabbrica con il condizionatore già installato hanno una diversa regolazione delle sospensioni, in funzione dal maggior peso dovuto a questo impianto. Sulla base di questo principio anche la 190 E 2.6 ha sospensioni e ammortizzatori tarati in funzione della diversa motorizzazione e delle maggiori prestazioni rispetto alle versioni di 2000 cc. Del resto, non sarebbe stato possibile ignorare che la 190 sei cilindri è in grado di raggiungere i 212 kmh e di percorrere il km con partenza da fermo in meno di 30" nonostante i 1200 kg di peso a vuoto. Da sottolineare che, a richiesta, la 190 E 2.6 può essere fornita con un sofisticato sistema di autobloccaggio delle

Sia la 2.3 che la 2.6 della 190 sono praticamente identiche alle altre versioni della «piccola» della Mercedes. In alto a destra, uno spaccato dell'abitacolo e, sotto, una vista della plancia con il cruscotto in perfetto stile Mercedes

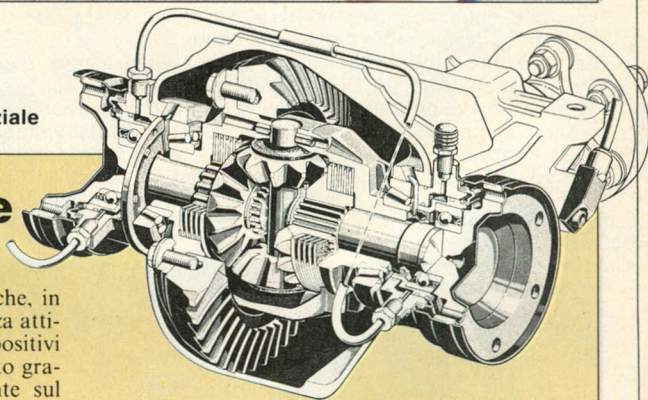


### Tutti i dati

Vettura: tre volumi, quattro porte; motore: anteriore longitudinale, 6 cilindri a V; cilindrata: 2599 cc; alesaggio x corsa: 82,90 x 80,25 mm; rapporto di compressione: 9,2 : 1; potenza max.:



Esplso  
del  
differenziale



## Asd: autobloccante intelligente

L'AUTOBLOCCANTE è un accessorio che, in particolari condizioni, aumenta la sicurezza attiva del veicolo. Non sempre però i dispositivi convenzionali (soprattutto quelli ad elevato grado di bloccaggio) agiscono positivamente sul comportamento dell'autoveicolo. Così la Mercedes ha ideato e realizzato un nuovo tipo di autobloccante che ha la sua caratteristica saliente nella disinseribilità, ottenuta attraverso un sistema meccanico e elettronico. La trasmissione può essere coadiuvata nel migliore dei modi, da questo nuovo sistema. Quest'ultimo, consta di un gruppo differenziale con blocco dei dischi, serbatoio dell'olio e pompa posizionata sul motore, unità idraulica Asd (che dà il nome al sistema). In più ci sono due sensori del numero dei giri per entrambe le ruote anteriori e uno per quelle posteriori, una centralina di comando elettronico, un interruttore per i freni oltre a delle spie di funzionamento e guasti. L'inserimento e il disinserimento dell'autobloccante avviene in dipendenza della velocità di marcia quando si supera-

no dei valori limite nel rapporto tra la velocità e lo slittamento delle ruote. Mediante la compressione dei dischi di bloccaggio le ruote motrici vengono collegate tra di loro e possono utilizzare in modo ottimale la coppia di trazione disponibile. L'obiettivo dell'Asd è quello di migliorare le trazione anche in condizioni di marcia difficile. Il suo inserimento avviene solo a basse velocità e in presenza di contemporaneo slittamento allorché la velocità media delle ruote posteriori è leggermente superiore a quella delle anteriori. Alle alte velocità l'Asd non agisce: non assicurerebbe alcun vantaggio e anzi peggiorerebbe la trazione. In fase di rilascio, per motivi di stabilità nella marcia, il sistema autobloccante non si attiva. □

## ell'italiana

166 cv a 5800 giri; **coppia max.:** 23 kgm a 4600 giri; **distribuzione:** un albero a cammes in testa; **alimentazione:** iniezione a comando meccanico-elettronico (sistema Mf); **frizione:** monodisco a secco; **cambio:** a 5 rapporti più rm (automatico a 4 rapporti con ripartitore di coppia a richiesta); **sospensioni:** anteriori con assale e bracci ammortizzanti con dispositivo antibeccheggio, barra di torsione; posteriori: a bracci multipli con dispositivo anticabraggio e antibeccheggio, barra di torsione; **freni:** a disco e sistema Abs di serie; **peso:** 1200 kg; **capacità serbatoio:** 55 litri; **consumo:** a 90 kmh: 14,3 km/litro; a 120 kmh: 11,1 km/litro; ciclo urbano: 7,7 km/litro; **velocità max:** 212 kmh (210 con cambio automatico); **0-100 km:** 8"9; **1000 metri da fermo:** 29"6.

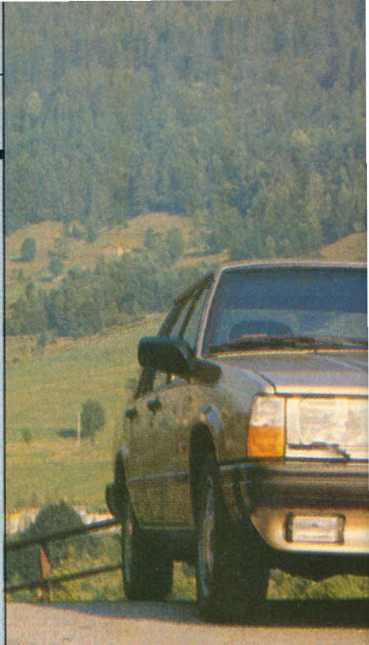
Presentata dalla Volvo la gamma completa per il 1987

## Diesel svedesi con l'intercooler

LA VOLVO ha già presentato la sua rinnovata gamma 1987. Gli aggiornamenti più significativi riguardano i motori turbo diesel che equipaggiano i modelli della serie 740-760 e l'introduzione di alcuni nuovi propulsori benzina, sia per la 760 che per il coupé 780. Per quello che riguarda i motori a gasolio sovralimentati è da rilevare che sono stati dotati dell'intercooler questa soluzione ha portato un'ottimizzazione del già brillante 6 cilindri di 2383 cc turbodiesel della Volvo che ora eroga 116 cv (contro i 112 cv della versione senza intercooler e i 82 cv dell'aspirata). L'aumento di potenza consente a questo prestigioso modello di raggiungere i 186 kmh. Il nuovo propulsore deriva, tra l'altro, da quello già montato sulla 780 pur se rispetto a questo è leggermente meno potente di 6 cv. L'adozione dell'intercooler ha comportato l'impiego di materiali diversi per la testata, ora in alluminio, per cuscinetti di banco, nelle valvole e nelle

guarnizioni. Per la versione a benzina della 760, come detto, è ora disponibile un 6 cilindri a V di 2800 cc in grado di assicurare 167 cv. Del propulsore da cui deriva questa nuova versione ha solo il monoblocco, essendo stato completamente riprogettato per ottenere una riduzione delle vibrazioni e della rumorosità ai bassi regimi. Più basso del precedente di 72 mm, è relizzato il lega di alluminio e pesa solo 145 kg. La 780, la coupé due porte

della Volvo, sinora equipaggiata solo con propulsore a gasolio, sarà disponibile anche in versione benzina. Due i propulsori disponibili il 2000 Turbo intercooler (già utilizzato sulle 740-760) e il 2800 cc 6 cilindri a V. Sin dalla fine del mese di novembre poi sarà disponibile sul nostro mercato la 480 Es la prima attesissima due volumi a trazione anteriore della Volvo, per la quale è pronosticato un grande successo commerciale.



**Ancora più sprint per le Volvo Turbodiesel 740-760, sopra, grazie all'intercooler. A sinistra: la 780, sinora disponibile solo a gasolio, si potrà avere anche con motori benzina. A destra: l'attesa Volvo 480 Es a trazione anteriore**



## Sarà a tre porte la nuova 126

NEI PRIMI mesi del 1987 farà il suo debutto la 126 tre porte, nuova versione della popolare utilitaria torinese, dotata del portellone posteriore. Nel numero della rivista **auto** in edicola questa settimana, vi è una rubrica dedicata a questa vettura, alla nuova Opel Senator e alla Audi 90. Di questi ultimi due modelli sono pubblicate le immagini dei prototipi definitivi, senza camuffature, mentre la 126 è stata sorpresa ancora ampiamente mascherata (come si vede nella foto) nella parte posteriore. La linea ricalca peraltro quella dell'attuale modello, mentre all'interno è stato ricavato un ampio piano di carico, grazie alle ridotte dimensioni in altezza del nuovo bicilindrico a «sogliola» di quasi 700 cc.



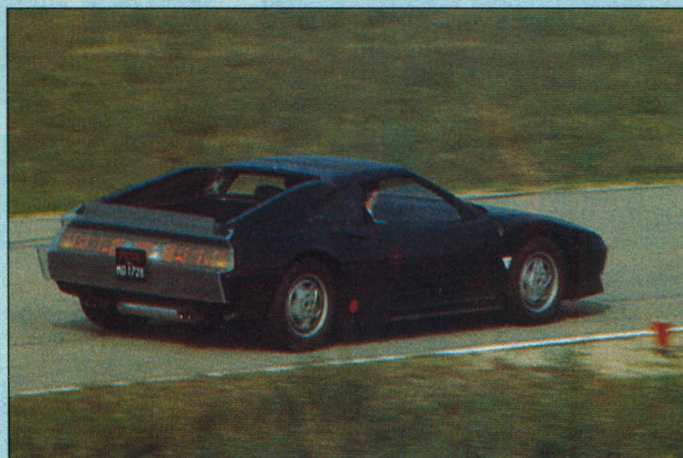
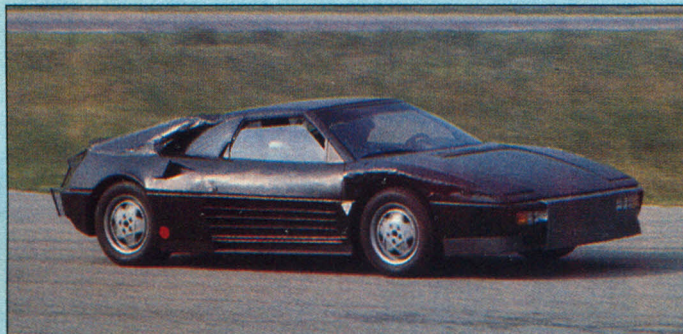
## L'Hi-Fi diventa modulare

LA MODULARITÀ è arrivata all'hi-fi car: ci ha pensato la Bensi che ha realizzato una nuova linea, per i proprietari di Fiat Uno e Vw Golf, due delle vetture di maggior successo nella fascia giovane dell'utenza automobilistica. La novità risiede nel fatto che gli appassionati possono ora procedere a acquisti successivi potenziando di volta in volta l'impianto, senza sostituire ma solo aggiungendo. In tal modo si può partire da un prezzo base di 250 mila lire (50+50 watt per la Uno e 40+40 watt per la Golf) per giungere successivamente fino al 1.200.000 per un impianto da 170+170 watt sulla Golf e 190+190 watt sulla Uno.

## Un'altra super Ferrari all'orizzonte Cavallino di lusso

**STA AVVICINANDOSI** alla versione definitiva la nuova attesa Ferrari. Anche se i tempi per il suo arrivo sul mercato non sono immediati, i lavori per la messa a punto proseguono alacremente. Con una cilindrata prossima ai 4 litri, dovrebbe infatti trattarsi di un 3800 cc, il

motore pare essere un sofisticato 8 cilindri quattro valvole per cilindro, in grado di erogare una potenza massima compresa tra i 350 e i 380 cavalli. Questo modello, nelle foto sotto appare con la carrozzeria di Pininfarina già definita nelle sue linee fondamentali.



## La Matra verso il futuro

**LA MATRA** ha presentato, con una certa suspense, al Salone dell'Auto di Parigi un interessante prototipo, foto sotto, denominato «Concept car P29». Si tratta di una vettura studio molto avanzata con un motore sofisticatissimo quattro cilindri, 16 valvole di 2 litri di cilindrata con compressore volumetrico a rapporto variabile. Di linee avveniristiche si presenta con le ruote anteriori fuoribordo, sullo stile delle F.1, il pianale predisposto per la collocazione centrale del motore e la trazione integrale. La visualizzazione del traffico al pilota è data da un sistema a telecamera e da un sistema radar. a controllo elettronico.



## Lubrificare con il soffiato

**LA ROL**, azienda specializzata in prodotti specifici per la lubrificazione, ha messo in commercio per il suo Super Lube in alcune simpatiche e soprattutto funzionali confezioni. Questo prodotto è adatto anche contro l'usura, contro la ruggine e la corrosione oltre che lubrificare. Le confezioni studiate dalla Rol per questi prodotti, nella foto vedete illustrata quella a soffiato, si sono rivelate estremamente funzionali per far arrivare il Super Lube anche negli interstizi più reconditi, come ad esempio le cerniere delle portiere delle vetture. Oltre al soffiato è prevista anche una confezione con siringa. Questa anziché lubrificante a base di Algoflon ne contiene uno a base Teflon. In entrambi i casi il prodotto è impermeabile alla pioggia.

■ **LA GENERAL MOTORS** ha richiamato ben 246.000 vetture dei modelli Calais Oldsmobile, Delta 88S e Chevrolette Corvette per motivi di sicurezza. Per la Calais il difetto riguarda il meccanismo della chiusura del cofano, mentre sotto accusa per le Delta 88S sono le sospensioni posteriori. Per quello che riguarda invece la Corvette a indurre il richiamo di 19.000 vetture, è stato un difettoso funzionamento dei freni che a lungo andare avrebbe potuto causare la rottura dell'impianto frenante anteriore.

■ **ANCHE** la leggendaria Land Rover avrà presto un propulsore diesel con turbo compressore. A partire da novembre la versione «90» della Land con questo tipo di motorizzazione si affiancherà alla Range Rover Turbodiesel che, soprattutto nel nostro Paese, ha raccolto molti consensi.

## Forse meno limiti sulle strade degli Usa

**GLI STATI UNITI** d'America sono noti per i loro severi e rigorosi limiti di velocità con un massimo consentito di 55 miglia orarie, qualcosa come 88 kmh. Lo scorso mese però, dopo un lungo ed estenuante dibattito, il Senato americano ha approvato, con 56 voti contro 36, un emendamento in base al quale i governi dei vari Stati potrebbero elevare il limite di velocità, lungo le strade interstatali che attraversano le zone rurali con meno di 50.000 abitanti, a 65 miglia orarie, vale a dire 104 kmh. Ora rimane da vedere cosa ne pensa la Camera dei Rappresentanti, che già in agosto aveva bocciato una simile proposta. Potrebbe, alla luce del voto del Senato, del conforto della Casa Bianca e del consenso degli agricoltori delle regioni occidentali Usa, dare parere favorevole. In questo caso sarebbero interessate dal provvedimento ben il 70% delle autostrade nazionali americane.

■ **LA LAMBORGHINI** ha aggiornato il suo listino prezzi: la prestigiosa Countach 5000 quattrovalvole, chiavi in mano e iva compresa, costa ora 180 milioni di lire.

## F. FIAT ABARTH/A Magione la gara di chiusura

# Vince Ferrari

Il campione Drudi si ritira nella corsa d'addio di queste vetture. Primo, con merito, il pilota di Cevenini

**MAGIONE** - Anche la gloriosa Formula Fiat Abarth va in pensione, facendo il suo «canto del cigno» proprio a Magione. Con il titolo di campione italiano assegnato in anticipo a Luca Drudi, la gara ha assunto toni meno aspri del solito, mettendo in vetrina un Amato Ferrari, appoggiato dalla scuderia Cevenini, in grande forma che legittima il suo secondo posto in classifica con una prestazione di grande rilievo. Partito in testa, Ferrari ha immediatamente allungato, seguito a distanza da Drudi e più indietro da Amadori, Conti e Vivarelli. Quando i giochi per il podio sembravano ormai fatti ecco che Drudi cominciava a perdere posizioni per un cedimento meccanico fino a essere costretto alla resa. Si scatenava allora la bagarre per il secondo posto con il sorprendente Amadori assai combattivo e Conti che lo attaccava senza tregua. Poco dopo, però, Amadori si trovava col cambio in avaria e così doveva accontentarsi di difendere la meritissima terza piazza. Vivarelli molto regolare e in buona giornata

si piazzava, con merito, quarto sulla vettura affidatagli dalla scuola di pilotaggio di Varano, seguito ad un giro dal bravo Marchio, da Landi, Bozzesi, il coraggioso Vailati col musetto all'insù e Gentilini. I diciotto iscritti avevano avuto qualche piccolo problema in mattinata a causa della pioggia che era caduta in abbondanza sull'Autodromo Borzacchini di Magione. La pioggia cessava nel pomeriggio anche se il cielo restava coperto, l'asciutto garantiva così il regolare svolgersi del primo Trofeo Bacchi, disputato in ben 43 giri pari a 70,95 Km. Il pubblico, inizialmente scarso per il timore (fondato) del cattivo tempo, era poi giunto in numero degno per dare l'addio alle Fiat Abarth che resteranno famose per la straordinaria aderenza al terreno. Lo spettacolo è stato ottimo e degno di essere vissuto con la massima partecipazione. Sin dalle prime battute tutti si erano entusiasmati anche se la magistrale prova di Ferrari lasciava poco spazio alla lotta.

**Giuseppe Baiocco**

**Amato Ferrari (a destra FotoOliver) ha dominato alla grande l'ultima gara delle Fiat Abarth. La prossima stagione queste vetture andranno in pensione**



## Futuro in Formula 3

**MAGIONE** — Sta per calare il sipario definitivamente sulle Fiat Abarth, prima delle premiazioni, che segneranno l'ultimo atto ufficiale di questa formula moritura, un pizzico di malinconia si sente nell'aria. Amato Ferrari è soddisfatto: «A metà campionato ho sbagliato tre gare e il titolo m'è sfuggito, oggi non ho avuto problemi, la macchina era perfetta e se Drudi non rompeva poco sarebbe cambiato. La prossima stagione spero tanto di correre in Formula 3, ho dei contatti con uno sponsor, speriamo bene». Conti è molto realista: «Ferrari era su un altro pianeta, Drudi è stato sfortunato, io me la sono cavata. In futuro non potrò fare la Formula Alfa per motivi di età, la Formula 3 è un gioco per rampolli dorati, io probabilmente mi dedicherò alle Formule 2000». Amadori invece è entusiasta: «Conti andava meglio, poi io non ho mai avuto fortuna con i doppiati e per giunta sono arrivato con il cambio rotto. Sono l'unico che si arrangia a fare tutto da solo. Dopo le squalifiche subite nel 1983 e nel 1984, sono riuscito a dimostrare che faccio bella figura quando ho la macchina a posto. Passerò alle Formule 2000». □

## FORMULA 4

# Zoboli sotto la pioggia

**MAGIONE** — È tornata all'Autodromo Borzacchini di Magione la Formula 4, per il primo Trofeo Bacchi Autosalone, sul circuito di 1650 metri, con un totale di 24 giri pari a 39,6 km. La gara, per permettere il regolare svolgimento del programma, era stata anticipata alla mattina, ma le condizioni meteorologiche erano state veramente poco incoraggianti. La pioggia, a tratti anche insistente, aveva in qualche modo ostacolato la competizione, costringendo i contendenti a parecchi numeri in più pur di restare in pista. Il non numerosissimo pubblico poteva, comunque, apprezzare uno spettacolo insolito e piuttosto gradito per la verità. Le BLM di Vittorio Zoboli e Mimmo Schiattarella, si davano a lungo battaglia con correttezza esemplare, finendo nell'ordine davanti alla bandiera a scacchi. La Rr Selene di Fausto Temmi giungeva terza dimostrando una buona tenuta, mentre le Condor di Sartori Sarzi e Francesco Pagiaro finivano rispettivamente al quarto e quinto posto a un giro dai primi, indisturbate inseguite. A tre giri terminava invece, buon sesto, Marco Lava ancora su BLM. □



**Vittorio Zoboli su BLM (sopra) dopo una lunga battaglia con Schiattarella ha avuto la meglio tra le Formula 4. A destra, Marangone primo nel Gruppo N con la sua Renault 5 Gt Turbo (FotoOliver)**





## F. ITALIA/Grande lotta tra i ragazzi di Morrogh

# Di bene in meglio

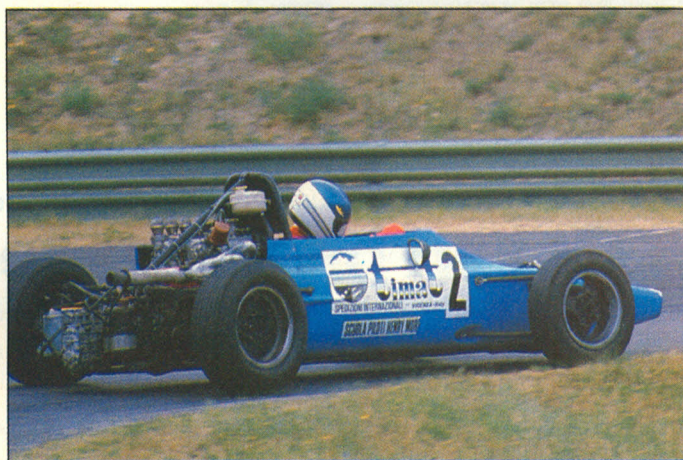
Nella gara riservata agli allievi del maestro inglese spunta Talin che di gara in gara fa vedere di aver imparato molto bene la lezione

**MAGIONE** - Migliora di gara in gara Fabio Talin, nella Formula Italia, dimostrando di apprendere sapientemente gli insegnamenti del grande Herry Morrogh. Nelle prove sul bagnato, era Valentino a mettersi in mostra guadagnandosi la pole-position, davanti a Talin, Piana e Chionni. Nella corsa del pomeriggio la sfortuna colpiva subito Piana, che dopo un buon avvio aveva una collisione alla staccata della curva Branca ed era subito costretto al ritiro. Talin era lesto all'avvio e balzava subito prepotentemente al comando, seguito da Sergio Chionni e Giampolo Valentino. Fuori, come detto, il vivace Marco Piana, il trio che avrebbe caratterizzato la corsa era già formato e andava in fuga senza troppi indugi. Talin sembrava veramente imprevedibile ed allungava molto deciso, Valentino, grande giornata la sua, non sbagliava nulla e dopo strenua lotta passava Chionni, mentre Magliveras si portava in quarta posizione. Dietro Rosi, ben sveglio, e Radaelli restavano degnamente in corsa. Si segnalava intanto la regolare corsa dell'esordiente Iandiorio che finiva la corsa ottavo alle spalle di Fanelli, mettendo in mostra già un discreto stile. Nel finale non c'era più storia, con le posizioni acquisite che restavano invariate e vedevano Talin sempre più solo, davanti ad un Valentino insolitamente preciso e al solito grintoso Chionni. □

### GRUPPI A-N

## Bmw e R5 fanno il vuoto

**MAGIONE** — Nella finale del Gruppo A andavano in fuga immediatamente le due Bmw 635 di Giudici e Filippini che rispettavano i pronostici facendo rapidamente il vuoto alle loro spalle, dove Soli, su Alfa Romeo Gtv 6, faceva corsa a sé. Chiapparini con la sua Alfa 75 partiva lento ma si gettava subito nella scia dei battistrada. Tra i «prima divisione» emergevano «Tobi» e Galimberti che davano vita a una sfida che si concludeva solo in vista del traguardo. Filippini sull'asciutto appariva più potente e scavalcava Giudici, tra gli inseguitori invece Chiapparini, alla Branca, superava e staccava Soli. Quando in testa nulla v'era più da dire, Galimberti superava «Tobi», ma era costretto a mollare a un giro dal termine per noie meccaniche. Nel Gruppo N le Renault 5 facevano il diavolo a quattro, staccando gli avversari sin dalle prime battute. Ferraro, in pole position, partiva bene ma accusava problemi tecnici e scendeva presto dalla vetta. Altra precoce vittima era Boldrini, uscito dopo quattro giri, mentre in testa, a menare la danza c'erano Baldanzi, Raimondi, Marangone e Marchiol. Al tornantino Baldoni e Repetto si toccavano con quest'ultimo che si impenava ma non succedeva nulla, subito dopo Antonelli e Passero cozzavano frontalmente ma tutto procedeva. Nel finale Baldanzi buca ed era costretto a segnare il passo, Marangone passava al comando, seguito da Raimondi e Marchiol. □



Fabio Talin (sopra, FotoStudio'83) ha vinto con grande merito la gara delle Formula Italia riservata agli allievi della scuola di Morrogh. Sotto (Attualfoto), Filippini con la sua Bmw ha avuto la meglio su Giudici, anche lui con la vettura tedesca, aggiudicandosi il Gruppo A



### VELOCITÀ IN CIRCUITO

Magione (Pg), 19 ottobre 1986

#### 1. Trofeo Bacchi

Ultima prova del campionato Formula Fiat Abarth

#### Le classifiche FORMULA FIAT ABARTH

**ASSOLUTA:** 1. Ferrari in 39'32"95 alla media di 107,638 kmh; 2. Conti 39'46"97; 3. Amadori 40'06"41; 4. Vivarelli 40'09"53; 5. Marchio a 1 giro; 6. Landi 1 giro; 7. Bozzesi 1 giro; 8. Vailati 1 giro; 9. Gentilini 1 giro; 10. Mozzi 2 giri; 11. Gabelli 2 giri; 12. Ravelli 2 giri; 13. Carlini 3 giri; 14. Nascimbene 5 giri; 15. Drudi 7 giri; 16. Prospero 17 giri; 17. Meloni 17 giri.

