

AUTO SPRINT

L. 1.500
CONTIENE I.P.

IL SETTIMANALE DA CORSA - Anno XXIV - N. 50 - 11/17 dicembre 1984

IN REGALO
UN FAVOLOSO
POSTER
CALENDARIO
1985

CASCHI D'ORO
PER LAUDA
UN TRIONFO DA... FERRARI

NIKISSIMO



Il settimanale da corsa

Direttore responsabile
ITALO CUCCI

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

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

Il nostro indirizzo: via dell'Industria 6 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO).
Telefono: 051/45.55.11. - Casella postale: AD 1734 - 40100 Bologna.
Telex: 51.02.12 - 51.02.83 Sprint-I
Telecopier: 051/455418

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

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

Abbonamenti: ITALIA Annuale L. 65.000. Semestrale L. 35.000. ESTERO Via terra o mare L. 100.000
Via aerea: Europa e bacino mediterraneo L. 140.000 - Africa L. 200.000 - Americhe L. 220.000 - Asia L. 220.000 - Oceania L. 300.000

Stampa: Poligrafici Il Borgo, 40068 San Lazzaro di Savena (Bologna), via dell'Industria 6, tel. 051/45.55.11

McLaren-Ferrari: è già sfida

CASCHI D'ORO, diciannovesima edizione: un trionfo. C'era tutto il mondo della Formula 1 intorno a Niki Lauda e al team McLaren: piloti e manager giunti a Bologna per porgere il loro omaggio ai campioni del mondo e per presentare — come hanno fatto Alboreto e Arnoux per la Ferrari — il cartello di sfida per il 1985. Autosprint ha avuto la conferma di essere amato dalla gente delle corse e ha fatto di tutto — pensiamo riuscendoci — per ricambiarla con una grande festa d'amicizia. Niki Lauda, in particolare, ha sentito intorno a sé quel calore che spesso in passato gli era stato negato: era arrivato a Bologna sfidando la nebbia che voleva respingerlo, se n'è tornato a casa commosso per il trionfo decretatogli dagli amici dei «Caschi d'Oro». Vale la pena precisare che, contrariamente a quanto scritto anche da autorevoli giornali, Niki non si è presentato al Motor Show ma solo alla festa di Autosprint che da anni dà lustro alla manifestazione motoristica bolognese. Durante la festa abbiamo registrato

(leggerete il dettaglio nelle pagine seguenti) sfide e promesse. Da Ecclestone e Serena abbiamo recepito un atteggiamento fiducioso nei confronti della prossima stagione agonistica (GP di Monaco in particolare). Ci è mancato soltanto, ma non potevamo pretendere di averlo fra noi, Enzo Ferrari: c'erano però i suoi piloti che hanno



sfidato Lauda e la McLaren; al Grande Vecchio viene peraltro attribuita una battuta programmatica molto significativa: «La McLaren è come Berlusconi: Canale 5 ha fatto correre e migliorare la Rai, la McLaren farà correre e migliorare la Ferrari». La nuova stagione nasce sotto questi auspici.

AS

	È registrato presso il Tribunale di Bologna n. 3395 del 25/2/1969		CONTI EDITORE Direttore Editoriale ITALO CUCCI
	AUTOSPRINT IL SETTIMANALE DA CORSA FONDATO NEL 1961		Accertamenti Diffusione Stampa Certificato n. 656

FORMULA 1

I retroscena di Dallas-Roma-Monaco	15
Le prove Goodyear a Daytona	22

SPECIALI

La festa dei Caschi	4-14
Forghieri segreto	26
Le meraviglie del Motor Show	16
Joest, l'uomo d'oro	32
Inchiesta: le corse minori in crisi	44
Il Senna della porta accanto	68

VELOCITÀ

Pirro svela i suoi programmi	38
Metropolis: il mondo dell'Mg	72

RALLY

Il Sestriere a Tabaton	94
Perché il Rac è caduto in basso	96

AVVENTURA

Presentata la Parigi-Dakar	102
----------------------------	-----

SULLA STRADA

Le nuove Audi Quattro	105
-----------------------	-----

RUBRICHE

Tuttevelocità	20
Self service	77
Auto compravendita	85
Tutterally	91
Dove corriamo	111