□ Giro più veloce: Drudi in 54'01 alla media di 109,980 kmh.

#### FORMULA ITALIA

**ASSOLUTA:** 1. Talin in 14'40"58 alla media di 101,183 kmh; 2. Valentino 14'46"40; 3. Chionni 14'46"95; 4. Magliveras 14'47"66; 5. Rosi 15'06"97; 6. Radaelli 15'11"04; 7. Fanelli 1 giro; 8. Iandiorio 1 giro; 9. Rossello 5 giri; 10. Cardelli 8 giri.

□ Giro più veloce: Talin in 57"30 alla media di 103,665 kmh.

#### GRUPPO N

**Classe 1300:** 1. Montanari (Talbot) in 34'58"51 alla media di 84,917 kmh; 2. Sabatino (Talbot) 1 giro; 3. «Poker» (Talbot) 1 giro; 4. Carlini (A112) 1 giro; 5. Stefani (A 112) 1 giro; 6. Mancini (A 112) 1 giro; 7. Binarelli (A 112) 2 giri.

□ Giro più veloce: Montanari in 1'08"64 alla media di 86,538 kmh.

**Classe 1600:** 1. Repetto (Peugeot 205) in 34'35"24 alla media di 88,732 kmh; 2. Braga (Ford Escort) 34'54"87; 3. Galosi (Peugeot 205) 34'46"84. □ Giro più veloce: Repetto in 1'05"34 alla media di 90,909 kmh.

**Classe 2000:** 1. Marangone (R5 Gt Turbo) in 33'52"39 alla media di 90,603 kmh; 2. Raimondi (R5 Gt turbo) 33'57"95; 3. Marchiol (R5 Gt Turbo) 33'58"28; 4. Beltrami (Fiat Ritmo 130) 34'56"91; 5. Butti (Fiat Ritmo 130) 1 giro; 6. Baldanzi (R5 Gt Turbo) 8 giri; 7. Addari (Fiat Ritmo 130) 16 giri.

□ Giro più veloce: Marchiol in 1'04"16 alla media di 92,581 kmh.

**Classe oltre 2000:** 1. Ferraro (Ford Escort) in 34'53"26 alla media di 87,968 kmh; 2. Leonori (Saab 900 T) a 7 giri.

□ Giro più veloce di Ferraro in 1'03"79 alla media di 93,118 kmh.

#### GRUPPO A

**1. divisione:** 1. «Tobi» (Alfa 33) in 31'14"04 alla media di 95,089 kmh; 2. Galimberti (Golf Gti) a 1 giro; 3. Bigliuzzi (Alfa 33) 1 giro; 4. Lanfri (Golf Gti) 2 giri; 5. Medico (Talbot) 2 giri; 6. Pera (Toyota) 2 giri; 7. Paludetti (Metro Mg) 2 giri; 8. Pellegrini (Alfasud Sprint) 5 giri.

□ Giro più veloce: Galimberti 1'01"11 alla media di 97,202 kmh.

**2. divisione:** 1. Filippini (Bmw 635) in 30'21"12 alla media di 101,114 kmh; 2. Giudici (Bmw 635) 30'22"56; 3. Chiapparini (Alfa 75) 1 giro; 4. Soli (Alfa Romeo Gtv 6) 1 giro; 5. Nocchi (Alfa Romeo GTV) 2 giri; 6. Giudici (Alfa Romeo GTV 6) 2 giri.

□ Giro più veloce: Giudici in 58"06 alla media di 102,308 kmh.

#### FORMULA 4

**Assoluta:** 1. Zoboli (Blm) in 25'52"24 alla media di 91,841 kmh; 2. Schiattarella (Blm) 25'52"58; 3. Temmi (R. Selene) 26'41"36; 4. Sarzi (Condor) 1 giro; 5. Pagiaro (Condor) 1 giro; 6. Lava (Blm) 3 giri; 7. Lisi (Condor) 11 giri; 8. Tarabelli (Condor) 12 giri.

□ Giro più veloce: Zoboli in 1'01"62 alla media di 96,397 kmh.

## VELOCITÀ IN CIRCUITO/Challenge Mazzalupi

# Nataloni doppio

A Vallelunga il pilota romano vince prima con la Lancia 037 quindi con l'Osella Gr. 6. Bene il nostro lettore Zanetti

**VALLELUNGA** - Continuando il suo fortunato filone la Salerno Corse è stata confortata in questa quinta prova, con pioggia, dello Challenge Mazzalupi Austin Rover dalla partecipazione di 150 piloti. Sul circuito di casa il matatore della giornata è stato Germano Nataloni. Il pilota di Nepi ha finito per siglare la migliore prestazione della gara con la Lancia 037. Sotto la pioggia Nataloni si è poi ripetuto con la Osella dopo aver debellato la resistenza dei coriacei Temperini e Massimo Saccomanno. Lazzarini (Opel) e Frezza, Fiorelli e Cormidi con le Renault Turbo hanno dato vita a un bel duello nella gara riservata al Gr. A fino a 2000. Assieme alle monoposte erano state raggruppate le Sport Nazionali. Alla fine ha vinto Fiorillo (Lucchini). Assieme alle Gr. A fino a 1150 vi erano le Metro: alla fine, dopo un lungo duello risoltosi negli ultimi giri, D'Antuono (Fiat 127) ha avuto ragione Di Germoni (Mg Metro). Bene il nostro lettore Zanetti che senza strafare ha portato la Metro della concessionaria Mazzalupi al sesto posto di questo raggruppamento. (m. m.)

**Car (Cl. 1600 - 2000 - 3000):** 1. Nataloni (Lancia 037) 15 giri in 14'32"49, media 103,359 kmh; 2. Dolciami (Fiat Ritmo) 14'37"81; 3. Mazzolini (Fiat X1/9) 15'25"44; 4. Giannusso (Fiat Ritmo) 1 giro; 5. Laudato (Fiat Ritmo) 1 giro; 6. Nucera (Fiat Ritmo) 1 giro; 7. Moselli (Ferrari 308) 1 giro; 8. Condina (Lancia Beta Montecarlo) 2 giri; 9. Tocci (Austin Rover Vitesse) 2 giri.

□ Giro più veloce: il 2. di Nataloni in 56"81, media 105,826 kmh.

**GRUPPO B (1600); SPECIAL CAR (Cl. 1150 - 1300 - 1400):** 1. Cuomo (Fiat Ritmo) 15 giri in 18'09"18, media 82,796 kmh; 2. Satriano (Fiat 127) 18'13"98; 3. Celentano (Fiat Ritmo) 18'56"66; 4. Candida (Fiat X1/9) 19'12"92; 5. Palmisano (Fiat 128) 19'18"28; 6. Iovine (Fiat X1/9) 19'18"42; 7. Di Fulvio (Fiat 128) 1 giro; 8. Sperati (Fiat 128) 1 giro; 9. Pirone (Ritmo) 1 giro; 10. Carbone (Fiat Ritmo) 2 giri; 11. Decina (Fiat X1/9) 2 giri.

□ Giro più veloce: il 2. di Cuomo in 1'07"53, media 89,027 kmh.

**SPORT NAZIONALE:** 1. Fiorillo (Lucchini) 15 giri in 16'33"53, media 90,767 kmh; 2. Palmieri (Chevron B 23) 16'36"31; 3. Cestanzi (Ralt RT/3) 16'40"84; 4. Giorgio (Lucchini) 17'40"67; 5. Casalini (Osella Pa/8) 1 giro; 6. Santelli (Ralt RT/3) 2 giri.

□ Giro più veloce: il 15. di Fiorillo in 1'03"10, media 95,277 kmh.

**GRUPPO 6 (Cl. 1300 - 1600 - 2000):** 1. Nataloni (Osella Pa/10) 15 giri in 15'58"82, media 94,053 kmh; 2. Temperini (Osella

**Nella gara riservata alle vetture Gr. A fino a 1150 e alle Austin Metro si è ben difeso il nostro lettore Zanetti, al debutto assoluto in pista (FotoStudio '83)**



Pa/8) 16'01"78; 3. Saccomanno M. (Osella Pa/9) 16'05"76; 4. Comegna (Osella Pa/8) 16'14"80; 5. Nucera (Osella Pa/8) 16'16"27; 6. Saccomanno E. (Osella Pa/9) 5 giri.

□ Giro più veloce: il 14. di Saccomanno M. in 1'00"90, media 98,719 kmh.

**GRUPPO A (1100 - 1150); Metro Mg:** 1. D'Antuono (Fiat 127) 15 giri in 17'42"58, media 84,869 kmh; 2. Germoni (Metro Mg) 17'43"72; 3. Cardinali (Fiat 127) 17'43"87; 4. De Cesare (Metro Mg) 17'53"47; 5. Cavallucci (A 112) 17'54"63; 6. Zanetti (Metro Mg) 18'06"96; 7. Rea (A 112) 18'19"04; 8. Cantù (A 112) 18'22"83; 9. Santucci (Fiat 127) 18'22"98; 10. «Nivas» (Metro Mg) 4 giri; 11. Perni (Metro Mg) 4 giri.

□ Giro più veloce: l'11. di Cardinali in 1'09"18, media 86,904 kmh.

**GRUPPO N (Cl. 1600 - 2000 - 2500); HOBBY CAR (Cl. 1300 - 1600):** 1. Fiordelisi

(Renault 5T) 15 giri in 17'48"49; 2. Della Rocca (Vw Golf) 18'01"08; 3. Abbandonato (Peugeot 205) 18'15"64; 4. Vaccaro (Vw Golf) 18'15"88; 5. Pandolfi (Fiat Ritmo) 18'27"20; 6. Silvetto (Ford Escort) 18'38"61; 7. Esposito (Alfasud Sprint) 18'39"50; 8. Monteforte (Talbot Sunbeam) 1 giro; 9. Verre (Vw Golf) 1 giro.

□ Giro più veloce: il 14. di Santulli in 1'09"38, media 86,653 kmh.

**SPECIAL CAR (Cl. 700):** 1. Laganà (Fiat 126) 15 giri in 17'50"73, media 84,223 kmh; 2. Esposito (Fiat 126) 18'00"80; 3. Fiore (Fiat 126) 18'20"67; 4. Turco (Fiat 126) 18'39"47; 5. Teghel (Fiat 500) 18'56"95; 6. Fia (Fiat 126) 19'02"29; 7. Coccia (Fiat 126) 1 giro; 8. Leone (Fiat 126) 1 giro; 9. Forni (Fiat 126) 1 giro; 10. Barbacane (Fiat 126) 1 giro; 11. Grupi (Fiat 126) 2 giri.

□ Giro più veloce: il 3. di Laganà in 1'08"81, media 86,371 kmh.

## SLALOM/Ennesimo successo del vercellese nella gara toscana

# Cesari più forte del Marmo

**PIETRASANTA.** Il pluricampione italiano Augusto Cesari su Dallara X-1/9 si è aggiudicato il 3. slalom Trofeo Città del Marmo, ultima prova valida per la Coppa Csaì 3. zona e per l'Open Slalom '86. Come era nelle previsioni della vigilia a dominare entrambe le batterie è stato Augusto Cesari, che nonostante il fondo bagnato da una fittissima pioggia che ha

iniziato a cadere a metà della 1. manche, non ha avuto eccessivi problemi a controllare un grintoso Erberto Rossi (vincitore della passata edizione) distaccato di solo un secondo. Nel Gruppo A vittoria del bravo Ugo Giordanino su Peugeot 205 Gti. A Guarducci il Gruppo N con la sua Renault 5 Gt Turbo. (d. c.)

### VELOCITÀ IN PISTA

Vallelunga, 19 ottobre 1986

### Challenge Mazzalupi

Quinta prova della serie

### Le classifiche

#### GRUPPO N

**Classe 1000 - 1150 - 1300:** 1. Morra (Talbot Samba Rallye) 15 giri in 17'05"36, media 87,950 kmh; 2. Mazza (Fiat 127) 17'15"93; 3. Torbi (A 112) 17'18"82; 4. Rea (A 112) 17'23"92; 5. Boccia (A 112) 17'29"32; 6. Pitrorri (A 112) 17'35"40; 7. Auriemma (A 112) 17'37"18; 8. Rinaldi (Fiat 127) 17'41"09; 9. Benanno (A 112) 17'41"35; 10. Vitolo (A 112) 17'46"90; 11. Spirito (A 112) 18'00"39; 12. Pignuolo (A 112) 18'06"73; 13. Savastano (A 112) a 1 giro; 14. Cioffi (Fiat Panda) 1 giro; 15. Laudano (Fiat Panda) 3 giri; 16. Sessa (A 112) 4 giri.

□ Giro più veloce: il 12. di Morra in 1'07"04, media 89,678 kmh.

#### GRUPPO A

**Classi 1300 - 1400 - 1600 - 2000:** 1. Lazzari (Opel Kadett) 15 giri in 17'11"55, media 87,422 kmh; 2. Frezza (Renault 5 Turbo) 17'13"51; 3. Fiorelli (Renault 5 turbo) 17'13"51; 4. Cormidi (Renault 5 Turbo) 17'19"20; 5. Attanasio (Vw Golf) 17'29"95; 6. Jacovella (Alfetta Gtv) 17'40"47; 7. Sellitti (Alfa Romeo 33) 18'08"09; 8. Quarantone (Talbot Samba Rallye) 1 giro; 9. Belmonte (Fiat Ritmo 130) 1 giro; 10. Tricarico (Talbot Sunbeam) 1 giro; 11. Tarulli (Renault 5 turbo) 1 giro; 12. Palumbo (Vw Golf) 1 giro; 13. Castellano (Vw Golf) 2 giri; 14. Franzese (Fiat Ritmo 130) 2 giri.

□ Giro più veloce: il 15. di Cormidi in 1'05"18, media 92,237 kmh.

#### GRUPPO B

(Cl. 2000-3000); Gr. A (Cl. 2500); Special

### SLALOM

Pietrasanta (LU), 19 ottobre 1986

### 3. Trofeo Città del Marmo

Valido per Coppa Csaì 3. zona, Open Slalom '86

### Le classifiche

**Assoluta:** 1. Cesari (Dallara X1/9) pen. 190,51; 2. Rossi (Fiat X1/9) 191,63; 3. Soracco (Fiat X1/9) 195,34; 4. Del Santo (Fiat X1/9) 197,42; 5. Guarducci (Renault 5 Gt) 197,97; 6. Balestrero (A 112 Ab.) 198,77; 7. Sanesi (Renault 5 GT) 199,57; 8. Giordanino (Peugeot 205 GTI) 199,87; 9. Cappellini (Fiat X1/9) 200,06; 10. Cecchi (Samba Rally) 200,37.

#### GRUPPO N-13

**Classe 1150:** 1. Rennacci pen. 211,67; 2. Vecchi 213,64; 3. Ricci 215,23; 4. Della Bartola 215,29; 5. Andolina 218,05; 6. Mani 220,91; 7. Ceccarini 221,15; 8. Moriconi 225,63; 9. Menconi 235,58. Tutti su A 112 Abarth.

**Classe 1900:** 1. Banchieri (Fiat X1/9) pen. 221,62; 2. Sciarra (Simca R2) 230,74; 3. Batoni (Simca R2) 232,66.

**Classe 1600:** 1. Filippi pen. 207,60; 2. Scorcione 210,60; 3. Bormida 218,33; 4. Patrone 220,02 (Tutti su Peugeot 205 Gti); 5. Dogi (Fiat X1/9) 231,42.

**Classe oltre 1600:** 1. Guarducci pen. 197,97; 2. Sanesi 199,57; 3. Lenci 210,47;

4. Vannucci 216,74. Tutti su Renault 5 Gt Turbo

#### GRUPPO A

**Classe 1150:** 1. Pellegrini (Fiat 127 Sport) pen. 212,23; 2. Sanguinati (A 112 Ab.) 213,39; 2. Papini (Fiat 127 Sport) 216,08; 4. Santini (Fiat 127 Sport) 218,40; 5. Di Domenico (Fiat 127 Sport) 222,76; 6. Rafanelli (A 112 Ab.) 224,95; 7. Mazzotti (A 112 Ab.) 232,66; 8. Cancherini (A 112 Ab.) 232,97; 9. Gasperetti (Fiat 127 Sport) 244,37.

**Classe 1600:** 1. Giordanino (Peugeot 205 Gti) pen. 199,87; 2. Cecchi (Samba Rally) 200,37; 3. Ferrari (Samba Rally) 203,43; 4. Gianni (Peugeot 205 Gti) 204,89; 5. Scarpellini (Talbot Ti) 204,97; 6. Toninelli (Peugeot 205 Gti) 206,21; 7. Giorgini (Talbot Ti) 208,96; 8. Bisio (Golf GTI) 217,13.

**Classe oltre 1600:** 1. Togni (Alfetta Gtv) pen. 221,14; 2. Giovannelli (Renault 5 Gt) 231,53; 3. Brinati (Kadett Gsi) 365,86.

#### GRUPPO SPECIALE

**Classe 700:** 1. Ceccarelli pen. 232,40; 2. Brunori 238,32. Tutti su Fiat 500/700.

**Classe 1000:** 1. Saccone (A 112) pen. 213,04; 2. Polvani (A 112) 229,15; 3. Ferrari (Fiat 127) 230,99; 4. Vannoni (A 112) 234,18.

**Classe 1150:** 1. Balestrero (A 112 Ab.) pen. 198,77; 2. Mastroeme (Fiat 127)

212,93; 3. Puccetti (A 112 Ab.) 219,75; 4. «Adhara» (A 112 Ab.) 230,07; 5. Macchi (Fiat 128) 284,05.

**Classe 1300:** 1. Rossi (Fiat X1/9) 191,63; 2. Soracco (Fiat X1/9) 195,34; 3. Del Santo (Fiat X1/9) 197,42; 4. Malvisio (Fiat X1/9) 202,93; 5. Pettinato (Fiat X1/9) 210,28; 6. Pardini (Alfasud) 216,67; 7. Pedriella (Mini-Cooper) 230,27; 8. Grotti (Fiat X1/9) 230,59; 9. Buffoni (Fiat X1/9) 231,65; 10. Bellasi (Alfasud) 241,75; 11. Cosentino (Simca R2) 246,06; 12. Paroli (Alfa Gt) 259,64.

**Classe 1600:** 1. Cappellini (Fiat X1/9) 200,06; 2. Batola (Alpine A 110) 202,24; 3. Perini (Fiat X1/9) 206,30; 4. «Pipino» (Austin Morris) 233,36.

**Classe 2000:** 1. Cesari (Dallara X1/9) pen. 190,51; 2. Genovesi (Fiat 124 Ab.) 219,12; 3. Coroni (Kadett Gte) 227,43; 4. Lici (Alfa Romeo Gp) 228,13; 5. Cipriani (Bmw) 233,12; 6. Cecere (Kadett Gpe) 234,46; 7. Muraro (Beta Montecarlo) 253,65.

**Classe Oltre 2000:** 1. Vita (Ascona 400) pen. 207,48; 2. Peccianti (Lancia Stratos) 209,18; 3. Vanni (Porsche 911) 216,99; 4. Rivera (Porsche 3000) 226,85.