CHIAMATE AUTOSPRINT
(051) 453333



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



CASCHI

DI AUTOSPRINT



A Bologna come un Gran Premio: ai Caschi d'Oro di Autosprint c'era

E Niki ha vinto ancora cogliendo

Con lui, applauditissimi, Alboreto, Arnoux, Patrese, Cheever

Il caloroso saluto d

PREMIATI

D'ORO

1984

PATROCINATO DA

Marlboro



1984 World Champions



Fotografie Villani

tutto il bel mondo della Formula 1 per festeggiare Lauda e la McLaren.
dalla folla una vera ovazione.

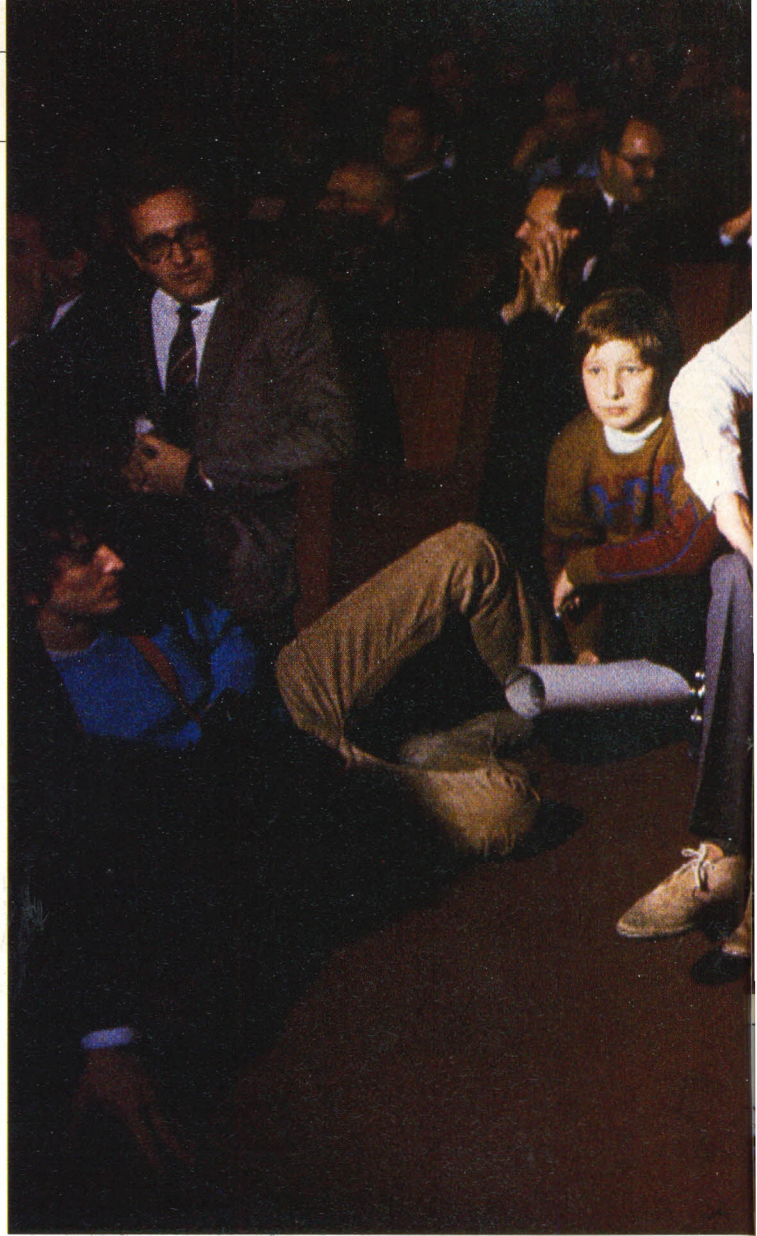
Ghinzani, Cecotto, Baldi e uno stuolo di campioni dell'auto.
Ecclestone e Serena.