#### PROTOTIPI

**Classe 1000:** 1. Musso pen. 219,21; 2. Tarulli 230,21 (tutti su Fiat 500/1000).

**Classe oltre 1000:** 1. Pagliari (Abarth 2000) pen. 210,80.

F. PANDA/È terminato il Trofeo Cadetti 86

## Bis di Melgrati

Il pilota della Tatuus, già vincitore della serie nazionale, si è aggiudicato sul filo di lana anche il campionato monzese



Frosinini (36) e Melgrati (1), FotoCiccarone

**MONZA** — Chi era venuto a Monza convinto di assistere alla passeggiata trionfale di Melgrati ha sbagliato tutto. Luca ha vinto il suo terzo titolo di cadetto (oltre a quello nazionale, già messo in tasca la scorsa settimana), ma, da come si erano messe le cose alla prima curva, sembrava che tutto volgesse a favore del suo diretto rivale, Andrea Savio. Una partenza infelice, una ruotata presa e il testacoda conseguente avevano messo in grossa crisi Melgrati, pareva proprio che si fosse giocato tutto il campionato in cento metri. Ma con la testardaggine che lo contraddistingue, con la sua esperienza e la classe che non gli difetta, Melgrati però rimontava, dall'ultima posizione e quando il gruppo di testa era in vista, altro colpo di scena. Nella bagarre per il primo posto un pilota non si accorgeva di Melgrati in arrivo e lo spingeva sul guard-rail. Così Luca era costretto a frenare la sua corsa per la seconda volta. Davanti era proprio Savio a condurre il carosello e il pilota di Ermolli, ormai, sentiva odore di vittoria. Ma il motore decideva di piantar-

lo in asso e contemporaneamente Melgrati riprendeva il gruppo di testa. Con questa serie di colpi di scena si è chiuso il 22. Trofeo Cadetti Agip 86 e nell'ultima gara, vittoria a sorpresa di un pilota non considerato da nessuno, ma che appena ha avuto un mezzo adeguato tra le mani si è fatto vedere. Si tratta di Duilio Frosinini, 35 anni, moglie e due figli, che non assomiglia proprio agli altri che corrono il «Cadetti» soprattutto vista l'età. Già al via si era capito che c'era chi voleva la battaglia ed infatti Melgrati è stato il primo a farne le spese. Il tempo di arrivare in parabola con Mercatelli, Peres e Notarnicola che restavano coinvolti in un incidente. Sull'olio lasciato in pista dai tre in seguito scivolavamo: Radaelli (era primo), Caprotti (era in testa anche lui), Lodola, Quartero, D'Alessio, Valori e Brusadelli. Un bel mucchio. Al termine la volata finale: vince Frosinini, 2. Melgrati, che fa suoi 9 punti e il titolo, e quindi Canni Ferrari.

Paolo Ciccarone

### VELOCITÀ IN CIRCUITO

Monza inizio ottobre 1986

#### Trofeo Cadetti Agip

Ultima prova

#### Le classifiche

**1. Batteria:** 1. Melgrati (Tatuus) 10 giri in 10'21"28 alla media di 139,357 kmh; 2. Caprotti (Tatuus) 10'21"40; 3. Mercatelli (Mig) 10'21"56; 4. Cazzani (CrS) 10'21"90; 5. Brusadelli (Brusadelli) 10'22"05; 6. Notarnicola (Cipi) 10'22"80; 7. Rovera (Ermolli) 10'24"00; 8. Quartero (Barrelli) 10'36"48.

**2. Batteria:** 1. Redaelli (Redaelli) 10 giri in 10'17"34 alla media di 140,140 kmh; 2. Savio (Ermolli) 10'17"96; 3. Canni Ferrari (Tatuus) 10'18"20; 4. Ballabio (Tatuus) 10'18"57; 5. Aghemio (Domingo) 10'25"18; 6. Sirna (Cavallini) 10'25"39; 7. Valori (GSV) 10'25"62; 8. D'Alessio (Maco) 10'25"85.

**3. Batteria:** 1. Bianchi (Ermolli) 10 giri in 10'14"57 alla media di 140,878 kmh; 2. Ottini (CrS) 10'14"95; 3. Maddonini (Ellenne) 10'15"06; 4. Frosinini (Ermolli) 10'21"64; 5. Nonnato (Tatuus) 10'21"84; 6. Peres (Tatuus) 10'22"02; 7. Debellis (M2) 10'22"21; 8. Lodola (Tatuus) 10'35"72; 9. Toffoli (Tatuus) 10'39"40.

**Finale:** 1. Frosinini (Ermolli) 22 giri in 22'49"85 alla media di 139,048 kmh; 2. Melgrati (Tatuus) 22'50"09; 3. Canni Ferrari (Tatuus) 22'50"32; 4. Maddonini (Ellenne) 22'50"55; 5. Ottini (CrS) 22'50"83; 6. Ballabio (Tatuus) 22'51"02; 7. Cazzaniga (CrS) 22'51"52; 8. Bianchi (Ermolli) 22'52"09; 9. Aghemio (Domingo) 22'57"35; 10. Rovera (Ermolli) a 1 giro; 11. Sirna (Cavallini) 1 giro; 12. Debellis (M2) a 2 giri.

□ Giri più veloci: non comunicati.

## Trofeo Uno Turbo Campionato aperto

**PERGUSA** — Si pensava che la gara in circuito, a Pergusa, avrebbe finalmente chiarito qualche cosa sulla classifica di questo Trofeo Uno Turbo che si sta avviando alla sua conclusione. Invece nulla, la corsa ha detto primo Mertoli, secondo Vasta. Poi i commissari hanno corretto l'ordine di arrivo, e la gara è stata vinta dal terzo classificato: Nunzio Anastasi. Mertoli e Vasta in verifica, una volta aperti i motori, si sono trovati contestati rispettivamente la testata irregolare e il collettore di scarico fuori tolleranza e per questo sono stati tolti dalla classifica. I due naturalmente hanno opposto appello ma, ed è quello che conta, il trofeo è ancora tutto da decidersi.

### VELOCITÀ IN CIRCUITO

Pergusa (En), 19 ottobre 1986

#### Trofeo Uno Turbo

Penultima prova

#### Le classifiche

**1. manche:** 1. Mertoli 21'27"61 alla media di 138,395 kmh; 2. Di Re 0'45; 3. Vasta a 2'36; 4. Anastasi a 2'94; 5. «Jimmi» a 3'17; 6. Marino a 3'82; 7. Zambardi a 5'67; 8. Ferrazzano a 6'16; 9. Muccio a 8'44. 10. «Bairo» a 21'03; 11. Landolina a 21'43. 12. Anastasi a 27'02; 13. Scaccianoe a 46'15; 14. Profeta a 1'01'43; 15. Di Salvo a 7 giri; 16. «Nernak» a 8 giri; 17. «Iver» a 9 giri.

**2. manche:** 1. Vasta 23'23"31 alla media di 132,389 km/h; 2. Mertoli a 1'13; 3. Anastasi a 26'49; 4. Marino a 32'49; 5. Scaccianoe a 1'23'41; 6. Zambardi a 1'33'76; 7. Muccio a 1'34'91; 8. Profeta a 1'35'31; 9. Anastasi a 1'46'54. 10. Landolina a 2'08'14; 11. «Jimmi» a 1 giro; 12. «Bairo» a 5 giri; 13. Ferrazzano a 6 giri; 14. Di Re a 8 giri.

**Finale:** 1. Mertoli 44'52"05 alla media di 132,389 km/h; 2. Vasta a 1'23; 3. Anastasi a 28'30; 4. Marino a 35'18; 5. Zambardi a 1'38'30; 6. Muccio a 1'42'22; 7. Scaccianoe a 2'08'43; 8. Anastasi a 2'12'43; 9. Landolina a 2'28'44; 10. Profeta a 2'35'61; 11. «Jimmi» a 1 giro; 12. «Bairo» a 5 giri; 13. Ferrazzano a 6 giri; 14. Di Re a 8 giri.

□ Squalificati per irregolarità tecniche.

SLALOM/Tommasi, Pelleriti e De Luca protagonisti

## A Borgopartenope lotta a tre

**COSENZA** — 45 piloti hanno preso il via al 2. Slalom di Borgo Partenope organizzato da un apposito comitato in collaborazione con la Cosenza Corse. Fin dalla 1. batteria si sono dati battaglia Gigi Tommasi su R 5 Turbo, Pelleriti e De Luca entrambi su Porsche Sc. La Renault del pugliese si è imposta sia nella 1. che nella 2. manche, Pelleriti e il casertano De Luca finiscono rispettivamente al 2. e 3. posto. Al 4. e 5. posto si piazzano due Fiat 126 guidate rispettivamente da Galia e Mercuri. Il beniamino locale Vizza deve accontentarsi del 6. posto essendo riuscito a mettere a punto il suo prototipo spinto da un motore Fiat 1400. Nella Classe 1000 Rizzo, su A

112, si è aggiudicato la vittoria. La classe M l'ha vinta Stellato aggiudicandosi entrambe le manches. Tra i prototipi (classe 1000) fin dalla 1. manche si sono dati battaglia La Valle, Galia, Oliverio e Carpino: alla fine l'ha spuntata Galia. Il cosentino Gervasi, specialista delle cronoscalate, si è presentato al via di questo slalom su A 112, conquistando la vittoria di classe. Continua la stagione negativa dei cosentini De Luca, dominatori nella scorsa stagione, difatti la Simca di Armando non è andato al di là del 3. posto di classe, mentre Aldo con la sua Alfa Romeo Gta è finito al 2. posto di classe.

Luigi Marozzo

### SLALOM

Borgopartenope (Cs), 19 ottobre 1986

#### 2. Slalom di Borgopartenope

#### Le classifiche

**Assoluta:** 1. Tommasi (R5) 1'16"30; 2. Pelleriti (Porsche) 1'17"05; 3. De Luca G. (Porsche) 1'19"61; 4. Galia (126) 1'22"51; 5. Mercuri (126) 1'23"44; 6. Vizza (Fiat 1400) 1'24"09; 7. Stellato (Simca R2) 1'26"97; 9. Rizzo (A112) 1'27"79; 10. Chiarella (A 112) 1'27"91.

#### GRUPPO N/1/3

**Classe 1150:** 1. De Luca M. 1'30"61; 2. Gervasi 1'39"17 (entrambi su A112).  
**Classe 1300:** 1. Ambrosi (Samba) 1'36"23; 2. Bassano (Samba) 1'43"41; 3. Grimaldi (Fulvia) 1'46"65.  
**Classe 1600:** 1. Iacovino (Alfasud) 1'32"87.

**Classe oltre 1600:** 1. Batacchi (R5) 1'32"93; 2. Siracusa (Delta) 1'35"67.

#### GRUPPO A-2-4

**Classe 1150:** 1. Cittisalle (A112) 1'27"91; 2. Spizzirri (127) 1'28"86; 3. Molinari (A112) 1'35"06.

**Classe 1600:** 1. Catanzariti (Samba) 1'34"12.

**Classe oltre 1600:** 1. Lipari (Ritmo) 1'26"97.

#### GRUPPO SPECIALE

**Classe 700:** 1. Mercuri (126) 1'23"44; 2. Alcamo (500) 1'29"15.

**Classe 1000:** 1. Rizzo (A112) 1'27"79; 2. Filice (A112) 1'31"52; 3. Lo Presti 1'33"40; 4. Grandinetti 1'36"17; 5. Tiano 1'36"72 (gli altri su Fiat 127).

**Classe 1150:** 1. Falco 1'30"71; 2. Ruffolo 1'35"96; 3. Gatto 1'51"00 (tutti su Fiat 128).

**Classe 1300:** 1. Stellato (Simca) 1'25"09; 2. Toscano (128) 1'29"10; 3. Lipari (X1/9) 1'41"39; 4. Dragone (X1/9) 1'44"47.

**Classe 1600:** 1. Molinaro (Alfa Romeo) 1'36"39; 2. Rusciello (X1/9) 1'47"04.

**Classe 2000:** 1. Tommasi (R5) 1'16"30; 2. De Luca (Gta) 1'30"47; 3. Guida (Opel) 1'39"88; 4. Barile (Escort) 1'42"30.

**Classe 3000:** 1. Pelleriti (Porsche) 1'17"05; 2. De Luca G. (Porsche) 1'19"61.

#### PROTOTIPI

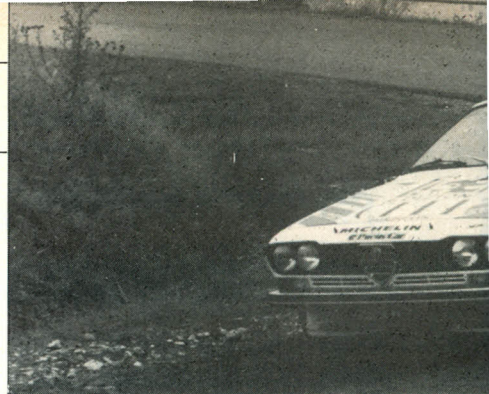
**Classe 1000:** 1. Galia (126) 1'22"51; 2. La Valle (600) 1'30"03; 3. Carpino (500) 1'31"36; 4. Oliverio (600) 1'32"35; 5. Beltrano (500) 1'40"25.

**Classe oltre 1000:** 1. Vizza (Fiat 1400) 1'24"09; 2. Turco (1000 A) 1'28"10; 3. De Luca (Simca) 1'28"35; 4. Bruno (600 T) 1'53"58.

## RALLY 2. SERIE/Scarpelli-Gaeta a Piacenza

# L'Alfa va forte

La coppia romagnola con la loro Alfetta Gtv si è imposta alla grande vincendo quattro delle sei prove speciali



**PIACENZA** — L'ottava edizione del rally di una Valle Piacentina era qualcosa di più di una semplice ripetizione di una gara che, con cadenza biennale, interessa a turno una delle vallate della provincia di Piacenza: questa volta la prova del nove sulla possibilità di continuare a gareggiare sulle strade del piacentino dopo il mortale incidente accaduto a marzo e che costò la vita al dodicenne Emiliano Spallazzi, finito sotto le ruote della A 112 condotta dalle bolognesi Martinetti-Minghetti, incolpevoli investitrici. Un incidente sicuramente estraneo al tema sicurezza nei rallies, come ha appurato anche l'autorità giudiziaria, ma che sino all'ultimo ha lasciato in forse la disputa di questa gara malgrado gli organizzatori avessero ottemperato a tutte le disposizioni vigenti per le gare di regolarità. Alla fine, però, il ristretto numero di volenterosi che sostengono il rallyismo locale hanno avuto la meglio: il rally si è fatto ed ha avuto uno splendido successo sia in termini di partecipazione che presso il pubblico. Un buon punto di partenza per prepararci a risolvere gli altri non facili problemi che travagliano la specialità a Piacenza. Sul piano pura-

mente sportivo la corsa ha confermato la tradizione che vuole i romagnoli trionfatori da queste parti: stavolta, ed è la seconda, è toccato a Scarpelli-Gaeta con la Alfetta Gtv che si sono aggiudicati ben quattro delle sei prove speciali e che hanno avuto via

libera non appena le strade, inizialmente bagnate dalla pioggia notturna, si sono asciugate. A fronte di ben 115 partenti, un record, e di una folla in alcuni punti strabocchevole (la prova in discesa del Cerro è stata abbreviata di circa 500 m. per motivi di

sicurezza visto il troppo pubblico) a giocare la vittoria sono stati i cinque piloti che monopolizzano l'albo d'oro della gara: Scarpelli, Sassi, Pelloni, Fiori (finiti poi nell'ordine) e Ottaviani, quest'ultimo uscito di strada alla quarta prova mentre era al comando appaiato a Scarpelli. La svolta della gara è stata proprio su questa frazione, in cui Scarpelli ha rifilato 4" ai più diretti antagonisti, ripetendosi, anche se con distacchi minori, nelle due speciali successive.

**Gianni Cogni**

## Autocross in Campania

**APICE** — Gli appassionati di automobilismo della Campania non possono certo lamentarsi in fatto di corse automobilistiche, adesso (dopo tante gare delle varie specialità) è arrivato anche l'autocross. È stata l'Associazione motoristica sannitica che domenica 19 ottobre ha organizzato il primo trofeo di autocross, che prende il nome dallo stesso sodalizio. Numerosissimi spettatori, nonostante le incerte condizioni del tempo hanno fatto da cornice allo splendido percorso del crossodromo «Apice» su cui si sono dati battaglia ventisei piloti. Nella classe 3500 l'ha spuntata Leonello Arduini di Latina. Arduini, di recente passato agli slalom, ha avuto dalla sua parte anche una buona dose di fortuna, in quanto il dominatore della finale, Romoletto, si è fermato a pochi giri dal termine per rottura del cerchione. (r. m.)

### AUTOCROSS

Apice (BA), 19 ottobre 1986

#### 1. Trofeo Ams

**Le classifiche Classe 1000:** 1. Carollo (Fiat 850 Coupé) 8 giri in 10'19"31 a 54'43 km/h; 2. Bacilieri (Fiat X 1/9) a 14'15"; 3. Nicolucci (Fiat X 1/9) a 39"17; 4. Zanellato (Fiat 126) a 51"19; 5. Montebello (Fiat 500) a 59"86; 6. Giangregorio (Fiat 126) a 1'21"03; 7. Celano (Fiat 600) a 1'22"3".

**Classe 1500:** 1. Consoli (Simca Coupé) 8 giri in 9'57"23 a 56'43 km/h; 2. Cestra a 5"14; 3. Montanari (Fiat 850 Spider) a 26"75; 4. Sardellutti a 27"72; 5. Spagnol (Simca R2) a 34"7; 6. Consoli M. a 36"87. (Tutti gli altri su Fiat X 1/9).

**Classe 3500:** 1. Arduini (Porsche 911) 8 giri in 11'01"94 a 50,95 km/h; 2. «Romoletto» (Porsche 911) a 2 giri; 3. Villa (Fiat X 1/9) a 5 giri.

## AUTOCROSS/Assegnato anche il triveneto a squadre

# Susan ancora campione

**VACCARINO** — Sul mondo dell'autocross triveneto è calato il sipario stagionale con una giornata che ha visto sul più alto pennone sventolare la bandiera con i colori della Scuderia Hornet Corse di Padova, riconfermata campione triveneto per società e che ha avuto nel suo pilota numero uno, Luigi Susan il grande trionfatore. Dopo il titolo tricolore conquistato a Pavia, Luigi Susan su Alfa Romeo 3300 4x4 si è imposto alla grande nella finale riservata ai prototipi segnando anche il miglior tempo assoluto della gara con 5'46"1 davanti a Gianni Cosmo delle Frece Azzurre e all'udinese Franceschino Chiandussi su Ford 1600. A Susan che ha bissato il successo in campo triveneto è andata l'artistica coppa messa in palio dalla Ima-Saf, la fabbrica di marmite di Cittadella. Nella classe C (fino a 3500

cc) successo di Libero Savio su Lancia 037 della Scuderia Asolo Corse davanti a Luigino Ruffato del Team Padova cross su Porsche 2700 4x4 che si è laureato campione triveneto della classe. Precedendo Pierluigi Dal Bo su Renault 5 Turbo della Scuderia Bielle Roventi di Spresiano. Appassionante la finale della classe B con la vittoria di Daniele Cavinin su Panda 4x4 della Scuderia 4 Assi, mentre il titolo triveneto è andato ad Armando Ferencic. Da sottolineare il quinto posto conquistato da Maurizio Voltan su Fiat X1/9, bersagliato dalla sfortuna nelle prove di qualificazione e che in finale è riuscito a rimediare a pneumatici di fortuna, sfatando così la mala sorte che lo ha preso di mira per l'intera stagione. Infine vittoria di Lazzari nella classe A e al loro triveneto al trevigiano Giuliano Gallon.

### Atilio Trivellato

### AUTOCROSS

Vaccarino (PD), 19 ottobre 1986

#### Trofeo Ima-Saf

Ultima prova del campionato triveneto

#### Le classifiche

**Classe 1000:** 1. Lazzari Contato (Fiat 500) 6'41"8; 4. Zanin (Fiat 500) 7'10"3; 5.

Fontana (Fiat 050) 7'16"2; 6. Gallon (Fiat 850) 7'19".

**Classe 1500:** 1. Cavinin (Panda 4x4) 6'22"5; 2. Pozzar (Fiat X1/9) 6'34"3; 3. Palmarin (Fiat X1/9) 6'36"1; 4. Sternieri (Fiat X 1/9) 6'37"8; 5. Voltan (Fiat X 1/9) 6'49"8; 6. Pupo (Fiat X 1/9) 7'03".

**Classe 3500:** 1. Savio (Lancia 037) 5'58"4; 2. Ruffato (Porsche 2,7 4x4) 6'09"; 3. Dal

Bo (Renault 5 Turbo) 6'13"1. 4. Parro (Fiat X 1/9) 6'27"; 5. Caron (Fiat X 1/9) 6'29"; 6. Zanovello (Porsche 2,7) 6'46".

**Prototipi:** 1. Susan (Alfa Romeo 3,3 4x4) 5'46"1; 2. Cosmo (Bmw Turbo) 5'54"6; 3. Gallazzo (Ford 1600) 5'59"6; 4. Chiandussi (Abarth 2000) 6'30"9; 5. Brugnaro (Golf 1500) 6'32"2; 6. Zabeo (Maserati 2000) 6'44"1.

### RALLY 2. SERIE

Piacenza, 19 ottobre 1986

#### 8. Rally di una Valle Piacentina

#### Le classifiche

**Absoluta:** 1. Scarpelli-Gaeta (Alfetta Gtv) in 11'18"; 2. Sassi-Benelli (Golf) a 7"; 3. Pelloni-Casari (Fiat Ritmo) a 10"; 4. Fiori-Pagani (Ascona) a 14"; 5. Campori-Gentili (Fiat Ritmo) a 21"; 6. Laforé-Ramponi (Fiat Ritmo) a 24"; 7. Beretta-Marchessotti (Alfa 33) a 30"; 8. Petazzi-Abbate (Golf) a 32"; 9. Rizzato-Battaglia (Opel Manta) a 34"; 10. Travagin (R5 Gt Turbo) a 37".

#### GRUPPO N

**Classe oltre 2000:** 1. Lonardonni-Crepaldi (Delta Hf) in 12'20".

**Classe 2000:** 1. Travagin in 11'55"; 2. Colombo-Roatta (Uno Turbo) a 23"; 3. Leonardi-Ferrari (Fiat Ritmo) a 32"; 4. Agazzi-Marzi (Fiat Ritmo) a 45"; 5. Zavarini (Golf) a 48"; 6. Testa-Mazzoleni (Fiat Ritmo) a 57"; 7. Ferretti-Tavoni a 1'10"; 8. Giorgio-Pozzini a 5'44" (gli altri su R5 Gt Turbo).

**Classe 1600:** 1. Coruzzi-Marconi (Ritmo 105) in 12'26"; 2. Bollio-Bovone (Fiesta) a 3"; 3. Cordano-Torreggiani (205) a 19"; 4. Lancioni-Raffaelli (Golf) a 29"; 5. Ligabue-Gibennini (205) a 30"; 6. Belotti-Facchinetti (Escort) a 59".

**Classe 1300:** 1. Giammarchi-Tamburano (Samba) in 12'50"; 2. Pizzamigli-Pittini (Corsa) a 9".

**Classe 1150:** 1. Zanelli-Dallari in 12'42"; 2. Ogliaresi-Magistro a 8"; 3. Torricelli-Trarquin a 8"; 4. Cesena-Pagani a 18"; 5. Freggia-Peonia a 32"; 6. Fracchi-Barbieri a 36"; 7. Salvade-Cocozza a 37"; 8. Corsi-Corsi a 40"; 9. Boni-Panizza a 50"; 10. Merelli-Bernardini a 1'01"; 11. Rodolfi-Bergamini a 1'36"; 12. Pari-Paiardi a 1'46"; 13. Calabrese-Ziglioli a 2'11"; 14. Ogliaresi-Scorano a 4'12" (tutti su A112 Abarth).