SSIMI '84

CASCHI D'ORO 1984



Sopra, come in un Gran Premio Niki Lauda si appresta al brindisi. A destra, tra il pubblico anche molti piloti. Si riconoscono Regazzoni, Lauda, Arnoux, Alboreto e Patrese. Sotto, Aleardo Buzzi della Philip Morris premia con il Casco d'Oro Lauda (FotoAmaduzzi)



Premiatissimi '84

BOLOGNA — La nebbia è un ring: piloti e Caschi d'Oro si sfidano a colpi d'ala di jet. Gli aeroporti di Bologna e Milano sono chiusi. Chi ha un appuntamento al «Palazzo dei Congressi» dell'Ente Fieristico del capoluogo emiliano e per caso deve partire da Nizza, Londra, Düsseldorf, Ginevra, è bloccato nelle immense hall delle moderne stazioni dell'aria. Molti sfidano tempo infido, gelo e nebbia. Forse perché ha un cappellino «infuocato» in testa o perché vuol ritirare il proprio casco iridato: fatto sta che Niki Lauda, barone rosso, assieme al suo giovanissimo secondo pilota, in vestito attillato di jeans e volto di chi all'occorrenza sa usare le mani, riesce a scendere. Posa le gomme del suo jet personale a Bologna-Borgo Panigale, entra

nel Palazzo dei Congressi, adornato a festa, dove poltrone color porpora sono circondate da teen ager, ragazzini e signorine e tifosi di ogni età che scandiscono «Niki-Niki» ad alta voce, e con le mani tremanti mostrano foglietti e penne: autografi che fanno impazzire gli addetti alla sicurezza e all'ordine. Quando tutto si placa, il nostro Marino Bartoletti, Paola Perego (la bellissima di «Record-Canale 5», gioia per gli occhi dei fidanzati, croce per quelli delle morose) e Italo Cucchi danno il via alla festa.

IVAN CAPELLI, blazer blu, il volto di ragazzo timido e riservato parla quasi fosse un professionista consumato. «Il mio metodo — dice — è vincere il più possibile e far parlare sempre di



me. Non ho un papà ricco, sono obbligato a fare questo. Nel 1985 non so cosa farò. Ho contatti con Toleman e Spirit. Se non dovessero andare in porto c'è sempre in piedi un programma di F. 3000, che non deve essere considerato un ripiego perché questa è una formula nuova, in ascesa nella quale molti piloti e team si schiereranno». È il Casco d'Oro 1984, un campione europeo di F. 3 che, come ricorda Bartoletti «segue le orme di Prost». Il presidente Csai Serena di Lapi- ggio (che ogni tanto col casco in testa dice di piazzarsi «solamente secondo») e Paolo Pavanello (grande capo del team Euroracing che augura a Capelli di «vincere un campionato del mondo di F. 1 con me») lo premiano. E lui, il ragazzino prodigio del nostro automobilismo, mostra in alto il suo trofeo, felice, ricevendo un boato di applausi. Lo segue Alessandro Santin detto

«il duro». Bartoletti gli domanda se per caso ha un idolo da imitare. E il campione italiano di F. 3 riceve i meritissimi applausi nominando Ronnie Peterson, al quale tra l'altro somiglia con la sua zazzera bionda e gli occhi chiari. Con lui, il Casco d'Argento, vi sono lo sponsor Biella e sor Enzo Coloni, vincitore del «Trofeo Italia che Vince» uno che è diventato manager perché «dopo aver vinto il titolo italiano di F. 3 nel 1982 ho tentato di salire su una di quelle macchine — e indica a proposito la McLaren Tag di F. 1 «supermiss tra le miss» del palco — ma mi mancava la moneta».

È IL momento del Casco di Bronzo, il campione europeo dei rally Antonio Capone. Un John Travolta dai capelli leggermente infarinati, timido e schivo come pochi. Arriva sul palco in leggero ritardo, facendo

preoccupare un po' tutti. Ma non si scompone davanti al microfono. Con Sandro Munari, presente e passato dei rally s'incontrano. Capone è «contento di quello che ho fatto e che ho avuto», Munari gli augura di «salire su una vettura che possa permettergli di partecipare a qualche gara del campionato del mondo». Munari annuncia, stuzzicato da Bartoletti, che col Safari, il suo sogno proibito, ha «smesso» e si è levato la voglia e il mal d'Africa. L'atmosfera si scalda. Iniziano i «grandi della velocità» a scalare gradini del palco. Aleardo Buzzi presidente della Philip Morris International, un signore nel senso letterale del termine, anzi: «il» signore della Formula 1. Occhiali a mezza luna, gessato, di quelli sottilissimi, andatura elegante, grande appassionato di calcio. Bartoletti lo provoca e Buzzi, orgogliosamente, annuncia che

il suo Bellinzona «ha recentemente battuto il Lugano nel campionato di calcio svizzero». Dicono di lui che sia il proprietario del cartellino di molti piloti e Niki Lauda in particolare. Bartoletti gli domanda se non esista possibilità di far vincere il titolo a Lauda su una Ferrari invece che sulla McLaren. Buzzi compassato spiega la situazione: «Credo che questa sia una decisione che appartenga a Lauda», dice ritirando il Casco d'Argento che spetta ad Alain Prost e un trofeo «arretrato» che non aveva potuto ricevere gli anni precedenti.

ELIO DE ANGELIS, fermato dalla nebbia pure lui, non ha la soddisfazione di ricevere il Casco di Bronzo iridato. Non c'è il romano ma al suo posto una figura esile e dolce, pervasa

Guido Schittone

segue

CASCHI D'ORO 1984



A sinistra, Lauda firma autografi, assediato dal pubblico (Foto Giovannelli). Sotto, il campione del mondo con Paola Perego (Foto Amaduzzi) Sopra Bernie Ecclestone premia Ron Dennis e Hans Mezger, a destra nelle foto (FotoAmaduzzi). Qui a lato l'editore di Autosprint Luciano Conti offre a Ecclestone una targa a nome della Sagis. (FotoOliver) Il gran capo della Foca è giunto come altri personaggi della F.1 in ritardo alla nostra festa a causa della nebbia

Premiatissimi '84

segue

di malinconia: è Hazel Chapman, vedova di Colin. Per un momento nel suo tailleur rosso-nero, stivali a mezza gamba, rivive l'attimo della vittoria. È commossa. Parla con voce

fioca. La premia un altro che all'automobilismo ha dato molto e che, a sorpresa, appare sul palco. È Johnny Cecotto, reduce dall'ultima operazione al piede lesosi al Gp di Brands Hatch.

«Sono orgogliosa di essere qui» — esclama la signora Chapman: Cecotto le stringe la mano. «Ho ancora una lunga strada davanti a me — ricorda il venezuelano a Bartoletti che è confortato dal vederlo camminare senza l'ausilio del bastone —. Dopo il recupero sarò di nuovo in pista ma non so ancora né dove né come né quando». Le speranze di ritornare iridato sono comunque labili, tanto che, a precisa domanda, Cecotto dice dell'affaire Capelli-Toleman che se «gli fa piacere deve valutare lui se ne vale la pena o no». Gli viene consegnata una targa ricordo offerta dal «Corriere della Sera».

SI ASPETTA ancora Niki Lauda. La gente è tenuta sapientemente sul filo del rasoio. Così, invece del Casco d'Oro iridato, arrivato sul podio le medaglie di Autosprint, ovvero giovani speranze come Apicella, Scapini, Larini e Pace e consumati campioni di velocità e rally come Sigala, Del Zoppo e Fabbri. La premiata ditta «A and A» ovvero Michele Alboreto e René Arnoux consegna ai loro «piccoli» i riconoscimenti. Arnoux pare Walter Chiari, Alboreto è Campanini. Se i ferraristi in un domani vorranno darsi al cabaret potranno farlo con buone