#### GRUPPO A

**Classe 2000:** 1. Scarpelli-Gaeta (Alfetta Gtv) in 11'18"; 2. Pelloni-Casari a 10"; 3. Fiori-Pagani (Ascona) a 14"; 4. Campori-Gentili a 21"; 5. Laforé-Ramponi a 24"; 6. Rizzato-Battaglia (Manta) a 34"; 7. Favro-Massei (R5 Gt) a 39"; 8. Ghezzi-Cavallini (Manta) a 41"; 9. Troglio-Fava (R5 Gt) a 45"; 10. Boetto-Santi a 51"; 11. Bertinotti-Seto (Kadett) a 53"; 12. Cusi-Grisendi (R5 Gt) a 55"; 13. Trovato Ferrari (Manta) a 1'03"; 14. Lena-Pavesi (Alfetta Gtv) a 1'05"; 15. Maserati-Bonetti (Ascona) a 1'37"; 16. Cavallotti-Pagani (Alfetta) a 2'07"; 17. Madama-Gogioso (Manta) a 4'25"; 18. Nicolini-Giorgio a 18'43" (gli altri su Fiat Ritmo).

**Classe 1600:** 1. Sassi-Benelli (VW Golf) in 11'25"; 2. Beretta-Marchessotti (Alfa 33) a 23"; 3. Petazzi-Abbate (Golf) a 25"; 4. Vincenzi-Burgio (Escort) a 32"; 5. Fratolotta-Cogni (Alfasud) a 39"6; 6. Boselli-Carnio (R5) a 47"; 7. Garetti-Fracassi (VW Golf) a



## RALLY 1. SERIE/La Val Camonica è dei Grazioli

# Debutto e vittoria

I fratelli bresciani salgono per la prima volta su una Lancia Rally e immediatamente centrano il successo pieno

51"; 8. Invernizzi-Giupponi (Alfasud) a 1'00"; 9. Monteverde-Terrile a 1'01"; 10. Rancati-Grisi (Alfa 33) a 1'05"; 11. Moggia-Marchini (VW Golf) a 1'07"; 12. Brandinali-Lecchi a 1'14"; 13. Grugnola Arena (R5 Alpine) a 1'17"; 14. Scali-Scali a 1'19"; 15. Bonomi-Grandini (R5 Alpine) a 1'20"; 16. Bergamaschi-Fietta (Alfasud) a 1'21"; 17. Fumi (Samba) a 1'25"; 18. Scrollini-Daccaro (Uno) a 1'32"; 19. Guglielmetti-Doppiù a 1'53"; 20. Valdetara-Bianchi a 1'58"; 21. Grassi-Zucconi a 2'10"; 22. Domaine-Gorbella (Escort) a 2'16"; 23. Pietranera-Maini a 1'26" (gli altri su Talbot T).

**Classe 1300:** 1. Ceramicola-Giardini (Samba) in 12'37"; 2. Di Pasquale-Valcanover (Corsa) a 22"; 3. Brusoni-Petrassi (Samba) a 23"; 4. Sala-Redaelli (Mini) a 1'58".

**Classe 1150:** 1. Romani-Ferri in 12'06"; 2. Saldarini-Marchesotti a 4"; 3. Gianella-Tinelli (127) a 10"; 4. Cerenghino a 14"; 5. Marinoni-Cantalupi a 15"; 6. Martinetti-Minghetti a 24"; 7. Veronese-Passone (127) a 26"; 8. Arduini-De Santis a 31"; 9. Casella-Tamburelli a 35"; 10. Fusai-Garavella a 40"; 11. Quartiroli-Spairani a 43"; 12. Beccari-Madama a 44"; 13. Caccialanza-Mazzoni a 55"; 14. Ceccantini-Massarola a 56"; 15. Frigerio-Perego a 57"; 16. Mocerlin-Ceccarelli a 1'06"; 17. Belforti-D'Arienzo a 1'06"; 18. Cigala-Cigala a 1'10"; 19. Alocci-Obino a 1'12"; 20. Travini-Bonardi a 1'16"; 21. Labita-Calvi a 1'17"; 22. Baldi-Bianco a 1'26"; 23. Scarpa-Codena (Uno) a 1'35"; 24. Negro-Negro (127) a 1'42" (gli altri su A 112).

**BOARIO TERME** — Angelo Grazioli in coppia con il fratello Giorgio ha vinto il quarto Rally di Val Camonica, organizzato dall'Acì Brescia Sport con la collaborazione del Comune di Darfo e con il patrocinio delle comuni e del Bim di Valle Camonica. Il forte pilota della scuderia «Team 1000 Miglia» su una Lancia 037 ha battuto, dopo una aspra lotta protrattasi per tutte e 10 le prove speciali (5 da ripetersi due volte) sul filo dei secondi, Alberto Montini su Porsche, vincitore della scorsa edizione. I meriti di Grazioli, che in passato si era sempre distinto sia in Gruppo N con una 127 prima e con una Ritmo poi, sia in Gruppo A, sempre con la Fiat Ritmo, stanno tutti nell'aver dimostrato di sapersi ben adattare ad una vettura tanto potente e con trazione posteriore, nonostante fosse alla primissima esperienza con la Lancia Rally. Alberto Montini dall'alto della sua esperienza, che poteva pareggiare la relativa scarsa competitività

della sua vettura, ha tenuto a battesimo, dopo Ermanno Dionisio al «Rally 3 Laghi», un altro giovane leone del rallyismo bresciano. In Gruppo A il mattatore indiscusso è stato l'equipaggio formato da Mazzoli e Morandini che si sono alternati alla guida della loro Toyota Corolla. Se non fosse intervenuto un «tempo imposto» nel corso della quinta speciale, questo equipaggio sarebbe giunto addirittura terzo assoluto.

**Francesco Spampinato**

### RALLY 1. SERIE

Darfo (BS), 18 ottobre 1986

#### 4. rally di Valle Camonica

##### Le classifiche

**Assoluta:** 1. Grazioli-Grazioli (Lancia Rally) 1'03'44; 2. Montini-Rovelli (Porsche Rs) a 10"; 3. Zigliani-Sollazzo (Porsche Rs) a 3'37"; 4. Marangon-Cinelli (Porsche 3.3) a 4'38"; 5. Mazzoli-Morandini (Toyota Corolla) a 4'39"; 6. Gregorini-Seneci

Curiazzoli a 3'06"; 7. Savoldelli-Ferrari (Escort) a 3'11"; 8. Sgualdino-Paganoni (Escort) a 3'50"; 9. Mazzucchi-Belfiore a 4'18"; 10. Galli-Milesi a 5'10"; 11. Armeni-Manfredini (Golf) a 5'04" (tutti gli altri su Peugeot 205).

**Classe 2000:** 1. Pezzoni-Ceresetti (Uno Turbo) in 1.12'13"; 2. Locatelli-Mistri (Kadett Gsi) a 9"; 3. Pe Mutti (R5 Gt turbo) a 28"; 4. Cicolari-Locatelli (Kadett Gsi) a 30"; 5. Rocchi-Rocchi (R11 Turbo) a 45"; 6. Carrara-Magoni (Kadett Gsi) a 1'07"; 7. Romano-Bellelli (Kadett Gsi) a 1'12"; 8. Maspes-Rusconi (Kadett Gsi) a 1'16"; 9. Paroli-Paroli (Uno Turbo) a 1'53"; 10. Bertoloni-bartolini (R5 Gt Turbo) a 2'05".

**Classe oltre 2000:** 1. Tagliabue-Tagliabue (Escort Rs) in 1.14'58".

##### GRUPPO A

**Classe 1150:** 1. Cattaneo-Tasin in 1.14'35"; 2. Conti-Modica (Fiat 127) a 29"; 3. Re-Sprocati a 31"; 4. Ducoli-Grassi (Fiat 127) a 38"; 5. Gasparini-Gasparini (Fiat 127) a 40"; 6. Massardi-Panni a 47"; 7. Colbrelli-Rasessa a 2'49"; 8. Buffoli-Romeo (Fiat 127) a 3'07"; 9. Zubani-Balada (Fiat 127) a 3'36"; 10. Scaccabarozzi-Lombardi (Fiat 127) a 4'29"; 11. Magoni-Tiraboschi a 4'55"; 12. Varisto-Caslini a 5'14".

**Classe 1600:** 1. Mazzoli-Morandini (Toyota Corolla) in 1.08'23"; 2. Persico-Rebessi (Toyota Corolla) a 2'47"; 3. Fasitelli-

I fratelli Grazioli, al debutto in gara con la Lancia Rally (a destra, hanno dominato e vinto il 4. Rally della Val Camonica. I romagnoli Scarpelli e Gaeta si sono imposti nel Rally di una Valle Piacentina (in alto, Attualfoto)



(Talbot) a 4'58"; 7. Sipsz-Loffi (Manta) 5'14"; 8. De Cecco-Bonometti (Manta) a 5'57"; 9. Bianchi-Pasotti (R5 Turbo) a 7'05"; 10. Persico-Rebessi (Toyota Corolla) a 7'26".

##### GRUPPO N

**Classe 1150:** 1. Cozzoli-Boffelli in 1.17'49"; 2. Moretti-Torcoli a 55"; 3. Cavagna-Gerardini a 56"; 4. Mendeni-Zendra a 2'56"; 5. Spini-Braghini a 3'18"; 6. Fiorani-Cagliardi a 3'37"; 7. Di Cintio-Ricchi a 3'39"; 8. Vitale-Gorno tempini a 4'35"; 9. Oriari-Rampinelli a 4'55"; 10. Zandanel-Zanella (Fiat 127) a 5'57"; 11. Moscardi-Zeziola (Fiat 127) a 7'29"; 12. Guaglino-Botticchio a 8'53"; 13. Cinelli-Luterini (Fiat 127) a 11'55" (tutti gli altri su A 112).

**Classe 1300:** 1. Mosconi-Berardelli in 1.15'27"; 2. Colombelli-Longhi (Talbot) a 22"; 3. Domenicali-Bulli a 22"; 4. Tommasini-Giacometti a 48"; 5. Magnani-Tornaghi a 58"; 6. Vielmi-Bassi a 1'03"; 7. Bormolini-Scaioni (Samba) a 2'38"; 8. Dabbeni-Franceschi a 2'53"; 9. Buffoli-Parolari a 3'14"; 10. Bregolato-Bizzozero a 3'49"; 11. Trussardi-Zamboni a 4'10"; 12. Uleri-Gabri a 7'00" (tutti gli altri su Opel Corsa).

**Classe 1600:** 1. Squaratti-Do in 1.11'28"; 2. Bazzoni-Benedetti a 9"; 3. Galvetti-Richini a 1'11"; 4. Cattaneo-Zugni a 2'14"; 5. Liberti-Pincetti a 2'51"; 6. Curiazzoli-

Galliani (Talbot) a 6'06"; 4. Franzoni-Bellini (Alfasud) a 6'33"; 5. Peri-Sala (Alfasud) a 7'59"; 6. Fostini-Vidaletti (R5 Alpine) a 8'42"; 7. Negretti-Meloni (Alfasud) a 9'20"; 8. Zanini-Rosina (Golf) a 10'10"; 9. Gozzi-Cristini (Kadett) a 11'13"; 10. Pelucchetti-Bersanini (Golf) a 11'14"; 11. Donati-Ponchiarri (Talbot S.) a 11'29".

**Classe 2000:** 1. Sipsz-Loffi in 1.08'58"; 2. De Cecco-Bonometti a 43"; 3. Branchi-Ceccon a 2'20"; 4. Martini-Sala (Ritmo 130) a 2'48"; 5. Riccardi-Riccardi a 3'05"; 6. Stanga-Gnali (Uno Turbo) a 3'23"; 7. Tomasini-Casati (Ascona) a 3'51"; 8. Abini-Luca a 3'58"; 9. Marini-Morina (Ritmo 130) a 4'18"; 10. Bandiera-Danesi (Ritmo 130) a 7'09" (tutti gli altri su Opel Manta).

**Classe oltre 2000:** 1. «Doro»-vernuccio (Alfa Romeo Gtv 6) in 1.11'34".

##### GRUPPO B

**Classe 2000:** 1. Bianchi-Pasotti (R5 Turbo) in 1.10'49"; 2. Sandrini-Mazzurana (Beta Montecarlo) a 1'02".

**Classe oltre 2000:** 1. Grazioli-Grazioli (Lancia 037) in 1.03'44"; 2. Montini-Rovelli (Porsche Rs) a 10"; 3. Zigliani-Sollazzo (Porsche Rs) a 3'37"; 4. Marangon-Cinelli (Porsche 3.3) a 4'38"; 5. Gregorini-Seneci (Talbot) a 4'58"; 6. Tosini-Zamboni (Porsche 911) a 7'37"; 7. Milesi-Rizza (Talbot) a 11'42".

## SLALOM/Zandonà primo anche a Rovereto

# L'abbonato

**ROVERETO** — L'attivo club «Enzo Ferrari» di Rovereto, coadiuvato dall'esperienza della Benaco Racing, ha organizzato, domenica 19 ottobre, sulla strada provinciale di Rovereto, il 1. slalom Monte Stivo. Numerosi piloti locali hanno dato vita a una gara davvero entusiasmante; su tutti, ancora una volta, ha dominato Fausto Zandonà che si è imposto, senza troppo faticare, su Fulvio Benazzoli (Golf Gti) e Aldo Anzalone (Simca R 2) rispettivamente 2. e 3. assoluti. Buono l'afflusso di spettatori lungo i tornanti del percorso, nonostante la giornata piovosa. □

### SLALOM

Rovereto (TN) 19 ottobre 1986

#### 1. Slalom Monte Stivo

##### Le classifiche

**Assoluta:** 1. Zandonà (850/2000) 166,07; 2. Benazzoli (Golf Gti) 161,30; 3. Ansalone A. (Simca R2) 165,88; 4. Boselli (Simca R2) 169,03; 5. Irpino (Mg Metro) 169,14; 6. Gastaldelli (Ford RS 2000) 169,26; 7. Domenichini (Simca R2) 169,55; 8. Sikkens (Porsche 3000) 169,80; 9. Poppa (Opel Manta 2000) 180,60; 10. Biniselli (Golf Gti) 181,34.

##### GRUPPO N

**Classe 1150:** 1. Zecchini (Fiat 127 Sport) 195,49; 2. Coratto (Fiat 127 S) 196,34; 3. De Florian 197,31; 4. Cipriani 197,76; 5. Grazioli 197,89; 6. Laghi 199,58; 7. Cescaio (A 112) 202,06; 8. Manera 205,18; 9. Galvani 206,91 (tutti gli altri su A 112).

**Classe 1300:** 1. Rizzi (Opel Kadett) 189,19; 2. Tintarelli (Opel Corsa SR) 201,23; 3. Baccito (Escort X) 202,32; 4. Marnieri (Samba Rally) 215,86.

**Classe 1600:** 1. Benazzoli (Golf Gti) 171,30; 2. Bissini (MG Metro) 179,14; 3.

Bisinelli (Golf Gti) 181,34; 4. Bertoli (Fiat 128 S) 184,15; 5. Aufner (Fiat 127 S) 190,39; 6. Rainer (A 112) 192,96.

**Classe oltre 1600:** 1. Poppa (Opel Manta) 180,79; 2. Tosetto (Ritmo 130) 191,24; 3. Brazzoli (Alfa Romeo GTV) 219,64.

##### GRUPPO SPECIALE

**Classe 1000:** Tagli (Fiat 127) 189,97; 2. Falgaro (Fiat 127) 199,23; 3. Burati (Mini 1000) 209,24; 4. Tan (Fiat 127) 209,31; 5. Castellaz (Fiat 500) 220,23.

**Classe 1300:** 1. Ansalone 175,88; 2. Boselli 179,03; 3. Domenichini 179,55; 4. Bonera (Fiat X 1/9) 181,58; 5. Bellini (Fiat X 1/9) 183,54; 6. Bier 187,71; 7. Rigoni 192,18; 8. Stefanella (Fiat X 1/9) 192,34; 9. Sabbadini (Fiat 128) 207,96; 10. Pasquali 214,59; 11. Marchi 216,02 (tutti gli altri su Simca R2).

**Classe 2000:** 1. Gastaldelli (Ford RS) 179,26; 2. Bonaventi (Kadett Gsi) 186,33; 3. Castagna (Alfa Romeo GTV) 197,40; 4. Maranelli (Fiat Ritmo) 216,21.

**Classe 3000:** 1. Sikkens (Porsche) 179,80.

##### Prototipi

**Classe oltre 1000:** 1. Zandonà (Fiat 850/2000) 176,07.



FORMULA 3/A un Modena strepitoso la Coppa Euro

# MAGO DELLA PIO

Il pilota della Reynard 863 a motore Alfa Romeo ha dominato la corsa più importante dell'anno offrendo una prestazione maiuscola in una gara disputata sotto un autentico diluvio. A completare il trionfo italiano sono giunti il secondo e il terzo posto di Caffi e Larini

di **Guido Schittone**

**IMOLA** — Il ragazzo delle grandi imprese, delle rimonte impossibili ora ride. Lo avevano accusato di essere capace di ogni fatto e... misfatto, di sprecare, per foga e imprudenza, risultati e vittorie già acquisiti. Ma a Imola, nella Coppa Europa, la gara da molti giudicata la più importante dell'anno, Stefano Modena si è preso la grande rivincita sui detrattori, confermando la sua classe naturale e mostrando, con serenità assoluta, che anche le qualità tattiche non gli fanno difetto. Ha dominato in lungo e in largo la finale continentale di Formula 3 disponendo degli avversari con una facilità disarmante: su un asfalto

che pareva un mare in tempesta e sul quale le nubi scaricavano il loro umido contenuto Modena non ha compiuto il minimo errore. Ha pilotato la Reynard 863-Alfa Romeo dell'Euroteam nella maniera più saggia per non farla finire in testacoda, disegnando traiettorie particolari, il più lontano possibile dalle profonde pozzanghere che circondavano l'autodromo romagnolo. Così l'asso che pareva destinato perennemente a restare uno dei tanti talenti sprecati del panorama italiano si è accontentato, verso il finale di corsa, di far viaggiare la sua monoposto nel modo più tranquillo possibile. E dire che nelle prove



IL MOTIVO/Dalle gomme la decisione  
**Trionfo giapponese**

IMOLA — Sarà che i giapponesi conoscono la pioggia e i suoi segreti per gli allenamenti costanti che fanno ai piedi del sacro monte Fuji (dove piove tre giorni su sette) fatto sta che il vero leit motiv della Coppa Europa di Formula 3 ha un marchio ben preciso: Bridgestone, ovvero la più grande marca giapponese di pneumatici. A Imola gli uomini con gli occhi a mandorla si sono presi una clamorosa rivincita nei confronti dei francesi della Michelin, che l'anno scorso li avevano battuti di misura nella finale continentale del Paul Ricard. Dopo le prove, i volti dei tecnici transalpini esprimevano tranquillità: i calcoli fatti indicavano chiaramente che con pneumatici da gara i piloti Michelin potevano usufruire di un certo vantaggio sui rivali che si erano affidati ai giapponesi. La pioggia ha sconvolto tutte le supposizioni. In sostanza non c'è mai stata storia per la corsa. Al primo posto di Modena poteva comodamente aggiungersi il meritatissimo secondo di Schneider che come l'italiano è stato in grado di far rotolare le radiali nipponiche nel modo migliore possibile. E ai due si stava aggregando anche Niclas Schönström, altro portabandiera del sol levante. Così tutti i piloti della Michelin hanno dovuto accontentarsi di vogare in modo tremendo su e giù per le verdi colline del Santerno. Impotenti. □



pa di Imola

# OGGIA

non pochi problemi gli avevano sbarrato il passo verso la prima fila: le gomme Bridgestone non sembravano avere la stessa scorrevolezza delle Michelin, il suo motore arrivava a fatica a far urlare di rabbia tutti i 6000 giri di cui dispone. Stando con i meccanici fino a sera inoltrata, mettendo a punto la monoposto nel warm up mattutino, scegliendo infine le Bridgestone migliori ha colto nel segno.

**HA DANZATO** sotto la pioggia da perfetto Fred Astaire dell'automobilismo e nessuno è riuscito a impensierirlo seria-

*segue*



Sopra a sinistra la grinta con la quale Stefano Modena ha guidato a Imola. L'emiliano ha sfruttato ottimamente le doti delle gomme Bridgestone, apparse sotto la pioggia superiori alle Michelin. Sopra, Alex Caffi, secondo nonostante un testa coda alla variante bassa. Nella foga di mantenere la posizione Caffi si è toccato con Larini, procurandosi una contusione alla mano sinistra. A lato, il campione italiano è giunto terzo dopo aver commesso un testa coda (FotoStudio'83)

## Mago della pioggia

segue

mente. L'unico che ci ha provato, sputando l'anima e l'orogoglio, è stato Bernd Schneider, tedesco che ha fatto innamorare i responsabili della Ford germanica, e che in Formula 3 usa una Reynard-Volkswagen Spiess, guarda caso gommata Bridgestone pure essa. Il suo prodigarsi nel portare il distacco da Modena da 18" a 9"5 è stato commovente ma era chiaro che a quel punto la corsa era ormai decisa, nella mano prepotente del ragazzo emiliano. Il ritiro di Schneider e poche tornate dal termine ha consentito così all'Italia di portare a casa anche il secondo posto con Alex Caffi e il terzo con Nicola Larini, bravissimi, indomiti ma handicappati troppo dalla pessima forma delle Michelin da bagnato, battute a sorprese dalle rivali giapponesi.