possibilità di successo. «Io geloso di Alboreto — risponde Arnoux all'intervistatrice Paola Perego — No, con Michele abbiamo lavorato molto e spero l'anno prossimo di vincere molti Gran Premi. Penso che la macchina sarà molto competitiva per l'85». E se Alboreto dovesse aggiudicarsi il mondiale e il francese arrivare secondo, come la metterà il biondo René, insinua Bartoletti. «Non ci sto — fa secco Arnoux — facciamo pari vittorie e pari punti. Tutti e due primi». «Ma non dovevi andare alla Renault o alla Ligier? — gli domanda Bartoletti. «Non ho mai letto niente, non so». Si ride di grosso, anche se qualcuno con battutacce viene rimproverato dal conduttore. «Amo l'Italia — conclude il francese — il suo modo di vivere le corse». Ed è la volta di Michele a raccontare la sua stagione e la... prossima «Le premesse sono buone». La McLaren sulla destra del





palco delle premiazioni fa bella mostra di sé. Bartoletti la indica ai due ferraristi. «È bella quella macchina lì», ricorda ed Alboreto, pronto replica: «Sì, è bella ma ne stiamo facendo una migliore». Viene giù la sala, come dicono i loggionisti. E così sale anche Riccardo Patrese, anche lui in odore di speranza e di «elettronica», circa il motore Alfa Romeo di F. 1.

NIKI LAUDA, il barone rosso si alza appena sente il suo nome. È il «clou», lo dice perfino Bartoletti. Le ragazze «pon pon» del Palazzo dei Congressi gridano: «Sei magnifico Niki» e lui ride, stringendo la mano al patron Buzzi, a Bartoletti e alla Perego. «Io molto contento in Italia perché piace la pastasciutta — articola nel suo linguaggio particolare. Quando Paola Perego gli domanda perché non pensa di correre con la Ferrari,

Lauda risponde: «Io oggi correre con famosa macchina qui (indicando la McLaren) ed io molto contento». La ragazza lo invita a rivolgere un saluto alla trasmissione Record di Canale 5. Niki non comprende bene. Si fa ripetere la domanda e poi «Saluto trasmissione cinque». Risate a tutto andare e Niki se ne va con un corteo di gente dietro, non prima di dire che non ha problemi con l'ingegner Ferrari e che punta al titolo 1985. Serena Grandi dà il via al suo show, dando il tempo di respirare a Bartoletti.

SFILANO POI tutti gli altri premiati, Roland Gumpert dell'Audi, Ron Dennis della McLaren, un responsabile della Porsche, il festeggiatissimo Hans Mezger, il quale con un sorriso da vecchio padre firma autografi a non finire e a tutti dice «crazie, crazie». Si scende allora in platea a parlare con

Clay Regazzoni, neo telecronista dei Gran Premi assieme a Mario Poltronieri. «Forse — esclama — sarebbe meglio che la F. 1 odierna facesse un passo indietro per diventare più umana». È una grande verità. L'eco delle parole del pilota svizzero risuona anche quando sale sul palco Bernie Ecclestone per ricevere un premio offertogli dalla Sagis, e consegnato dal nostro editore Luciano Conti. Si finisce con Gianfranco Palazzoli, che premia a nome della Fondazione Paletti il capomeccanico della McLaren per l'attività svolta dal team quest'anno e con la premiazione da parte del nostro settimanale dei vincitori del concorso legato alla 500 miglia di Indianapolis. Il teatro si svuota, mentre la nebbia grava su tutto. Un bambino felice parla col suo papà di Lauda, Arnoux, dei suoi idoli. È stata una festa anche per lui. E aspetta il prossimo anno.

Sopra, Serena Grandi è stata la protagonista del riuscito intermezzo musicale alla festa dei Caschi d'Oro di Autosprint. La cantante attrice bolognese ha poi posato sulla McLaren di F.1 che faceva bella mostra di sé sul palco della premiazione (Foto Amaduzzi)

PATROCINIO

1984 World Champions

CASCHI D'ORO 1984



Nella foto 1 Cecotto con Hazel Chapman che ha ritirato il Casco di Bronzo spettante a Elio De Angelis. Nella foto 2 l'ingegner Schlichtenmayer con il Casco d'Oro vinto dalla Porsche per la sua attività nell'endurance. Nella foto 3, Gumpert diesse dell'Audi ritira da Italo Cucci il Casco iridato rally. Paola Perego, nella foto 4, consegna il trofeo Italia che vince all'ingegner Marelli, il quale lo porterà ad Andretti, Bartoletti, foto 5, con Beppe Berti della Rai, Paolo Moruzzi e Serena. Sotto, la Personal non ha potuto consegnare i volantini McLaren ai due lettori di As vincitori del concorso omonimo. C'era, foto 7, invece il Casco con le firme dei campioni della F. Cart americana consegnato al signor Grammatica. Foto 8 Chiti parla con Buzzi (Attualfoto) e sotto Paola Perego e Bartoletti presentatori d'eccezione (FotoAmaduzzi)



Passata la festa

segue

FISA Balestre è legata al GP di Montecarlo. Questione (altri particolari sono a pagina nel servizio che riguarda gli ultimi sviluppi, n.d.r.) che vede interessato anche Ecclestone dal momento che l'accordo-TV è stato fatto proprio da lui. Alla premiazione poi Ecclestone si è seduto in prima fila con gli altri vip e così ha commentato la giornata: «È sempre un piacere arrivare a Bologna per quello che considero il vero "Oscar" dei premi automobilistici. Sono poi contento perché da Kyalami stanno arrivando ottime notizie per quanto riguarda le prove delle gomme Pirelli. Il fatto di avere una casa di pneumatici che lavora praticamente in esclusiva

per noi mi fa vedere l'imminente stagione sotto una ottica decisamente favorevole. Per l'85 spero di ritirare il casco che oggi ha premiato Ron Dennis».

CHITI. In platea ovviamente non poteva mancare l'«ingegnerone» che ha lasciato clamorosamente l'Alfa un paio di mesi fa e che ora costruisce motori da corsa in proprio. «Il lavoro alla Motori Moderni sta procedendo nel migliore dei modi — ha commentato —. Stiamo ancora assumendo del personale, mentre la prima fusione del monoblocco dovrebbe essere terminata tra breve. Per la F. 3000 costruiremo un nuovo propulsore, non potendo elaborare il Ferrari quattro valvole per problemi logistici».

LA SFIDA DI RENÉ. Tra i più applauditi ovviamente i due piloti della Ferrari, Alboreto e

Arnoux. Soprattutto il secondo è apparso sorpreso e divertito per la marea di folla che lo circondava per chiedergli l'autografo: «Avete visto — ha detto — ho seguito il consiglio di Autosprint: se ho dormito in Portogallo, mi sono subito svegliato a Fiorano e al Paul Ricard, dove sono sempre stato il più veloce. Questa settimana siamo di nuovo al Ricard con la macchina nuova, preparate il titolo, perché sono sicuro che faccio il nuovo record».

TRE QUARTI DI LANCIA. La Festa dei Caschi è stata anche l'occasione per scoprire le carte del programma endurance di casa Lancia. Riccardo Patrese, Sandro Nannini e Mauro Baldi non sono voluti entrare nei dettagli ma hanno ammesso che faranno parte del team ufficiale torinese per l'85. Ora, dal momento che la presenza di Bob Wollek è fuori discussione men-

tre a sua volta Paolo Barilla, ugualmente presente ai «Caschi», ha precisato di essere stato lasciato libero, i conti sono presto stati fatti. L'ossatura del team Lancia che verrà presentato ufficialmente a Torino giovedì 13 dicembre, è dunque composta da Patrese, Nannini, Wollek e Baldi mentre altri piloti sono in contatto con Fiorio per guidare in determinate occasioni (tipo Le Mans) e soprattutto in vista della terza vettura che sarà schierata ancora dal Jolly Club: tra i vari nomi si fa con insistenza quello di Beppe Gabbiani. Piuttosto deluso invece Paolo Barilla, nonostante, come è nel suo stile, non abbia voluto certo fare polemiche: «Non so spiegarmi davvero perché mi abbiano lasciato libero e d'altronde non mi è stato addebitato proprio nulla. Non devo essere io a giudicarmi ma credo