**IL TRICOLORE** ha graffiato ancora, dimostrando fino alla noia che il nostro vivaio è in grado di sfornare con costanza degna di un cronometro baldanzosi giovanotti che nulla hanno da invidiare ai numerosi e fenomenali «absolute beginners» stranieri. Staremo a vedere nei prossimi mesi se anche loro finiranno nel limbo poco dorato di altre categorie come è accaduto nel recente passato ai colleghi che li hanno preceduti. Certo a Imola i piloti di casa non hanno trovato alcuni dei rivali più pericolosi, a livello di potenziale, quali il vincitore del campionato inglese Wallace o della serie tedesca Nissen. Gli assenti, si sa, hanno sempre torto e i sostituti dell'ultima ora hanno se non altro mostrato di non essere all'altezza dei vari Modena, Caffi, Larini, Apicella, Monti e Visco, superiori oltre che nel livello di guida anche nella professionalità dei team che li assistono. A ben guardare l'uniche che realmente avrebbe potuto disturbare il cammino italiano era Yannick Dalmas, colui che i francesi indicano come l'erede naturale di Alain Prost. Ma una sfortunata serie di circostanze lo ha tolto dalla mischia troppo presto, anche se non vediamo in quale maniera il simpatico Yannick avrebbe potuto contrastare questo Modena formato europeo, una dimensione legittima per un ragazzo che nel piede ha tutte le qualità per percorrere una carriera degna di un grande campione. Ora che ha trovato la continuità di risultati (cinque vittorie nel 1986) Modena sa di potere avere il mondo nelle mani. Un'occasione che non sprecherà di certo alla stessa maniera di come ha sfruttato alla perfezione la Coppa Europa per indossare quell'abito internazionale che ancora gli mancava. □



LA CRONACA/Modena in testa dall'inizio alla fine

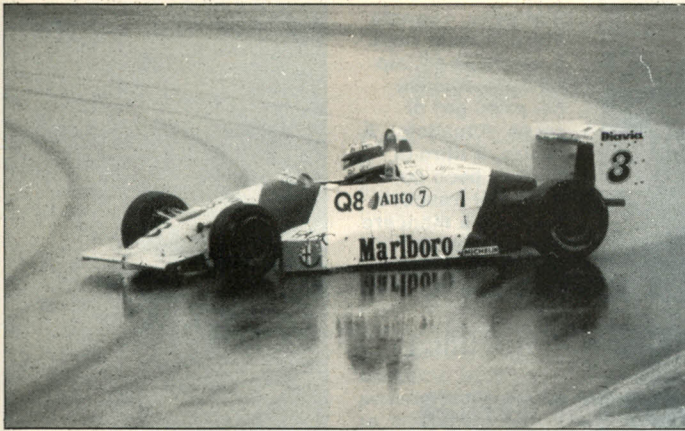
## Cavaliere solitario

L'emiliano è passato al comando al termine del primo giro dopo aver vinto la resistenza di Apicella. Grande corsa del tedesco Schneider

**IMOLA** — La pioggia batte incessante su Imola. Nessuno tra i ventotto partenti della Coppa Europa si arrischia a montare gomme da asciutto. Che la pista romagnola sia molto bagnata e possa creare qualche problema di troppo lo dimostrano i numerosi testa-coda compiuti da alcuni, come Wolfgang Kaufmann e Sami Pensala nel giro di ricognizione. Prima ancora che il direttore di corsa dia il via si assiste alla prima sorpresa: Jean Alesi ha un problema di alimentazione al suo motore. Deve fermarsi ai box ed è obbligato, da regolamento, a partire dalla corsia. Al via Monti s'impapina inaspetta-

tamente. La sua Ralt resta quasi ferma sullo schieramento ed è un gioco da ragazzi per Apicella assumere il comando delle operazioni nel rettifilo che porta alla Tosa. Dietro al bolognese del team Coloni risale con prepotenza Stefano Modena che ha compiuto una partenza eccezionale dalla terza fila. Dell'errore di Monti, invece, fa le spese Yannick Dalmas che resta rallentato e si avvia nel gruppetto centrale. Le emozioni del via, però, non terminano qui. Monti si gira subito e Dalmas, nel tentativo di evitarlo si fa toccare da Kaufmann. A metà del primo passaggio Apicella è di pochissimo

davanti a Modena, la cui Reynard gommata Bridgestone sembra avere una marcia superiore alla Dallara dell'emiliano. Al terzo posto, ma già staccato si trova Nicola Larini, inseguito dall'altra Dallara di Visco. Modena non si fa scappare l'occasione di sfruttare la superiorità dei suoi pneumatici e senza indugi infila Apicella alla Rivazza. Il primo giro vede quindi Modena in testa, secondo Apicella, terzo Larini, quarto Visco, quinto Caffi, sesto il sorprendente Schneider, che è riuscito a passare la Ralt-Automotor di Maurizio Sandro Sala. Massimo Monti è precipitato un quattordicesimo



A sinistra, la movimentata partenza. Apicella è al comando davanti a Larini, Modena, Dalmas e Visco che stanno per superare Monti, autore della pole position (Attualfoto). Sopra, il testa coda decisivo di Apicella (FotoOliver) sotto, lo sfortunato Schneider miglior straniero della Coppa Europa (FotoStudio'83). In basso, Monti protagonista di una grande rimonta (FotoGiovanelli)



posizione ma inizia una bella rimonta ai danni di Michael Johansson. Il secondo passaggio offre la seconda sorpresa: Apicella va in testa coda alla variante bassa e retrocede al terzo posto. Nervosissimo compie un altro chilometro e si rimette di traverso: decide così di parcheggiare la sua Dallara in crisi con le gomme Michelin e guarderà i rimanenti 18 giri dalle Acque Minerali.

**MODENA** viaggia come un rullo compressore: il conduttore dell'Euroteam è nettamente al comando con parecchi secondi di vantaggio su Larini, dietro il quale sta scatenandosi tutto il talento di Bernd Schneider, salito al terzo posto davanti a un gruppone compatto comandato da Visco, Caffi, il campione svedese Schonstrom, Jochamowitz, e Sala. L'azione delle Reynard in questi primi giri è di una potenza notevole: Schneider al quinto giro supera Larini e si porta in seconda posizione; al quinto pas-



sto sale Niclas Schonstrom, un altro pilota gommato dalla Bridgestone. All'ottavo giro Schonstrom è ormai in grado di superare la Dallara di Caffi. I due danno vita a uno show che emoziona il poco pubblico di Imola. Lo svedese è in condizioni migliori del bresciano che da parte sua resiste bene. Ma non può compiere miracoli: la cattiva giornata delle Michelin è sotto gli occhi di tutti e al 10. passag-

## 2. COPPA EUROPA

Gara internazionale di Formula 3  
Imola (Italia), 26 ottobre 1986

### Così (in 28) al via e (in 15) al traguardo

<b>Massimo Monti</b> (Ralt R130/86-Vw Judd Bridgestone) 1'45'64	<b>Marco Apicella</b> (Dallara 386-Alfa Romeo-Michelin) 1'45'73
<b>Yannick Dalmas</b> (Martini Mk49-Vw Spiess-Michelin) 1'45'80	<b>Nicola Larini</b> (Dallara 386-Alfa Romeo-Michelin) 1'45'98
<b>Eugenio Visco</b> (Dallara 386-Alfa Romeo-Michelin) 1'46'06	<b>Stefano Modena</b> (Reynard 863-Alfa Romeo-Bridgestone) 1'46'20
<b>Alex Caffi</b> (Dallara 386-Alfa Romeo-Michelin) 1'46'25	<b>Wolfgang Kaufmann</b> (Ralt R130/86-Vw Spiess-Michelin) 1'46'84
<b>Gregor Foitek</b> (Dallara 386-Vw Judd-Michelin) 1'46'84	<b>Maurizio Sandro Sala</b> (Ralt R130/85-Vw Judd-Bridgestone) 1'47'00
<b>Alfonso De Vinuesa</b> (Dallara 386-Vw Judd-Michelin) 1'47'01	<b>Bernd Schneider</b> (Reynard 863-Vw Spiess-Bridgestone) 1'47'25
<b>Hans Peter Kaufmann</b> (Dallara 386-Vw Spiess-Michelin) 1'47'30	<b>Jean Alesi</b> (Dallara 386-Alfa Romeo-Michelin) 1'47'48
<b>Michel Trollé</b> (Martini Mk49-Vw Spiess-Michelin) 1'47'50	<b>Ernesto Neto Jochamowitz</b> (Reynard 863-Vw Judd-Avon) 1'47'84
<b>Michael Johansson</b> (Ralt R130/86-Vw Judd-Bridgestone) 1'48'02	<b>Urs Dudler</b> (Dallara 386-Vw Judd-Michelin) 1'48'11
<b>Hasse Thaug</b> (Ralt R130/86-Vw Spiess-Bridgestone) 1'48'18	<b>Niclas Schönström</b> (Reynard 863-Vw Judd-Bridgestone) 1'48'22
<b>Gilles Lempereur</b> (Dallara 386-Vw Seymaz-Michelin) 1'48'27	<b>Henrik Barkström</b> (Ralt R130/86-Vw Judd-Bridgestone) 1'48'47
<b>Jo Zeller</b> (Ralt R130/86-Toyota-Michelin) 1'48'96	<b>Jakob Bordoli</b> (Martini Mk49-Vw Spiess-Michelin) 1'49'09
<b>Sami Pensala</b> (Reynard 863-Vw Judd-Bridgestone) 1'49'39	<b>Haakon Olausson</b> (Ralt R130/86-Vw Judd-Bridgestone) 1'49'86
<b>Ruedi Schurter</b> (Reynard 863-Vw Judd-Michelin) 1'50'02	<b>Fritz Augsburger</b> (Reynard 863-Vw Judd-Bridgestone) 1'50'12

- Stefano Modena** 20 giri  
in 43'54"33  
(Reynard 863-Alfa Romeo)  
alla media di 137,750 kmh
- Alex Caffi** a 59"12  
(Dallara 386-Alfa Romeo)
- Nicola Larini** a 1'02"94  
(Dallara 386-Alfa Romeo)
- Maurizio Sandro Sala** a 1'24"55  
(Ralt R130/86-Volkswagen)
- Ernesto Neto Jochamowitz**  
a 1'30"88  
(Reynard 863-Volkswagen)
- Michel Trollé** a 2'20"39  
(Martini Mk49-Volkswagen Spiess)
- Massimo Monti** a 1 giro  
(Ralt R130/86-Volkswagen)
- Haakon Olausson** a 1 giro  
(Ralt R130/86-Volkswagen)
- Eugenio Visco** a 1 giro  
(Dallara 386-Alfa Romeo)
- Jean Alesi** a 1 giro  
(Dallara 386-Alfa Romeo)
- Wolfgang Kaufmann** a 1 giro  
(Ralt R130/86-Volkswagen Spiess)
- Hasse Thaug** a 1 giro  
(Ralt R130/86-Volkswagen Spiess)
- Jacob Bordoli** a 2 giri  
(Martini Mk49-Volkswagen Spiess)
- Jo Zeller** a 2 giri  
(Ralt R130/86-Tom's Toyota)
- Ruedi Schurter** a 2 giri  
(Reynard 863-Volkswagen)

■ Giro più veloce: Bernd Schneider (Reynard 863-Volkswagen Spiess) in 2'09"53 alla media di 140,075 kmh.



**Stefano Modena,**  
(Attualfoto)

dena che gioca al gatto e al topo con Schneider: quando il tedesco sembra guadagnare Modena, ottimamente seguito dal box, si scatena e in una tornata riporta a condizioni di assoluta tranquillità il distacco. Meno rilassato di lui è invece Nicola Larini: il campione italiano fa un bel testa coda al quattordicesimo passaggio e Caffi ne approfitta per prendersi il terzo posto. Monti ha così l'opportunità di avvicinarsi al toscano e di giocarsi le sue carte per conquistare il quarto posto. Al quattro tornate dalla conclusione i giochi sembrano fatti: Modena è primo con otto secondi su Schneider. Terzo è Caffi, quarto Larini, quinto Monti. L'ultimo a giro pieni è Michel Trollé che deve subire l'onta del doppiaggio la tornata seguente. Le sorprese, però non finiscono qui: al 18. giro Schneider arriva alla Tosa, la percorre in modo spettacolare ma all'im-

segue

## Cavaliere solitario

segue

provviso il motore Volkswagen preparato da Spiess ammutolisce nel bel mezzo della salita: il tedesco, in lacrime, scende dalla monoposto gettando per aria il volante e maledicendo l'iniezione elettronica andata in tilt. Gli italiani, quindi, sono, primi, secondo terzo e quarto, con l'oriundo Sala al quinto. Ma proprio al penultimo passaggio Monti decide di ridurre la formazione azzurra: tenta di raggiungere Larini e vola fuori al Tamburello. Con perfetta scelta artistica lo imita Caffi alla variante bassa: Alex si scompone e va in testa coda. Riparte quando Larini sta arrivando. È il classico o fuori tu o fuori io: il bresciano, all'interno della variante, costringe Larini ad andare dritto. Nell'urto, comunque, si becca una contusione al gomito destro che successivamente gli sarà immobilizzato in ospedale. Intanto Modena ha già iniziato trionfante il... suo primo giro d'onore continentale. □

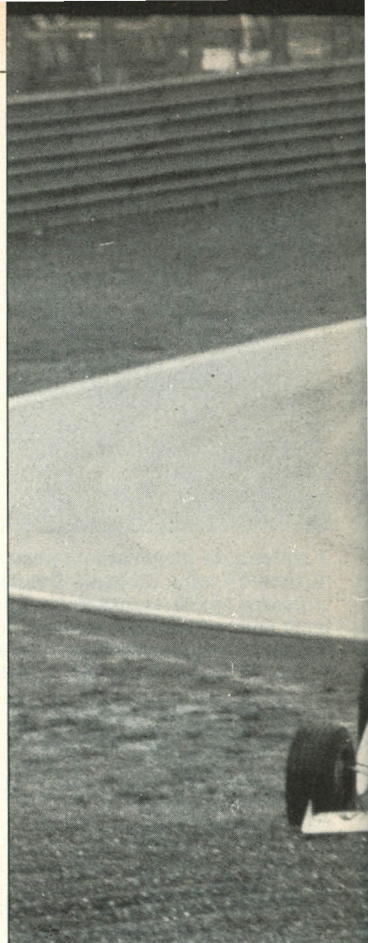


A sinistra, Eugenio Visco in testa coda. Il milanese è stato fra i protagonisti nei primi giri di corsa (Attualfoto). A destra, il ritiro di Dalmas poco dopo il via: col francese è venuto a mancare uno dei favoriti della Coppa Europa FotoStudio '83)

LE PROVE/Dominio italiano in qualifica

## Monti a sorpresa

IMOLA — Sulla ruota di Imola è uscito il jolly Massimo Monti che ha dominato le qualificazioni con la Ralt del team Pre.ma.racing gommata Bridgestone. Rallentato durante la prima sessione per un errata valutazione sul momento in cui montare il treno da qualifica il bolognese si è preso la rivincita con gli interessi nel turno decisivo, distaccando la Dallara-Alfa di Marco Apicella di nove decimi di secondo. Una vera disdetta per il pilota di Coloni, autore della provvisoria pole nella mattinata, nella quale aveva usufruito di quattro gomme da qualifica. Nel secondo turno è stato rallentato dal traffico e quando si è accorto che il suo tempo era stato battuto dall'amico-rivale non ha potuto far altri che prenderne atto. Terzo a dimostrazione delle sue qualità è stato Yannick Dalmas: il campione francese ha rotto il motore Spiess nel primo turno e nel secondo ha montato un altro propulsore che non gli ha consentito di esprimersi al massimo, stando almeno a quello che ha detto. Sono poi da sottolineare le belle prove di Larini, Visco, Modena, Caffi (questi ultimi in crisi con i rispettivi propulsori). Tra le soprese vanno annoverate il tedesco Wolfgang Kaufmann che ha rotto il cambio quando avrebbe potuto migliorare il suo già ottimo ottavo tempo. □



# Il grande Rally é al..

# V/A

PRIMO SALONE

VICENZA AUTO

25 OTTOBRE

3 NOVEMBRE '86

## L'AUTO E IL '900

In Fiera a Vicenza nei giorni feriali dalle ore 14 alle ore 22 e sabato e festivi dalle 9 alle 22, un viaggio fantastico tra macchine d'epoca; gloriosi motori e vetture da competizione di ieri e di oggi; le ultime novità delle più prestigiose case automobilistiche; e ogni sera incontri, spettacoli, e perché no, pettegolezzi, con personaggi famosi dell'automobilismo.

Aperto  
fino alle ore  
22.00

**Ti aspettiamo... e non preoccuparti per la cena; fino alle ore 22 è aperto il bar ristorante all'interno della Fiera!**

ENTE  
FIERA  
DI VICENZA



CIRCOLO  
VENETO  
AUTOMOTO  
D'EPOCA



AUTOMOBILE  
CLUB  
VICENZA

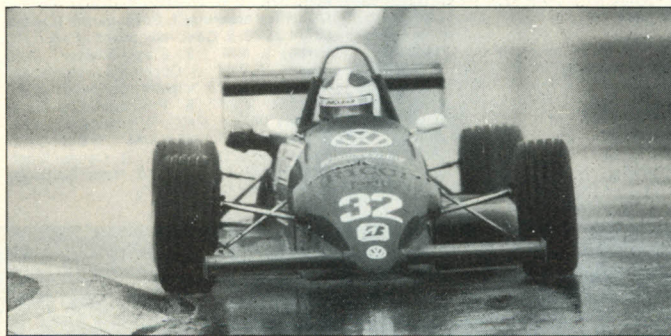
LE INTERVISTE/Larini e Apicella accusano le gomme  
**Impossibilitati a combattere**

IMOLA — «Scusate, chi è arrivato secondo?». «Caffi» rispondono in gruppetto i giornalisti che attorniano Stefano Modena. Lo fanno stupefatti... dato che il pilota emiliano ha appena terminato le formalità della premiazione, guarda caso assieme a Caffi e a Nicola Larini. «È una vittoria importante — dice Stefano —. Tutto l'insieme, macchina, motore e gomme, è stato perfetto, segno che avevamo lavorato nella giusta direzione dopo le

prove del sabato. Durante la notte abbiamo cambiato il propulsore e nel warm-up messo a punto l'assetto per la corsa. È andata bene, sono davvero felice».

— Quanto hanno inciso le gomme Bridgestone in questa prestazione? «Hanno avuto la loro importanza, sono state determinanti sul bagnato, contribuendo all'affermazione». Nicola Larini, terzo, prende questa Coppa Europa con filosofia: «Le gomme? No comment».

— Racconta l'episodio cruciale della tua corsa, quando Caffi ti ha toccato alla variante bassa? «Sulle prime mi sono arrabbiato, però onestamente avrei fatto lo stesso con lui. Alex è andato in testa-coda e all'improvviso ho intravisto l'opportunità di riprendermi il secondo posto. Lui ha resistito mandandomi dritto». Grande protagonista è stato il tedesco Schneider, secondo fino a quattro giri dal termine: «Mi ha tradito il motore, probabilmente la pioggia ha creato guai all'iniezione elettronica facendo spegnere all'improvviso il propulsore». Marco Apicella non sa come consolarsi: «Abbandono la Formula 3 nel modo peggiore. A Imola avrei voluto vincere ma con le gomme Michelin era impossibile oggi combattere ad armi pari con Modena e le Bridgestone. Da domani si cambia: mi aspetta la F. 3000». Tranquillo Massimo Monti: «Ho sbagliato la partenza e subito dopo sono andato in testa-coda. Ho compiuto comunque una bella rimonta ma la mia Ralt aveva poca deportanza e sono uscito al Tamburello. Peccato». □



Il brasiliano Maurizio Sandro Sala è stato il primo degli stranieri, giungendo quarto con la Ralt-Automotor (FotoStudio'83)

# SEGUI I LEADER SCEGLI OMP

659 - COMPETIZIONE



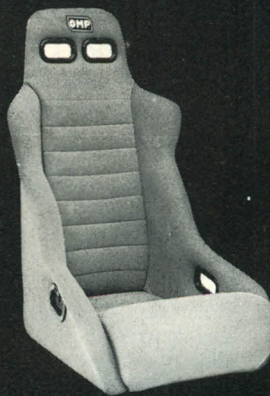
**IMPORTANTE**  
 ogni nostro sedile è costruito con profilo anatomico dello schienale che sorregge la spina dorsale riducendo l'affaticamento del pilota

656-657 WALDEGAARD



**Il sedile vincitore**  
 al Safari 85 e 86  
 con la Toyota

661 - SANREMO



659 - COMPETIZIONE SCOCCA IN TESSUTO DI VETRO  
 656 - WALDEGAARD SCOCCA IN KEVLAR  
 657 - WALDEGAARD SCOCCA IN TESSUTO DI VETRO  
 661 - SANREMO TELAIO TUBOLARE  
 669 - GRAND PRIX SCOCCA IN KEVLAR

669 - GRAND PRIX  
 2,9 KG.



## RICHIEDETE I NOSTRI PRODOTTI NEI NEGOZI, SPECIALIZZATI

Richiedete il catalogo generale '86 a colori inviando lit. 3.000 in francobolli.

**nuova sede**  
 16162 Genova-Bolzaneto (Italy)  
 via Albisola 48-50  
 tel. (010) 720331-720337-720355  
 telex 216527 OMPRAC I



racing & rally  
 equipment  
 racewear

## VELOCITÀ/ F. 2000

### Gara sospesa per la pioggia

**IMOLA** — Non si è svolta, per impraticabilità della pista dovuta al fondo divenuto viscido per le foglie cadute e la pioggia sferzante la finale della 12. prova del campionato di F. 2000. In precedenza dato l'alto numero di partecipanti, si erano corse 2 batterie.

Imola (BO), 26 ottobre 1986  
**1. Batteria:** 1. Boffa (Ralt Rt3-Alfa Romeo) in 19'34"74 alla media di 139,006 kmh; 2. Saccutelli (Ralt Rt3-Volkswagen) a 13'19"; 3. Gitto (Ralt Rt3-Alfa Romeo) a 25'45; 4. Nardozi (Ralt Rt3-Volkswagen) a 26'46; 5. Leone (Alba-Alfa Romeo) a 45'38.  
**2. Batteria:** 1. Consonni (Dallara 385-Alfa Romeo) in 21'14"56 alla media di 128,119 kmh; 2. De Benedetti (Ralt Rt3-Alfa Romeo) a 23'79; 3. Montanari (Ralt Rt3-Volkswagen) a 24'70; 4. Prodan (Ralt Rt3-Alfa Romeo) a 50'81; 5. Romagnoli (Ralt Rt3-Alfa Romeo) a 53'60.

## SALITA/A Teulada

### Baribbi con record

**TEULADA** — Ezio Baribbi ha vinto la terza edizione del Trofeo Costa del Sud a tempo di record fissando il nuovo limite in 6'00"43 alla media oraria di 96,832. Il pilota bresciano ha letteralmente «stracciato» il primato della gara che apparteneva a Bernasconi con la Ams 1300.

Teulada (SS), 26 ottobre 1986  
**Classifica assoluta:** 1. Baribbi (Osella 2000) in 6'00"43 alla media di 96,832 Km/h; 2. Parlamento (March 2000) 6'17"75; 3. Farris (Lucchini Alfa Romeo) 6'33"89; 4. Maccio (Lola 298) 6'45"98; 5. Tondelli (Osella 2000) 6'48"66; 6. Cossu (Lola) 6'49"84; 7. Giorgetti (Osella 2000) 6'52"61; 8. Bottoni (Osella 1600) 6'53"87; 9. Sesti (Chevron 1300) 6'58"87; 10. Cossu (R5 Gt Turbo) 7'32"52.

## SALITA/Ai monti Iblei

### Lo scettro di Grimaldi

**CHIAROMONTE GULFI** - Si è conclusa a favore di Enrico Grimaldi l'ultima sfida stagionale tra il pilota della scuderia Etna e il trapanese Benny Rosolia, quest'ultimo superato anche da un pimpante Giovanni Cassibba. La gara è stata decisiva anche per il Trofeo Uno Turbo vinto a meno di appelli in corso da Giorgio Mertoli.

Chiaromonte Gulfi, 26 ottobre 1986  
**Classifica assoluta:** 1. Enrico Grimaldi (Osella) in 2'47"32; 2. Cassibba (Osella) 2'47"90; 3. Rosolia (Osella) in 2'50"36; 4. Virgilio (Osella) 2'56"12; 5. Scola C. (Osella) 2'57"99; 6. Scola D. (Osella) 2'58"01; 7. Veninata (Osella) 3'00"69; 8. Licata (Osella) 3'03"37; 9. Privitera (Osella) 3'07"92; 10. Ritacca (Osella) 3'09"08.