segue



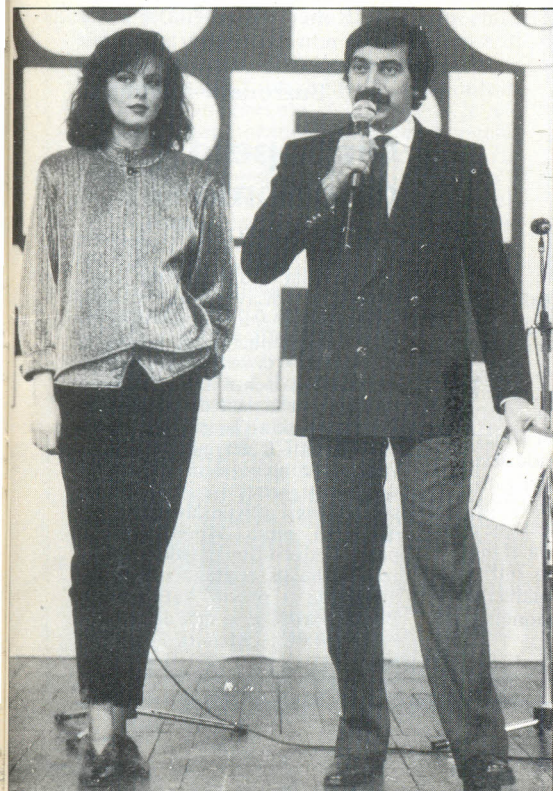
3



4



8



Pur fiducioso per l'85, Lauda teme Brabham e Ferrari

Siamo in vantaggio e lo manterremo

BOLOGNA - «...ho grossi problemi con Marlene — dice Lauda appena sceso dal suo Lear jet all'aeroporto Marconi di Bologna —. Se non torno a casa con mozzarelle di bufala, olio extra vergine di oliva e formaggio grana si arrabbia. Prego Autosprint di trovarmi il tutto...». Se non fosse stata quasi l'una (e i negozi chiusi) sarebbe stato tutto molto più semplice, ma la cortesia dell'Osteria del Sole e dell'amico Gaibani ci hanno permesso di far fronte alla richiesta. Lauda è stato preciso, di parola. Ci aveva avvertito via telefono al mattino, dicendoci che sarebbe arrivato alle 12,30. Così è stato, nonostante la nebbia che ha costretto parecchi invitati a vere e proprie peripezie per raggiungere Bologna in tempo utile. Pur sressato da ogni parte da fans indiovolati, Niki ha avuto il tempo per scambiare qualche opinione sul futuro suo e della massima formula.

— Pensi che la McLaren possa essere imbattibile anche nel 1985?

«Sì, abbiamo un vantaggio su tutti e anche se gli altri recupereranno credo che saremo in grado di migliorarci. Piuttosto bisognerà lavorare sulle gomme. Con le Michelin la vettura era a punto, ora bisogna sgrossare tutto il lavoro di collaudo con le Goodyear, che danno qualche problema al posteriore».

— Sei convinto che Prost sia più veloce di te?

«Se guardiamo al 1984 direi di sì. Ha compiuto due errori che gli sono costati

il campionato e 18 punti. Io ne ho commessi altrettanti ma da... sei punti. Ecco perché ho vinto il titolo».

— Quali i team che temi di più?

«Primo di tutti la Brabham, poi la Ferrari che potrà dire la sua e dare del filo da torcere. Per quanto riguarda la Renault non la vedo pericolosa. Sentirà l'assenza dell'ingegner Tetu».