## RALLY 1. SERIE/Agrigento

### Zambuto nel finale

**AGRIGENTO** - Zambuto-Piparo, su Lancia Rally 037, hanno vinto la 1. edizione del Rally dei Templi. I due piloti del Jolly Club solo a 2 speciali dal termine hanno superato l'Opel Manta di Troia-Avara, giunti secondi a soli 16". Buoni terzi Palmisano-Auge-lo su Fiat Ritmo 130.

Agrigento, 26 ottobre 1986  
**Classifica assoluta:** 1. Zambuto-Piparo (Lancia 037) in 54'08"; 2. Troia-Avara (Opel Manta Gte) a 16"; 3. Palmisano-Augello (Fiat Ritmo 130) a 34"; 4. Santini-Costanza (Fiat Ritmo 130) 2'28"; 5. «Gordon»-Cicero (Fiat Uno Turbo) a 2'41"; 6. Sollano-Passi (Talbot) 2'42"; 7. «Joy»-Maio (Ford Escort) 3'35"; 8. Gambardi-Maiani (Fiat Uno Turbo) a 3'54"; 9. Guaiard-Pollarolo (Porsche 930 Turbo) a 4'09"; 10. «Apy»-Alfano (Ford Escort Turbo) 4'40".

## RALLY 1. SERIE/Follonica

### A Fruzzetti la 5. zona

**FOLLONICA** - Alberto Rossi e Pietro Girotti sono i vincitori del 10. Trofeo Maremma davanti a Cavena-Riccardi (Escort RS Turbo) e Stagni-Marconi (Alfa 75). Vittoria in Gruppo N e titolo assoluto della Coppa Italia 5. zona per Fruzzetti su Renault 5 Turbo.

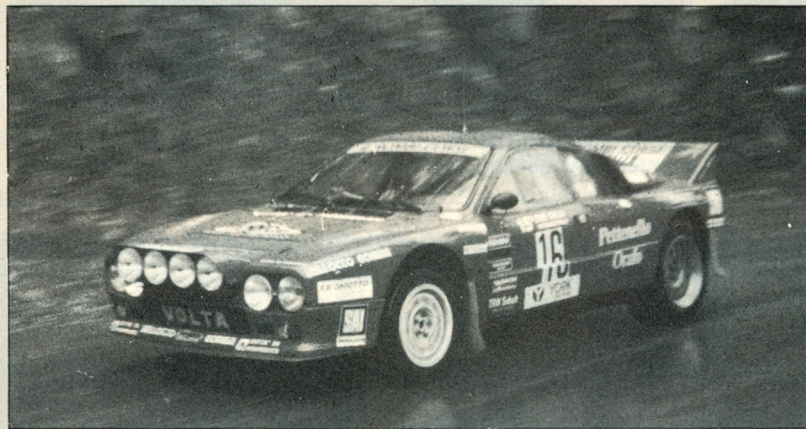
Follonica, (GR), 26 ottobre 1986  
**Classifica assoluta:** 1. Rossi-Girotti (Lancia 037) 1.35'40; 2. Caneva-Riccardi (Escort RS Turbo) a 1'27"; 3. Stagni-Marconi (Alfa Romeo 75) 2'05"; 4. Cuccirelli-Testori (Lancia 037) 3'29"; 5. Azzolari-Bondesan (Lancia 037) 4'23"; 6. Piombanti-Chiapponi (Lancia 037) a 4'40"; 7. Fruzzetti-Morelli (Renault 5 Gt Turbo) a 4'41"; 8. Doni-Diddi (Porsche Carrera) 4'48"; 9. Cellesi-Masti (Alfa Romeo 33) 6'43"; 10. Rossi-Barbalini (Opel Manta Gti) a 8'53".

## RALLY CIR/AI Due Valli

### Bossini in tranquillità

**VERONA** — Il bresciano Giacomo Bossini, su Lancia 037, si è imposto nel 15. rally «Due Valli», prova di coefficiente 1. Al secondo posto l'equipaggio Zordan-Marchetti, pure su Lancia 037. Sfortunato «Lucky» uscito di strada quando era al comando della corsa.

Verona, 25-26 ottobre 1986  
**Classifica assoluta:** 1. Bossini-Pasotti (Lancia 037) 2.42"39; 2. Zordan-Marchetti (Lancia 037) a 10'15"; 3. Siena-Cusinatti (Lancia Rally) a 11'25"; 4. Folco Zambelli-Sghedoni (Ford Escort RS Turbo) a 11'42"; 5. Rossi-Bianchi (R5 Gt Turbo) a 16'43"; 6. Lenci-Farnocchia (R5 Gt Turbo) 17'13"; 7. Arletti-Julli (Peugeot 205 Gti) 18'16"; 8. Dal Gal-Cuter (Fiat Uno Turbo) a 22'16"; 9. Cosmo-Veller (R5 Turbo) a 22'34"; 10. Corredig-Candoni (Fiat Uno Turbo) a 23'33".



**Zordan-Marchetti con la Lancia 037 hanno concluso al secondo posto assoluto dietro a Bossini il rally Due Valli (Attualfoto)**

■ **RINVIO.** Lo slalom Trofeo S. Cipriano Piacentino, in programma domenica 26 ottobre, a causa del maltempo che imperversava sulla zona salernitana al momento della partenza, è stato rinviato a sabato 1 novembre.

## SLALOM/Valle d'Intelvi

### Il solito Cesari

**LANZO** — Augusto Cesari ha dominato l'ennesimo slalom, facendo segnare il miglior tempo in entrambe le prove. Ha preceduto Panzeri e Saracco. In Gruppo A vittoria di Giordanino. In Gruppo N successo di Simoncini. Incidente a Bracotti, che ribaltandosi si è rotto una mano.

Lanzo D'Intelvi (CO), 26 ottobre 1986  
**La Classifica assoluta:** 1. Cesari (Dallara X 1/9) 164.54; 2. Panzeri (Dallara X 1/9) 178.06; 3. Saracco (Fiat X 1/9) 179.08; 4. Viganò (Porsche 3000) 183.70; 5. Giordanino (Peugeot 205 Gti) 188.48; 6. Salvini (A 112 Abarth) 189.67; 7. Simoncini (R5 Gt Turbo) 191.02; 8. Salino (Fiat 126) 194.29; 9. Boselli (Simca Rally 2) 192.14; 10. Bonvini (Kadett Gte) 192.88.

## SLALOM/A Pedemonte

### Raso al suolo

**PEDEMONTE** — Con una 2. manche tirata allo spasimo, Bruno Raso, pilota di casa, ha vinto lo slalom Pedemonte-La Campora. Raso ha preceduto di soli 2 centesimi Gianni Bormida e di poco meno di 2" il toscano Peccianti. Squalificato Pennacchio con la sua vettura risultata sotto peso.

Pedemonte (GE), 26 ottobre 1986  
**Classifica assoluta:** 1. Raso (Alpine A 110) 165.29; 2. Bormida (Alpine A 110) 165.31; 3. Peccianti (Stratos) 166.01; 4. Rivera (Fiat X 1/9) 167.42; 5. Pagliari (Dallara) 168.34; 6. Casagrande (Alpine A 110) 160.32; 7. Rossi E. (Fiat X 1/9) 172.51; 8. Borra (Stratos) 166.30; 9. Panesi (Simca R2) 168.58. 10. Rossi G. (Fiat 700) 169.09.

## SLALOM/AIlla Gela-Butera

### Pellerito nel diluvio

**BUTERA** — Il palermitano Gaetano Pellerito, su Porsche 911 Sc, si è aggiudicato la 2. edizione dello slalom Gela-Butera, organizzato dall'Easan e valevole come ultima prova della Coppa Csaì 5. zona. La manifestazione si è disputata in una sola manche per la forte pioggia che ha reso impraticabile il percorso.

Butera (CL), 26 ottobre 1986  
**Classifica assoluta:** 1. Pellerito (Porsche 911) pen. 227.45; 2. Villa (Peugeot 205 Gti) 234.35; 3. Cannavò (A112) 236.43; 4. Guarino (A112) 237.09; 5. De Andres (Citroën Visa Gti) 238.17; 6. Conti (A112) 240.17; 7. Ruisi (A112) 241.62; 8. Di Mauro (A112) 241.97; 9. Fazzino (Fiat X 1/9) 244.62. 10. Cacioppo (A112) 247.28.



FORMULA INDY/Il campionato si decide a Miami

# ULTIMO SHOW

Tra Bobby Rahal e Michael Andretti, separati in classifica da soli tre punti, sarà un duello senza esclusione di colpi. Il secondo appare più motivato dopo la recente vittoria di Phoenix ma il primo promette vendetta. Prepareranno la sfida nella tranquillità familiare: Rahal giocherà a golf mentre il più giovane Michael farà motocross assieme al padre Mario

Testo e foto di Giancarlo Cevenini

IL CAMPIONATO di Formula Indy sembrava avviato stancamente sul binario unico rappresentato dalla supremazia indiscussa di Bobby Rahal che dall'alto delle sue sei vittorie pareva sicuro del titolo. La matematica, comunque, non gli dava perfettamente ragione. Insomma Bobby non aveva fatto i calcoli

*segue*



Michael Andretti, a sinistra, sembra sorvegliare a vista Bobby Rahal, sotto. Quest'ultimo, nonostante le sei affermazioni, si è visto quasi raggiungere dall'avversario che, in basso, lo sta per superare a Phoenix





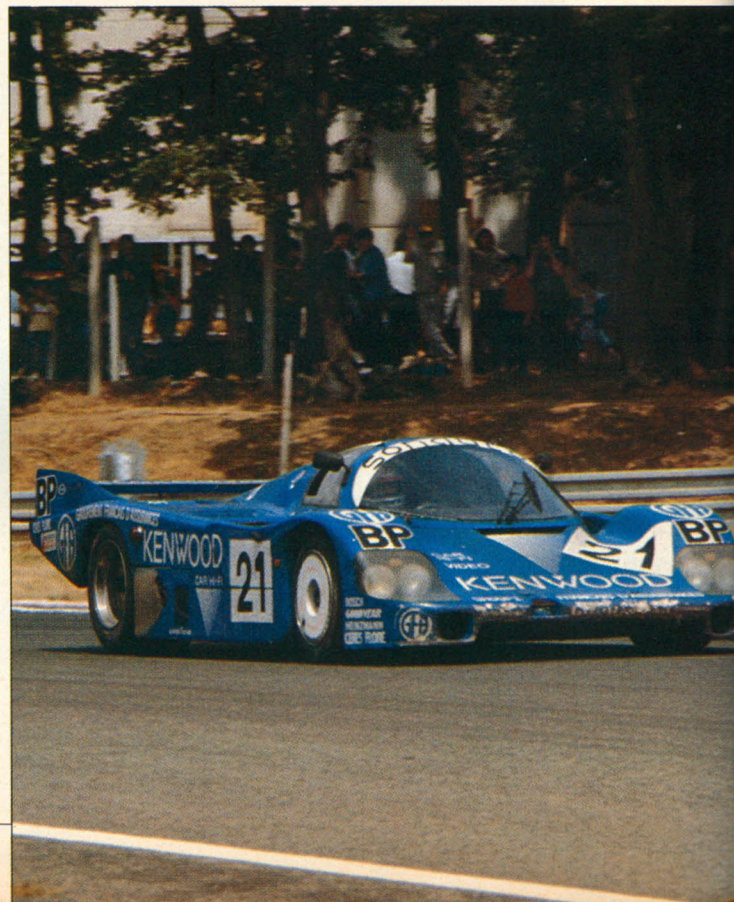
## Bobby in testa per sei a due



**BOBBY RAHAL**

**MICHAEL ANDRETTI**

	PROVA	GARA	PROVA	GARA
Phoenix	9	16	2	15
Long Beach	12	18	7	1
Indianapolis	4	1	3	6
Milwaukee	7	6	1	1
Portlands	8	20	2	2
Meadowlands	7	3	1	20
Cleveland	10	15	3	2
Toronto	2	1	9	19
Michigan 500	3	10	6	11
Pocono	4	14	1	11
Mid Ohio	4	1	7	10
Sanair	3	1	4	6
Michigan 250	8	1	3	2
Elkhart Lake	1	5	7	2
Laguna Seca	2	1	4	3
Phoenix	1	3	4	1



# Ultimo show

segue

con l'oste di turno, quel Michael Andretti, erede splendente della dinastia più famosa dell'America da corsa, che rosciando punti un po' dappertutto e vincendo la penultima gara di Phoenix si è portato a sole tre lunghezze dal conduttore del team Truesport. Ed ora, a Miami i due si giocheranno in una sola manifestazione tutta una stagione. Il vantaggio di Michael è, a parer nostro, doppio rispetto al rivale. In primis può contare sui preziosi consigli del padre Mario, soprattutto a livello psicologico e in secondo luogo pare avere il coltello dalla parte del manico, avendo vinto proprio la corsa di Phoenix e arrivando decisamente motivato a Miami. Andretti ha concluso in Arizona una rimonta che pareva impossibile ed è in procinto di vincere un titolo importantissimo a soli 24 anni, tre in più di quando iniziò la sua carriera. A tutt'oggi Michael ha disputato solo 50 corse nella categoria e questa è un'altra dimostrazione di quanto sia elevato il suo talento. «Contrariamente a ciò che si poteva pensare non avevo mai dato forfait — dice ora —. Al titolo ci credevo seriamente anche se nelle ultime corse non avevo avuto la fortuna dalla mia parte. A Michigan ho regalato la corsa a Bobby Rahal per una mia errata valutazione sul regolamento relativo alle bandiere gialle. Ho cercato di guadagnare un giro con la sosta ai box e invece l'ho perduto. Nel fermarmi sono arrivato lungo ai box e ho perso altri secondi preziosi, dando a Bobby l'opportunità di accumulare un notevole vantaggio. Piuttosto ritengo di avere vissuto i maggiori momenti di crisi nelle corse di Pocono e Mid-Ohio. Assieme a Toronto e Michigan sono stati i peggiori risultati della stagione. Comunque anche in quei momenti non disperavo. Ho lottato sempre e alla fine, sia che vinca io sia Rahal, credo di non avere da rimproverarmi nulla. Ho disputato un bel campionato».

— Quanto ha risentito il team Kraco dalla partenza dell'ingegnere Adrian Newey?  
«Non eccessivamente anche se avrei preferito che rimanesse con noi. Assieme a Adrian si

lavorava benissimo. Non posso biasimarlo per l'opportunità che gli è stata offerta dalla Brabham. Ha fatto bene a cogliere l'occasione al volo».

— In percentuale quante possibilità hai di vincere il titolo?  
«Penso che sia io che Bobby abbiamo le stesse speranze. Diciamo un 50% a testa».

— Hai solo 24 anni e da tre stagioni corri in Formula Indy. Ritieni sia un vantaggio per Bobby avere nove anni in più sulle spalle?  
«No. Ho solo 24 anni ma credo che le nostre motivazioni, la voglia di vincere sia esattamente la stessa».

— Come ti preparerai in questi giorni d'attesa?

«Nulla di speciale. Starò assieme a mia moglie Sandra, farò dello sci acquatico, del footing per tenermi in forma, andrò con mio padre con le moto da fuoristrada. Poi a Miami si vedrà».

DALL'ALTRA parte della barricata Bobby Rahal appare tranquillo, anche se deve esserci una certa tensione in lui e lo si può notare da come tortura la sigaretta che ha in bocca e da come continua a mettersi a posto gli occhiali.

— Te l'attendevi di arrivare solo terzo a Phoenix e di doverti giocare il titolo a Miami?  
«No. Onestamente dopo le prove, nelle quali avevo ottenuto la pole position, pensavo di poter disporre di una monoposto molto a punto e superiore a tutte le altre. Invece ho accusato per tutta la corsa un sovrasterzo inspiegabile, permettendo a Michael e a Danny Sullivan di superarmi. Ma, viste le condizioni nelle quali ero costretto a pilotare, posso accontentarmi. Pensa che se la corsa fosse durata altri 10 giri mi avrebbe superato anche Emerson Fittipaldi perché la March peggiorava giro dopo giro, meglio dopo giro».

— Chi ritieni favorito per la vittoria finale?  
«Io e Michael siamo alla pari, fifty-fifty».

— È la stessa risposta di Andretti...  
«Mi fa piacere».

— Hai in mente qualche allenamento particolare per la gara di Miami?  
«Giocherò a golf, perché è uno sport

che mi serve per concentrarmi. Starò poi in famiglia con mia moglie Debbie e con Michaela, mia figlia. Come ben vedi nulla di particolare. La corsa è importante, vincere altrettanto ma non è tutta la mia vita».

— Resterai con il team dello scomparso Jim Truemann anche nel 1987?

«Sì, anche se materialmente non ho ancora firmato».

— Si susseguono che tu abbia ricevuto offerte per andare in Formula 1, categoria nella quale hai avuto due esperienze col team di Walter Wolf. È vero?

«Sì, ma non per il 1987. Ho avuto dei contatti ma se il tutto si concretizzerà sarà per il 1988».

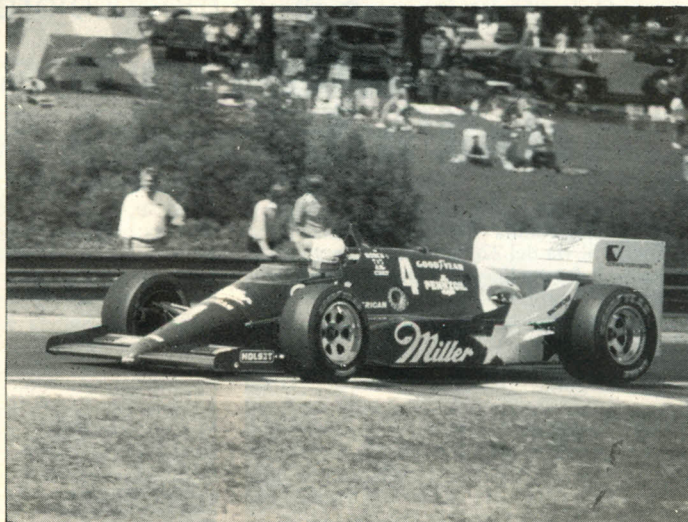
— Ti piacerebbe cambiare formula?  
«Perché no? Sarebbe un'esperienza interessante, starei in Europa, potrei andare a mangiare a Bologna con... il mio amico Gian Paolo Dallara... Certo che mi piacerebbe».

## Due uomini d'oro

NELLA scheda riportata qui sotto si possono notare tutte le differenze tra Bobby Rahal e Michael Andretti, dominatori della stagione '86 della Formula Indy. Entrambi hanno guadagnato quest'anno oltre un miliardo di lire.

	RAHAL	ANDRETTI
Età		
Vittorie '86	33	24
Gare disputate '86	6	3
Pole position '86	16	16
Pole position carriera	2	3
Inizio gare F. Indy	12	3
Giri in testa '86	1982	1983
Giri in testa carriera	436	699
Totale giri compiuti '86	1622	699
Km compiuti '86	2007	2091
Punti 1986	5.592.0534	5.880.2325
Punti totali in F. Indy	174	171
Totale vittorie in F. Indy	843	230
Totale 2. posti '86	14	3
3. posti	6	5
4. posti	5	6
5. posti	2	2
Gare totale Carriera	4	2
Guadagni '86	70	50
Guadagni nella carriera	1.698.853.000	1.092.483.000
	4.174.880.000	2.321.013.000

Nell'altra pagina, due immagini del passato di Bobby Rahal e Michael Andretti. In alto, Bobby al volante della Chevron-Bmw con la quale colse buoni risultati nel campionato europeo di Formula 2 del 1979. A sinistra, Michael pilota con sicurezza la Porsche 956 del team Kremer alla 24 Ore di Le Mans '83. A destra, Sullivan terzo nel campionato di Formula Indy



EURORALLY/Tabaton vince in Catalogna ed è campione

# Delta superiore

Centro pieno del pilota della Grifone che forte della sua S4 sbanca la gara spagnola e si laurea matematicamente re d'Europa. Snijers, pari a lui alla vigilia, perde ogni speranza con un opaco quarto posto. Servia, terzo, bisca il titolo nazionale iberico

di Manuel Arconada - foto Studio '83

**BARCELONA** — È finita come doveva finire. Fabrizio Tabaton e la sua Lancia Delta S4 hanno saltato a piedi pari l'ostacolo del rally di Catalogna, ultimo coeff. 4 del campionato europeo, e sono atterrati senza patemi d'animo su quel titolo continentale che fin da inizio stagione ci si ostinava ad attribuire a loro come qualcosa di dovuto. L'equipaggio genovese ha giocato con la gara come fa il gatto con il topo: alla fine, nell'atmosfera molto poco autunnale della costa spagnola, sembrava non capacitarsi di quanto ci fosse voluto per mettere in cassaforte un titolo che la mostruosa superiorità tecnica della Delta S4 avrebbe dovuto garantire già da tempo. Se Tabaton e Tedeschini sul traguardo ridevano, Patrick Snijers non aveva nemmeno più lacrime per piangere. Che non ce l'avrebbe fatta a combattere ad armi «quasi» pari con Tabaton, l'aveva visto già prima della partenza: il suo avversario aveva provato bene e a lungo il percorso del rally mentre lui aveva potuto solo farvi una ricognizione troppo leggera per poi tuffarsi in pieno con la Lancia Rally. Il sogno spagnolo di Snijers era partito in testa al campionato con gli stessi 345 punti di Tabaton, ma con sette risultati in casella — otto sono il numero massimo di punteggi sommabili per l'europeo — contro i sei dell'avversario. L'opaco quarto posto con cui il lungo belga ha concluso la gara è molto più pesante dei quaranta punti guadagnati in meno del vincitore Tabaton: è un piazzamento che riassume l'imparità della lotta e che soffoca matematicamente ogni speranza di recupero in qualcuna delle cinque gare che mancano a fine campionato europeo. A Snijers e al suo team Tre Gazzelle resta il dispiacere per un sogno sfumato; ma non può scomparire l'orgoglio di un campionato europeo condotto sempre su un livello forse inimmaginabile a inizio '86.

**IL RALLY** di Catalogna non è stato però tutto sullo scontro Tabaton-Snijers. È vissuto sulla splendida gara della Ford Rs 200 di Zanini poi ritirato; sugli isolati acuti del veloce Sainz con la Renault Maxi 5 Turbo ma soprattutto sulla gara veloce e regolare di Salvador Servia con la Lancia 037 del Jolly Club. Servia

temeva Fernandez, ma quando la Opel Manta 400 del suo rivale si è fermata con il motore «out» dopo sole dieci speciali, l'occhialuto campione di Spagna '85 ha capito senza più alcun dubbio che il bis era cosa fatta. Sulle strade intorno a Barcellona si è quindi corso uno dei rally più rappresentativi della stagione. Sul traguardo finale, nel centro di quella Barcellona che esattamente un anno fa aveva salutato la loro prima vittoria fuori dall'Italia, Fabrizio Tabaton e il team

Grifone hanno gioito ma anche tirato un grosso sospiro di sollievo. Partiti con tutti i favori del pronostico, più volte nel corso della stagione avevano fatto temere di rovinare tutto con qualche errore di troppo, del team come del pilota. Ora hanno messo in carniere un titolo europeo che — almeno fino a che Cerrato non confermerà il suo alloro tricolore — è il primo traguardo centrato dalla Lancia Delta S4 delusa dal mondiale. Non è poco. □



LA CRONACA/È stato monocoloro assoluto

## Tabaton in testa dall'inizio alla fine

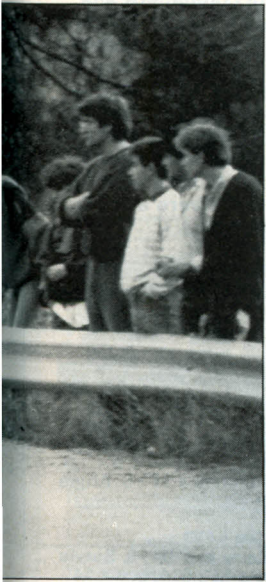
**BARCELONA** — È il vecchio circuito di F.1 attorno alla collina Montjuich a tenere a battesimo il via del 22. rally di Catalogna. Le speranze della vigilia verso una gara combattuta e tesa vengono esaltate dal responso della prima prova speciale, che sui saliscendi della collina nel centro di Barcellona regala il miglior tempo a pari merito a Tabaton, Servia e Zanini. E addirittura quest'ultimo, al volante della finalmente affidabile — sembra — Ford Rs 200 nei colori Marlboro a imporsi nella seconda prova, ma ci vuole poco a capire che sono solo fuochi di paglia. Il rally si allontana infatti dalla città catalana e la Delta S4 di Tabaton sale in cattedra facendo man bassa di

prove speciali. Dietro di lui, Sainz procede con circospezione per non affaticare troppo il motore nuovo montato sulla sua Renault Maxi 5 Turbo; Zanini e Servia vanno del loro passo, alto ma non in grado di impensierire Tabaton, e Snijers è invece bene attardato rispetto ai migliori, handicappato da un percorso che non conosce bene per non avere potuto provare come si deve. L'interesse è puntato anche sulla lotta fra Servia e la Opel Manta 400 di Fernandez per il titolo spagnolo. Servia appare ben presto interessato soprattutto dal confronto con l'avversario più che contro Tabaton, la sua ansia cade già alla

segue



Il dominio della Delta S4 di Tabaton, sopra, è stato assoluto fin dalla prima speciale e nessuna speranza è rimasta al belga Snijers, a destra, solo quarto alla fine con la 037-Bastos della Tre Gazzelle. Grande festa anche per Servia, sotto sul podio finale mentre il suo copilota Sabater dà da bere a Tabaton e a sinistra con la sua Lancia Rally che lo ha confermato campione di Spagna



# Tabaton in testa dall'inizio alla fine

segue

decima prova, quando Fernandez abbandona con il motore rotto. Scende la sera del venerdì e sulle strade del rally inizia a piovere. Quando si arriva al via della settima prova, Tabaton, è nervosissimo perché teme che le gomme da bagnato della sua Delta S4 non dureranno per i ventidue chilometri della speciale; ma questa viene annullata perché manca l'ambulanza alla partenza e il rally prende quasi stancamente la strada di ritorno verso Barcellona. Quando vi arriva, il plotone della gara manca anche di Zanini, fermo già dall'ottava prova speciale per il cedimento dell'albero a cammes della sua Ford Rs 200. A questo punto il rally ha una sua fisionomia ben dichiarata. Tabaton ha 1'43" di vantaggio su Sainz, 3'29" sulla 037 di Servia e addirittura a 4'52" su Snijers, che ha già legato ogni speranza residua a qualche inconveniente per Tabaton. La seconda metà del rally — esattamente come la prima più un'aggiunta di quattro prove speciali che ne portano il totale a diciassette contro le tredici della prima tappa — ha poco da raccontare. La Renault Maxi 5 Turbo di Sainz rompe un giunto in avvio di tappa e ciò allunga l'intervallo fra lui e il capolista. Servia è più che appagato del suo terzo posto e attende solo l'arrivo finale, garanzia del «bis» del titolo spagnolo conquistato un anno fa. Snijers è tutt'altro che contento, ma il suo quarto posto ha ben poche speranze di venire migliorato, così come non è nemmeno minacciato da Arque, quinto con la Opel Manta 400. La Bmx 325i di Bassas si impone nel Gruppo A con soli 1'06" sulla Peugeot 205 Gti di Moratal; il Gruppo N va alla Renault 5 Gt Turbo di Alsina, decimo assoluto e preceduto di sette minuti dalla Renault 5 Turbo dello jugoslavo Kuzmic.



Secondo posto finale per la Renault Maxi 5 Turbo del giovane Sainz, mai in grado di combattere alla pari con il vincitore. A lato: la Ford Rs 200 di Zanini era stata velocissima nelle primissime battute della gara, prima di ritirarsi per la rottura dell'albero a cammes

## TUTTO IL RALLY SPECIALE PER SPECIALE

### PS 1. - Montjuich (km 3,380)

1. Tabaton, Servia e Zanini in 1'34"; 4. Sainz a 2"; 5. Snijers a 3".

### PS 2. - Santacreu (km 9,330)

1. Tabaton in 5'44"; 2. Servia a 2"; 3. Zanini a 3"; 4. Sainz a 5"; 5. Snijers a 8".

### PS 3. - Les Solanes (km 12,250)

1. Tabaton in 7'28"; 2. Sainz e Zanini a 5"; 4. Snijers a 8"; 5. Fernandez a 12".

### PS 4. - Cole d'Estellones (km 24,910)

1. Tabaton in 15'14"; 2. Zanini a 10"; 3. Sainz a 15"; 4. Servia a 20"; 5. Fernandez a 31".

### PS 5. - Les Ferreires (km 9,760)

1. Zanini in 5'43"; 2. Tabaton a 1"; 3. Servia a 3"; 4. Sainz a 4"; 5. Snijers a 7".

### PS 6. - La Trona (km 12,870)

1. Tabaton in 8'51"; 2. Sainz a 21"; 3. Fernandez a 31"; 4. Servia a 33"; 5. Zanini a 35".

### PS 7. - Coll de Santigosa (km 10,770)

1. Zanini in 7'30"; 2. Tabaton a 4"; 3. Sainz a 9"; 4. Snijers a 23"; 5. Servia a 30".

### PS 8. - Alpens (km 22,270)

annullata

### PS 9. - Coll de Bracons (km 19,870)

1. Tabaton e Sainz in 14'09"; 3. Snijers a 31"; 4. Servia a 35"; 5. Fernandez a 44".

### PS 10. - Collsaplana (km 21,900)

1. Tabaton in 15'07"; 2. Sainz a 17"; 3. Servia a 30"; 4. Fernandez a 38"; 5. Snijers a 1'21".

### PS 11. - 11 Coll de Rabell (km 12,400)

1. Tabaton in 9'06"; 2. Sainz a 10"; 3. Servia a 22"; 4. Snijers a 34"; 5. Arque a 52".

### PS 12. - Orrius (km 9,560)

1. Tabaton in 7'25"; 2. Sainz a 15"; 3. Servia a 18"; 4. Snijers a 20"; 5. Arque a 42".

### PS 13. - Flor de Maig (km 6,740)

1. Tabaton in 4'35"; 2. Sainz a 9"; 3. Servia a 10"; 4. Snijers a 15"; 5. Arque a 24".

### PS 14. - Montjuich (km 3,380)

1. Tabaton in 1'33"; 2. Servia, Sainz e Snijers a 1"; 5. Arque a 15".

### PS 15. - Santacreu (km 9,330)

1. Tabaton in 5'39"; 2. Servia a 1"; 3. Sainz a 4"; 4. Snijers a 9"; 5. Arque a 15".

### PS 16. - Les Solanes (km 12,250)

1. Tabaton in 7'25"; 2. Sainz a 8"; 3. Servia a 11"; 4. Snijers a 17"; 5. Arque a 30".

### PS 17. - Colle d'Estellones (km 24,910)

1. Tabaton in 15'10"; 2. Sainz a 16"; 3. Servia a 21"; 4. Snijers a 29"; 5. Arque a 59".

### PS 18. - Les Ferreires (km 9,760)

1. Tabaton in 5'41"; 2. Servia e Sainz a 5"; 4. Snijers a 12"; 5. Arque a 30".

### PS 19. - La Trona (km 12,870)

1. Tabaton in 8'54"; 2. Sainz a 6"; 3. Servia a 9"; 4. Snijers a 25"; 5. Arque a 28".

### PS 20. - Alps (km 22,270)

1. Tabaton in 14'35"; 2. Sainz a 14"; 3. Servia a 24"; 4. Snijers a 31"; 5. Arque a 1'12".

### PS 21. - Coll de Santigosa (km 10,770)

1. Tabaton in 6'55"; 2. Servia e Snijers a 5"; 4. Sainz a 7"; 5. Arque a 26".

### PS 22. - Coll de Bracons (km 19,870)

1. Tabaton in 13'22"; 2. Sainz a 2"; 3. Snijers a 19"; 4. Servia a 24"; 5. Arque a 56".

### PS 23. - La Trona (km 12,870)

1. Tabaton in 8'49"; 2. Sainz a 1"; 3. Snijers a 8"; 4. Servia a 15". 5. Arque a 28".

### PS 24. - Alps (km 22,270)

1. Tabaton in 14'31"; 2. Sainz a 10"; 3. Servia a 12"; 4. Snijers a 25"; 5. Arque a 1'10".

### PS 25. - Coll de Santigosa (km 10,770)

1. Tabaton e Sainz in 6'55"; 3. Servia a 1"; 4. Snijers a 10"; 5. Arque a 27".

### PS 26. - Coll de Bracons (km 19,870)

1. Tabaton in 13'19"; 2. Sainz a 5"; 3. Servia a 21"; 4. Snijers a 38"; 5. Arque a 54".

### PS 27. - Collsaplana (km 21,900)

1. Tabaton in 14'36"; 2. Sainz a 13"; 3. Servia a 18"; 4. Snijers a 41"; 5. Arque a 1'07".

### PS 28. - Colle de Rabell (km 12,400)

1. Sainz in 9'02"; 2. Tabaton a 1"; 3. Servia a 4"; 4. Snijers a 14"; 5. Arque a 32".

### PS 29. - Orrius (km 9,560)

1. Tabaton e Sainz in 5'45"; 3. Servia a 5"; 4. Snijers a 12"; 5. Arque a 14".

### PS 30. - Flor de Maig (km 6,740)

1. Sainz in 4'25"; 2. Tabaton e Servia a 1"; 4. Snijers a 10"; 5. Arque a 15".

## EUORALLY

Barcellona, 24-26 ottobre 1986

### 22. Rally di Catalogna

Valido per il campionato europeo (coeff. 4)

La classifica: 1. Tabaton-Tedeschini (Lancia Delta S4) in 4.17'45"; 2. Sainz-Boto (Renault Maxi Turbo) a 4'24"; 3. Servia-Sabater (Lancia Rally) a 6'23"; 4. Snijers-Colebunders (Lancia Rally) a 9'31"; 5. Arque-Montanola (Opel Manta 400) a 20'15"; 6. Bassas-Mas (Bmw 325 Gr. A) a 29'40"; 7. Moratal-Rodriguez (Peugeot 205 Gti Gr. A) a 30'46"; 8. Pradera-Zubizarreta (Peugeot 205 Gti Gr. A) a 33'06"; 9. Loza-Larrarte (Opel Kadett Gr. A) a 35'33"; 10. Kuzmic-Sali (Renault 5 Turbo) a 35'46".

Così l'Europeo (dopo questa gara): 1. Tabaton p. 425; 2. Snijers 345; 3. Fernandez 229; 4. Cerrato 228; 5. Chatriot 225; 6. Ferjanec 222; 7. Zanussi 221; 8. Pregliasco 185.

## Davanti al Tna le minigonne squalificate al Sanremo La Csai esamina le Turbo 16

È UNA SETTIMANA di fuoco quella che si svolge in questi giorni sulla scena rallyistica sviluppatasi in seguito al rally di Sanremo. Lunedì 27 ottobre, quando questo numero di AS è uscito nelle prime edicole, due membri tecnici del Tribunale Nazionale d'Appello della Csai hanno verificato la Peugeot 205 Turbo 16 di Saby, messa sotto sigilli da un notaio sanremese su volere del team in seguito alla squalifica inflitta alle vetture francesi dai commissari tecnici del Sanremo che avevano trovato le loro minigonne — o protezioni, come

definite dalla squadra incriminata — irregolari. La scorsa settimana sono stati condotti alcuni test nella galleria del vento di St. Cyr, in Francia, sulla Turbo 16 di Kankkunen e a quanto pare queste prime prove dinamiche hanno dimostrato che le minigonne non contribuiscono a incollare la vettura al suolo. Il litigio del Sanremo è ancora apertissimo: si vedrà ora come l'appello presentato dalla Peugeot sarà interpretato dalla Csai, che dovrà decidere il 6 novembre prossimo.

### Eurorallycross chiusura in bellezza

**ANDERS NORSTEDT** e Olle Arnesson, recentemente laureatisi campioni europei di rallycross, hanno marchiato anche l'ultima gara in programma, svoltasi due settimane fa a Knutstorp in Svezia. Con questo ultimo risultato, la prima divisione del campionato si è quindi chiusa con Norstedt vincitore con 152 punti, davanti a Davidson con 125 e a Reeves con 104. La seconda divisione (Gr. B e Special) si è chiusa con Arnesson campione a quota 153 punti, davanti a Schanche e ad Alämäki con 114.

### Delta Hf 4x4 per la Grifone in Gr. A '87?

IL TEAM GRIFONE è in attesa di definire i suoi accordi con lo sponsor Esso per un interessante programma '87 nei rally italiani. Oltre a fare correre Fabrizio Tabaton con la Lancia 037 e a schierare alcune Uno Turbo Gr. A nelle gare tricolori, il team genovese potrebbe infatti avere a disposizione una Delta Hf 4x4 Gr. A nel Cir. Alla Grifone si spera poi di riuscire a convincere la Esso a sborsare quella piccola cifra in più che consentirebbe questo programma.

### Alla Mouton l'ultima in Germania

**ANCHE L'ULTIMA** gara del campionato tedesco rally, l'Adac-3 Städte Rally in Baviera è stata una preda facile per il team ufficiale Peugeot di Mouton-Harryman, alla sesta vittoria con la 205 T 16 dopo una gara condotta in testa dall'inizio alla fine imponendosi poi con 1'56" di vantaggio su Schwarz-Hoesch con la Austin Metro 6R4. La classifica finale del campionato tedesco vede dunque la Mouton in testa con 180 punti, seguita da Schmidtke con 134 e da Tuumi con 128.

### Provata la Turbo 16 «africana»

**VELOCISSIMA** e perfettamente guidabile. Così è stata definita la Peugeot 205 Turbo 16 in versione Parigi-Dakar da Ari Vatanen, che la scorsa settimana l'ha guidata nella proprietà privata del Domaine du Château Sigean, nei pressi di Perpignan nel Sud della Francia. In tre giorni di test Vatanen ha guidato la vettura — che è allungata di una ventina di centimetri e monta le nuove sospensioni a due ammortizzatori per ruota — per un totale di 700 chilometri. Ora i test proseguiranno nel Niger dal 5 al 10 novembre, dopo di che il team deciderà quante vetture schierare alla Parigi-Dakar. Oltre a quella di Vatanen — che potrebbe essere affiancato in gara dal celebre annunciatore sportivo della Tv francese Bernard Giroux — potrebbe esserci anche una vettura per Andrea Zanussi.

### Lancia 037 regina di Svizzera

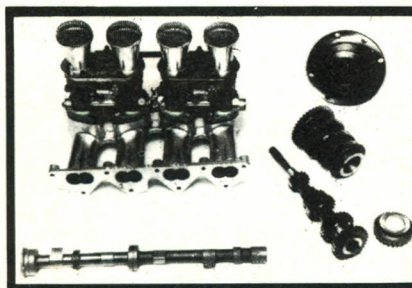
**SI È CORSO** il fine settimana passato il rally Du Valais, valido per il campionato svizzero nonché per l'europeo per il quale aveva coeff. 2. Ha vinto il belga Droogmans con la Ford Rs 200 in 3.28'50", staccando di 9'55" la Turbo 16 di Oguey e di 9'58" la Lancia Rally dell'ex-sciatore Roux. A fine prima tappa si è ritirata la Lancia 037 di Palmer — nella foto **Photo4** —, comunque campione svizzero '86 e uscito di gara per... non rovinare la sua vettura già promessa a un acquirente.



### Trionfo Nissan a un drammatico Faraoni

**DOPPIETTA** spagnola al rally dei Faraoni, conclusosi la settimana scorsa con la vittoria della Nissan Patrol di Perez-Beltran seguiti da Bebie-Bebie con la stessa vettura. Ma senza le otto ore di penalità pagate per avere saltato un controllo orario segreto — anche se è subito apparso chiaro che alcuni equipaggi ne erano a conoscenza — la vittoria sarebbe facilmente andata alla Mitsubishi Pajero nei colori Rothmans di Al Hajiri-Spiller, vincitori della gara l'anno precedente e decisamente i più veloci dell'ultima parte del rally. Ma già due domeniche fa il rally dei Faraoni aveva perduto il suo vero dominatore: l'italiano Andreetto, ritirato con la sua Mitsubishi Pajero distrutta — nella foto Martignani — in seguito a un incidente con una normale vettura egiziana, incidente che aveva causato due morti. Andreetto è rientrato in Italia lunedì 27 ottobre, dopo essere rimasto a disposizione delle autorità egiziane, intenzionate a far piena luce sull'incidente.

■ **MONDIALE GR. A** — Si chiuderanno solo il 3 novembre, ma le liste di iscrizione al rally Rac si possono già considerare chiuse giacché è già stata raggiunta la quota massima di 150 vetture al via. Non si è iscritto il pilota austriaco Rudi Stöhl, unico a potere impensierire matematicamente Kenneth Eriksson al quale il titolo iridato di Gr. A è ora matematicamente garantito.



**CAMILLO ALQUATI** APPLICAZIONI  
SPECIALI PER AUTO  
26100 CREMONA - ITALY - VIA DANTE 91 - Telef. 0372/20450-410398

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 — Pulegge 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



a cura di **Roberto Boccafogli**  
hanno collaborato: **René Alezra, Paolo Bombara, Gianni Cogni, Martin Holmes, Eddie Laumanns, Walter Leverone e Rolf Nieborg**



## Con la Delta S4. Ma non ci sarà anche la Delta 4x4 Gr. A?...

# Solo test a Messina per Biasion

**NON CI SARANNO** «rinforzi» per Cerrato e Zanussi in lotta nel rally Città di Messina per il titolo Cir. Nella gara siciliana in programma dal 6 al 9 novembre i due piloti se la dovranno vedere da soli, dato che al rally non sono stati iscritti né Biasion con

una seconda Delta S4 né Saby con una seconda Peugeot 205 T16. Martedì di questa settimana Miki Biasion è comunque partito per la Sicilia, dove svolgerà alcuni test di assetto e di pneumatici dopo che la Pirelli ha prodotto una nuova serie di co-

pertura per ovviare ai problemi incontrati sull'asfalto del Sanremo. Biasion proverà in Sicilia per tutta questa settimana e a concentrarsi con lui su questi test saranno nientemeno che gli ingegneri Lombardi e Limone. Come si sa, Biasion ha ora in programma una intensa sessione di sviluppo della Lancia Delta Hf 4x4 Gr. A — sempre che il mondiale piloti non si decida all'Olympus, nel qual caso Miki guiderà una seconda Delta S4 negli Stati Uniti a fianco di quella di Alen —. Non è quindi che questa massiccia missione in Sicilia con l'apparente scopo di provare la Delta S4 nasconda una segreta sessione di test con la Delta 4x4 nella foto **Studio '83** con Biasion alla presentazione della vettura al Sanremo — che correrà nel mondiale '87? A Torino tutti negano, eppure...



## Geistdörfer ancora un anno con l'Audi

**ORA È SICURO:** Christian Geistdörfer resterà in Audi almeno fino a fine 1987. Il navigatore di Röhr — nella foto — ha preso la decisione la scorsa settimana, quando era ormai pronto per lui un contratto da firmare per la Bmw, per la quale avrebbe dovuto coprire il ruolo di direttore sportivo nel campionato mondiale Turismo. Ma fra il team di Monaco e Geistdörfer è mancato l'accordo su alcuni punti essenziali del contratto e il copilota ha così deciso di restare al fianco di Walter Röhr con il quale disputerà nell'87 alcune gare del mondiale rally. A proposito del programma iridato Audi, dalle quattro gare che erano — Montecarlo, Safari, Acropoli e Mille Laghi — l'orizzonte si sta ora ampliando: è certo che Röhr e Mikkola disputeranno la gara che avrà validità di mondiale marce fra Nuova Zelanda e Olympus, ma si sta già parlando anche di Tour de Corse ed eventualmente Argentina.

## Un'Audi Gr. A per Nannini al San Marino

**SI RESPIRERÀ** anche aria di Formula 1 al rally di San Marino in programma dal 6 al 9 novembre. Con un'Audi Coupé Quattro Gr. A del team di Radaelli sarà infatti in gara Alessandro Nannini, il pilota della Minardi F.1. Oltre a lui l'elenco iscritti — a proposito, le iscrizioni sono aperte fino al 31 ottobre invece che fino al 26 come era originariamente previsto — comprende un'altra presenza di grande rilievo: quella di Anna Cambiaghi al volante di una Peugeot 205 Turbo 16.

■ **MESSINA.** C'è ancora tempo per iscriversi al rally Città di Messina, valido con coefficiente 3 per il titolo tricolore e in programma sull'asfalto siciliano dal 6 al 9 novembre. Il termine ultimo per iscriversi, previsto per venerdì 24 ottobre, è stato posticipato a mercoledì 29.

■ **CORSO RALLY.** Si terrà a Udine con inizio il 3 novembre prossimo un corso di avvicinamento ai rally, al vincitore del quale sarà offerta la licenza per l'87 nonché la possibilità di partecipare a qualche gara del prossimo anno. Chi è interessato può rivolgersi alla Pro Rally Sport, via S. Spiridione 7, 34121 Trieste, tel. 040/ 57.75.75 e 41.63.14.

## Tutti al Rac con Belle Epoque

**NOVEMBRE,** tempo di rally Rac. Quale migliore possibilità, per seguire questa penultima prova del mondiale, che affidarsi ai consigli degli addetti ai lavori? Ecco perché l'agenzia fotografica Belle Epoque, in collaborazione con la Ito Viaggi, organizza un viaggio al seguito del rally inglese: sette giorni con trasferimento su voli di linea e auto a disposizione con combinazioni da due, tre o quattro persone per vettura, per prezzi dalla 880.000 alle 950.000 lire. Per ulteriori informazioni, rivolgersi alla Ito Viaggi, Galleria Zabarelo 4, 35121 Padova; Tel. 059/ 66.05.77; telex 430122.

## Squalifica di Fassina: altre proteste

**SEMBRA PROPRIO** che il vento delle polemiche continui imperterrita a soffiare sul Sanremo '86. La squalifica della vettura di Fassina Jr., vincitore della gara riservata alle Fiat Uno, ha provocato le rimostranze di Mauro Ambrogio, titolare della Università Motors responsabile della preparazione della vettura. «Una esclusione sportivamente discutibile — ha dichiarato Ambrogio — in quanto la vettura presentava solo un leggero cedimento dei molloni posteriori dovuto probabilmente alle sollecitazioni della gara. La irregolarità della vettura consisteva infatti nella differenza di un centimetro nella altezza da terra posteriore. Se questo cedimento fosse avvenuto all'avantreno, Fassina — nella foto **Studio '83** — durante la gara — avrebbe potuto trarne qualche vantaggio, ma in questo caso lo escludo categoricamente. I meriti del giovane Fassina sono nel suo "piede" e non in una vettura "furba" come alcuni vorrebbero fare credere».



## Si imbarcherà a Barcellona la Parigi-Dakar

**SONO GIÀ** iniziate le prime ricognizioni sul percorso della prossima edizione della Parigi-Dakar, in programma dall'1 al 22 gennaio 1987. René Metge, vincitore della passata edizione della gara, e Gilbert Sabine, l'uomo che ha raccolto l'eredità dello scomparso organizzatore Thierry Sabine, hanno iniziato un giro di dodicimila chilometri che attraverserà l'Algeria, il Niger, il Mali, la Mauritania e il Senegal. Frattanto si sa già una novità sul formato della gara: la partenza della traversata verso l'Algeria, il 2 gennaio, non sarà più dal porto francese di Sète ma da quello spagnolo di Barcellona.

■ **FURTO.** Il 13 ottobre scorso, durante lo svolgimento del Sanremo, il team Tamauto di Peppino Zonca è stato derubato di una bisarca sulla quale erano caricate una Porsche, una Ferrari e una Lancia Rally. Chi avesse notizie in merito è pregato di contattare la Tamauto telefonando allo 0321/ 64.465 e 64.466.

**ESCLUSIVO**

# PIÙ VELOCI

Nel buio di una notte del Sanremo la scia luminosa di una vettura da rally si arrampica a tutta velocità verso il paese in cima a una collina. Ma a quanto sta andando? In questo articolo esclusivo presentiamo una esauriente risposta a questo interrogativo (FotoBelleEpoque)



DOSSIER/Quanto vanno le auto da rally?

# VELOCITÀ DELLA LUCE

**Con l'aiuto della Federazione Italiana Cronometristi AS ha fatto un test mai tentato finora: il rilevamento delle velocità delle vetture «top» (Gr. B, A ed N) durante il Sanremo. Eccezionali i risultati con la Delta S4 sempre più veloce di tutti**

di Gianni Cogni

I «MOSTRI» hanno calcato per l'ultima volta le scene del Sanremo: ancora poche gare e le vetture più potenti del Gr. B spariranno per sempre dai rally in ossequio alla nuova regolamentazione in cerca di sicurezza. Ma sono veramente così mostri? L'aneddotica su queste vetture si spreca: a Sanremo venivano sussurrate potenze largamente superiori ai 500 cavalli. Nessuno, però, finora si era spinto più in là dei tempi delle prove speciali (comunque di per sé già signifi-

cativi) per dare conferma o smentita delle prestazioni di queste vetture: una «voglia» che Autosprint covava già da tempo e che si è voluta soddisfare per i nostri lettori. Così, insieme a Franco Faggioli, cronometrista della Federazione Italiana Cronometristi, sezione di Bologna, e alle sue apparecchiature siamo andati alla caccia di questi dati lungo le prove della seconda e della terza tappa del rally di Sanremo, sia sullo

*segue*

## Più veloci della luce

segue

sterrato sia sull'asfalto. La voglia principale era di conoscere la velocità massima di queste vetture ma la difficoltà di trovare tratti in cui le vetture potessero raggiungerla e la disponibilità trovata nell'aver altrimenti questo dato ci hanno invogliato a cercare anche qualcosa d'altro e ne sono usciti dati veramente interessanti. Per colmare subito la curiosità in fatto di velocità di punta, la Lancia Delta S4 con la configurazione con cui si è presentata all'arrivo della seconda tappa (rapporti al cambio e dimensione dei pneumatici le variabili principali insieme alla pressione di sovralimentazione) era in grado di raggiungere i 200-202 chilometri all'ora.

**IL DATO** principale emerso dalle nostre prove è la schiacciante superiorità della Lancia Delta S4 e Peugeot 205 T 16 (con leggerissima supremazia della berlina torinese nei punti dove abbiamo operato i rilevamenti) nei confronti del resto del lotto. Il salto fra queste Gr. B e tutte le altre vetture è enorme, cosa che invece non si verifica fra le migliori Gr. A e le migliori Gr. N. Un dato piuttosto sorprendente. A onor del vero, il rapporto fra queste andrà rifatto quando saranno sulla scena le nuove Gr. A (Delta 4Wd e compagnia) ma è difficile pensare che, almeno inizialmente, possano essere tanto superiori alla Golf Gti che, nella categoria, ha fatto veramente storia a sé con Eriksson nonostante il generoso prodigarsi di Fiorio e Milanese. Fra le altre considerazioni spicchiole, il diverso rendimento della Metro 6R4 a seconda delle condizioni e le deludenti risultanze delle Audi Coupé Quattro che, per potenza e motricità, ci si attendeva facessero ben di più. Poi la vicinanza di prestazioni fra la «vecchia» Manta 400 di «Tchine» e la Kadett Gr. A, i sorprendenti e per certi versi inimmaginabili exploit delle Gr. N e soprattutto della Toyota Corolla e della Peugeot 205 di Bigo e Sottosanti, che pur essendo solo delle 1600 aspirate hanno fatto faville. Sul piano dei singoli, tanto di cappello ad Alen (che anche nella cattiva sorte non scherza: 118 kmh andando con un pneumatico forato, cioè poco meno delle velocità delle Gr. A e delle migliori Gr. N) dalla staccata di favola, a Dario Cerrato (con buona pace di chi lo voleva sul viale del tramonto), ad Eriksson, cioè i tre che per un verso o per l'altro hanno maggiormente entusiasmato nelle nostre postazioni. A proposito di italiani: Cerrato, Zanussi e Biasion sono veramente a un passo dai migliori anche su sterrato (sull'asfalto sanremese già sono loro i leader).

**DUE PAROLE** sul pubblico. Il nostro esperimento ha destato curiosità, interesse e favore: molti hanno abbandonato



comunque pericolosi cigli della strada per vivere la speciale qualche metro più indietro, alle spalle del nostro computer: si vedeva ugualmente bene, si prendeva meno polvere (sullo sterrato) e soprattutto meno rischi. Addirittura esaltante la risposta del pubblico sul Colle d'Oggia dove, pur essendo finiti in una zona affollatissima dopo avere dato le opportune disposizioni agli spettatori nessuno ci ha intralciato nel lavoro e anzi molti si sono trasformati in fidati controllori dell'integrità dei nostri apparecchi, immersi nel buio e nel mare di folla. Ovviamente le scommesse si sono sprecate:

avete visto il volto di chi riusciva a centrare le previsioni e poteva dichiarare enfaticamente: «Io l'avevo detto». Viceversa, testimoni della rovinosa uscita di Rosina, in quel frangente troppo pubblico si è stabilmente concentrato attorno ai rottami della vettura, in posizione pericolosa malgrado i ripetuti inviti a sloggiare. La morale: è difficile farsi capire ma la cosa principale è dare al pubblico il modo di partecipare il più possibile allo sviluppo della gara, magari fornendo loro, sul posto, il maggior numero di informazioni possibili. □

**Il rilevamento delle velocità è stato effettuato piazzando due fotocellule, sotto a destra, di fronte a due catarifrangenti posti a dieci metri esatti l'uno dall'altro, a lato. Il cronometrista Franco Faggioli si è poi messo al computer in attesa del passaggio delle vetture. In alto, la Turbo 16 di Saby (Photo4)**



## PS 20 - CASOLE VAL D'ELSA

fondo: sterrato  
luce del giorno

	TEMPI P.S.	RILEVAMENTO VELOCITÀ	KM/H	M/S	
<b>GRUPPO B</b>	Kankkunen (Peug. 205 T16)	5'30"	Cerrato (Delta S4)	160,8	44,6
	Cerrato (Delta S4)	a 1"	Biasion (Delta S4)	159,8	44,4
	Zanussi (Peug. 205 T16)	a 2"	Kankkunen (Peug. 205 T16)	157,2	43,6
	Biasion (Delta S4)	a 3"	Pond (Metro 6R4)	157,1	43,6
	Saby (Peug. 205 T16)	a 10"	Zanussi (Peug. 205 T16)	156,7	43,5
	Pond (Metro 6R4)	a 13"	Saby (Peug. 205 T16)	153,4	42,6
<b>GRUPPO A</b>	Wilson (Metro 6R4)	a 16"	Wilson (Metro 6R4)	148,8	41,3
	«Tchine» (Manta 400)	a 1'16"	«Tchine» (Manta 400)	131,9	36,6
	Alen (Delta S4)	a 1'22"	Alen (Delta S4)	118,3*	32,8
	Eriksson (Vw Golf)	a 6'10"	Eriksson (Vw Golf)	136,4	37,9
	Milanesi (Opel Kadett)	a 22"	Milanesi (Opel Kadett)	133,6	37,1
	Fiorio (Uno Turbo)	a 24"	Moscato (Audi Coupé 4)	130,5	36,2
<b>GR. N</b>	Moscato (Audi Coupé 4)	a 26"	Malbert (Audi 80 4)	129,7	36,0
	Grassini (Opel Kadett)	a 32"	Fiorio (Uno Turbo)	128,5	35,6
	Stöhl (Audi coupé 4)	a 46"	Ricci (Opel Manta)	128,1	35,5
	Finiguerra (Toyota Corolla)	a 6'47"	Finiguerra (Toyota Corolla)	125,4	34,8
	Sottosanti (Peugeot 205)	a 2"	Sottosanti (Peugeot 205)	124,7	34,6
	Bigo (Toyota Corolla)	a 4"	Dubert (Peugeot 205)	117,4	32,6
Dubert (Peugeot 205)	a 8"	Pelli (Peugeot 205)	114,5	31,8	
		Apripista (Audi 100 A.)	87,0	24,1	
		Vatanen (Peugeot 205)	151,3	42,0	

(\*) Alen è transitato con una gomma forata.

# VELOCITÀ/Sterrato a tutta birra Soltanto Cerrato oltre i 160 orari

A CIRCA due terzi della prova abbiamo scelto un tratto veloce e insidioso. Un lungo tratto in discesa veloce su sterrato al termine della quale c'è un ponticello molto stretto su cui le vetture saltano per poi scaricare a terra tutta la potenza su un allungo di circa 150 metri che precede una sinistra medio-veloce. Le nostre fotocellule sono appena prima del punto di staccata per entrare in quest'ultima curva. Un tratto insidiosissimo, un salto che costa una rovinosa uscita di strada a Rosina, che distrugge completamente la

sua Lancia Rally-Tamauto uscendo miracolosamente indenne dall'impatto contro un albero.

**IRISULTATI** — Prima di iniziare le rilevazioni facciamo un piccolo sondaggio fra gli astanti: in media si prevede una velocità in quel punto di 120-130 kmh. Previsione risultata più che calzante per le vetture Gr. A, N e la Gr. B vecchia maniera ma largamente insufficiente per le Gr. B dell'ultima generazione. Cerrato tocca i 160,8 km/h! Il che significa un 20-25 per cento in più rispetto ai

segue

## L'APPARECCHIATURA/Fotocellule e computer

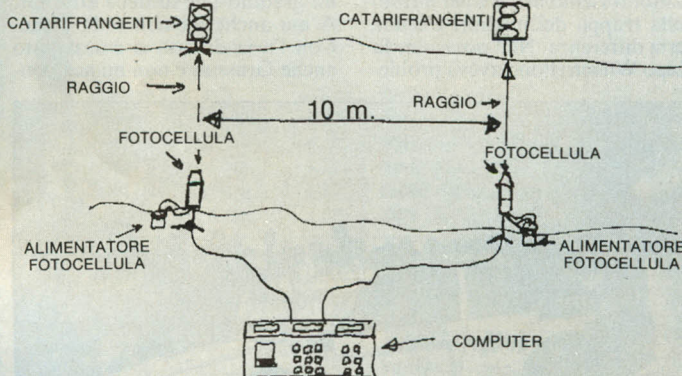
# Parente prossima del «Multanova»

L'APPARECCHIATURA utilizzata per i nostri rilevamenti è parente prossima dei Multanova utilizzati dalla polizia per rilevare la velocità. Solo parente, però, perché in questo caso i sensori di rilevamento (due fotocellule) sono collegate con un vero e proprio computer finalizzato a soddisfare qualsiasi esigenza nel campo della rilevazione dei tempi. Attraverso la tastiera di comando si possono ottenere diversi tipi di misurazione ed è normalmente impiegato da Franco Faggioli, cronometrista federale della sezione Fic di Bologna, anche in tutte le altre discipline atletica, sci, ecc.). Il circuito, ed il principio, sono estremamente semplici: le due fotocellule sono poste a una distanza scelta di volta in volta e impostata sul computer: nel nostro caso abbiamo scelto di porle a 10 metri l'una dall'altra. Al passaggio della vettura davanti alla prima fotocellula si interrompe il raggio emesso dalla fotocellula e a questa ritornato da una catarifrangente: questo provoca lo start del conteggio del tempo. Analogamente quando la vettura

transita davanti alla seconda fotocellula il contatore viene fermato. Dalla fondamentale legge del moto che dice che lo spazio è uguale alla velocità moltiplicata per il tempo, per ottenere la velocità basta dividere lo spazio (10 metri) per il tempo impiegato a percorrerlo. La cosa è fatta dal nostro computer con estrema precisione nei rilevamenti (questa è la parte probante) ed abbiamo scelto di avere i risultati sia in chilometri all'ora sia in metri al secondo. Computer e fotocellule sono alimentati a batteria: in particolare il computer,

che chiuso risulta essere una valigetta in acciaio, e dotato di pile interne del tipo a torcia da 1,5V (quelle che si usano per i giocattoli, per intenderci) ma per non rischiare è stata collegata anche una batteria esterna. «Per sicurezza — ha detto Faggioli — preferisco avere tutto almeno doppio». Una giusta precauzione e che assume un sapore tutto particolare se si pensa al can-can che qualcuno meno previdente del nostro amico ha innescato sulla speciale numero 22 «perdendo» i tempi dei primi... □

## SCHEMA DEL RILEVAMENTO



FEDERAZIONE ITALIANA CRONOMETRISTI  
ROMA

MARTEDI' 14.10.1986 P.S. 20  
P.S. CASOLE ore 16.30

Ord. Posizion.	Velocità (kmh)
1	6
2	9
3	5
4	8
5	4
6	2
7	15
8	3
9	22
10	18

kmh. 156,700  
153,1000  
159,800  
160,800  
157,200  
118,300  
148,800  
157,100  
136,400  
131,900

## Ufficialità garantita

L'UFFICIALITÀ dei rilevamenti cronometrici effettuati è testimoniata dai cronologici che portano il marchio della Federazione Italiana cronometristi. Sono pubblicati in queste pagine quelli relativi ai tre rilevamenti effettuati al Sanremo, con la velocità riportata a fianco del numero di gara della vettura a cui si riferiscono. In questa tabellina è visibile la sottolineatura della velocità attribuita alla vettura numero 8, la Lancia Delta S4 di Cerrato più veloce di tutti a 160,800 kmh.

# Soltanto Cerrato...

segue

migliori degli altri: un vero abisso. Non male anche i 118 km/h di Alen, transitato con un pneumatico completamente a terra... Fra le altre cose, è da notare la chiara superiorità di Pond rispetto a Wilson — entrambi con la Metro Gr. 4 — e il fatto che lo stesso Pond sia allo stesso livello dei migliori in quel punto, cosa poi non rispecchiata dall'esito finale della prova. Una nota anche per Ari Vatanen che, come avremo modo di verificare dopo, con la Turbo 16 apripista si scatena dove c'è meno pericolo nei confronti del pubblico (in questo caso è

quasi al livello dei migliori), viceversa alza il piede dove c'è la muraglia umana e comunque nei pressi dei fine prova. Interessante il confronto fra i tempi delle Gr. A e delle Gr. N: sorprendenti i tempi realizzati in questo tratto dalle Gr. N — entrambe di soli 1600 cc — di Finiguerra e Sottosanti che hanno lasciato a circa 10 km/h tutti gli avversari. Dubbi di irregolarità? Sottosanti a fine gara è stato reclamato da Pelli ed è stato trovato perfettamente regolare, quindi merito delle vetture e anche dei piloti, visto che la velocità in quel punto è strettamente legata a come si salta poco prima. In Gr. A già netta la superiorità della Golf Gti di Eriksson mentre francamente sono sotto le attese le quattro ruote motrici delle Audi Coupé. □

**Il pubblico presente sulle prove è stato sempre molto interessato al nostro test. Ecco alcuni appassionati stretti attorno al nostro catarifrangente sulla ps di asfalto ed ecco, sotto, la curiosità della gente verso il cronometrista al lavoro sul computer**  
(Photo4)



PS 29 - GREVE				fondo: sterrato luce del giorno	
TEMPI P.S.		RILEVAMENTO VELOCITÀ	KM/H	M/S	
<b>GRUPPO B</b>	Alen (Delta S4)	10'56"	Alen (Delta S4)	166,2	46,1
	Biasion (Delta S4)	a 5"	Kankkunen (Peug.205 T 16)	163,5	45,4
	Kankkunen (Peug. 205 T 16)	a 6"	Biasion (Delta S4)	158,4	43,9
	Zanussi (Peugeot 205 T 16)	a 6"	Wilson (Metro 6 R4)	158,4	43,9
	Cerrato (Delta S4)	a 10"	Zanussi (Peugeot 205 T16)	149,2	41,4
	Saby (Peugeot 205 T16)	a 14"	Cerrato (Delta S4)	147,7	41,0
<b>GRUPPO A</b>	Wilson (Metro 6R4)	a 19"	Saby (Peugeot 205 T16)	147,6	41,0
	Pond (Metro 6R4)	a 1'21"	Tchine (Manta 400)	134,4	37,3
	Krecek (Skoda 130)	a 2'01"	Krecek (Skoda 130)	128,0	35,5
	«Ichine» (Manta 400)	a 2'03"	Pond (Metro 6R4)	116,1	32,2
	Eriksson (Vw Golf)	a 12'14"	Eriksson (Vw Golf)	143,7	39,9
	Fiorio (Uno Turbo)	a 28"	Grassini (Opel Kadett)	126,4	35,1
<b>GR. N</b>	Milanesi (Opel Kadett)	a 29"	Milanesi (Opel Kadett)	125,1	34,7
	Stohl (Audi Coupé Quattro)	a 38"	Fiorio (Uno Turbo)	124,9	34,6
	Fabbri (Peugeot 205)	a 59"	Fabbri (Peugeot 205)	124,0	34,4
	Moscato (Audi Coupé 4)	a 1'12"	Russolo (Vw Golf)	120,3	33,4
	Sottosanti (Peugeot 205)	a 12'57"	Ormezzano (Toyota Celica)	126,0	35,0
	Ormezzano (Toyota Celica)	a 20"	Sottosanti (Peugeot 205)	125,1	34,7
Aghini (R5 Gt Turbo)	a 24"	Pelli (Peugeot 205)	121,8	33,8	
		Apripista (Ford Escort)	88,7	24,6	
		Vatanen (Peugeot 205 T16)	131,1	36,4	

## STACCATA/Finlandesi alla riscossa nella ps 29 Ma Alen quando frena?

LA STACCATA è la misura più esaltante delle doti di un pilota, ancor prima di quelle della macchina, anche se stile di guida e contingenze del momento possono rendere meno significativo il risultato. Comunque per la nostra rilevazione abbiamo scelto l'ultimo tratto della prova di Greve, tutta su sterrato, vicino a Mercatale. I concorrenti arrivano da un rettilineo in salita abbastanza lungo, seguito da un dosso appena accentuato, da una breve discesa e da una staccata per introdursi in una semicurva a destra appena prima del fine prova. Alla staccata ci sono le nostre fotocellule.

**I RISULTATI.** Quando è ora di metterci del «pelo» sulla terra, ecco i finnici: Alen è semplicemente mostruoso, transitando a

166,2 all'ora davanti alla nostra postazione, significa che la staccata l'ha iniziata appena dopo e cioè dai 10 ai 20 metri dopo rispetto agli altri. Kankkunen gli è arrivato molto vicino mentre per il resto della truppa dei migliori c'è una certa differenza. Nell'occasione fa colpo Wilson (Pond aveva proble-

mi), segno che questa Metro 6R4 non è certo in queste condizioni che paga maggiormente. Un altro a cui fare tanto di cappello è Eriksson: la Golf Gti è veramente un gradino più su delle altre Gr. A ma anche lui non è da meno. Con l'aria di casa si è scatenato anche Grassini e non manca con-



EDERAZIONE ITALIANA CRONOMETRISTI  
ROMA

2 P.S. 29  
MERCOLEDÌ 15.10.1986 ore 8.55  
P.S. GREVE

Ord. Partenza	Tempo	Velocità	Tempo
1	57	Kuk	163.500
2	8	u	158.400
3	6	u	147.700
4	2	u	149.200
5	9	u	166.200
6	3	u	147.600
7	15	u	116.100
8	22	u	158.400
9	28	u	143.700
10	18	u	124.900
1	30	u	134.400
2	16	u	125.100
3	31	u	128.000
4		u	124.000







*Lancia Rally su sterrato, equipaggiata con pastiglie Ferodo: sollecitazioni durissime e improvvise.*

# Frenare da competenti

**F**erodo Racing: una linea frenante completa, concepita per la competizione, ed oggi a disposizione di tutti gli appassionati. L'esperienza Ferodo nel mondo delle corse automobilistiche e i più severi test di laboratorio garantiscono a Ferodo Racing la sicurezza di prestazioni sempre ai massimi livelli, particolarmente nelle gare e nel gran turismo.

Ferodo Racing I/D 311: pastiglie per freni a disco con miscela specifica per competizioni su pista.

Ferodo Racing I/D 346: pastiglie per freni a disco con miscela specifica per rallies, fuoristrada e gran turismo.

Ferodo Racing Brake-fluid DOT 4: liquido per circuito frenante, ad elevata temperatura di ebollizione (155° ad umido) ed alta fluidità alle basse temperature.

Ferodo Racing: il meglio dell'esperienza agonistica Ferodo per coloro che richiedono il massimo dalla propria auto.



*Ferodo Racing: nuove pastiglie e nuovo brake-fluid da gara. Per la tua auto.*

**FERODO®**  
*le pastiglie per vincere*