LA FESTA. All'ingresso del ristorante un'ovazione accoglie Niki, che ritrova il suo ex capo meccanico alla Ferrari Giulio Borsari, Cuoghi e il responsabile dell'ufficio stampa Ferrari, Gozzi al quale sussurra: «Hai visto che sono riuscito a vincere un titolo mondiale anche senza la Ferrari?». Poi, a festa finita, riparte per l'aeroporto. La nebbia si è alzata, Lauda studia il piano di volo e apprende che ad Ibiza ci sono 18°. Ha parlato con Mezger, Niki ha fiducia sul motore Tag-Porsche: «Va bene così come è. Ci sono studi per modificarlo ma la versione migliore la tireremo fuori quando la concorrenza ci avrà raggiunto. Ora è importante sviluppare le gomme e Prost sarà al Ricard per le prove che aveva programmato venti giorni fa e che non ha potuto effettuare a causa della pioggia». Sale sulla scaletta del Lear. È entusiasta della festa: «Non ero mai stato ai Caschi. Ma ora che ho visto la manifestazione cercherà di essere qui anche i prossimi anni, per ritirare i Caschi iridati che vincerò». E sparisce alto nel cielo ai comandi del suo sibilante Lear.

Giancarlo Cevenini

Passata la festa

segue

di avere corso in modo professionale. Non ho avuto incidenti, ho sempre rispettato le direttive del team e inoltre sono in definitiva il pilota che ha portato a casa più punti di tutti. Un grosso dispiacere anche perché ora sono ancora a zero in fatto di programmi. Ho qualche sponsor disposto ad appoggiarmi in F. 3000 ma occorrono cifre incredibili e sono ancora lontano. Sto guardandomi intorno, America compresa, ma al momento sono in alto mare. In quanto alla F. 1 poi, non ho proprio nulla in vista». Una amarezza comprensibile quella del pilota parmense che quest'anno ha corso sempre con serietà; basta ricordare la 24 Ore di Le Mans, quando Barilla si è assunto l'incarico di portare al termine turni di guida incredibili per la stanchezza di alcuni compagni di team. Contento a metà invece Sandro Nannini che non ha ancora digerito del tutto il momentaneo appiamento in F. 1: «Per carità — ha commentato — Giancarlo Minardi è stato sempre onesto perché non mi ha mai nascosto che avrei dovuto scendere dalla vettura se fosse arrivato un pilota valido ma fornito anche di sponsor. Nulla da dire dunque sull'arrivo di Martini ma certo un pensiero l'avevo ormai fatto. Vorrà dire che mi concentrerò al momento sul programma Lancia, un team d'altronde con il quale mi trovo molto bene. Poi a metà stagione spero di poter salire anche io sulla seconda Minardi, ovviamente se il programma andrà avanti. E se mi daranno la famosa super-licenza che al momento mi è stata negata. Un altro bel problema: possibile che la FISA non si renda conto che i risultati acquisiti in endurance debbono valere per arrivare in F. 1? Che senso ha tenere conto di una F. 3 nazionale e non di un programma a livello mondiale?».

BALDI. Altro contento a metà (al momento) Mauro Baldi: «È stata una soddisfazione entrare ufficialmente alla Lancia ma mi sto battendo per una guida in F. 1 e la situazione è ancora in alto mare. Al momento mi è stato offerto un programma di F. 3000 ma non può interessarmi. Sono invece in contatto con la Spirit,

con la Oseila e anche con la Ram per la F. 1: i responsabili di questi tre team mi hanno pregato di tenermi a loro disposizione ma si tratta di un gioco ad incastri lontano dal concludersi. La Spirit non ha affatto un programma vago: ha già pagato i sei motori Hart con iniezione elettronica per la vettura dell'85 e il progetto del telaio c'è già. Ora cercano sponsor; l'intenzione è quella di portare avanti un programma valido e d'altronde in caso contrario non so se accetterei, visto come è andato l'84. Anche da Oseila andrei volentieri, con Ghinzani potrebbe uscire un buon team ma tutto dipende dagli accordi mentre da parte della Ram è un po' che non ho notizie. Credo che in realtà non abbia firmato nemmeno Winkelhock mentre è vero che Alliot, fornitissimo di sponsor, terrebbe ad essere riconfermato».

DALLA GERMANIA VIA BOLOGNA. La presenza ai «Caschi» dell'ingegnere Gianni Marelli è invece servita a co-

noscerne i dettagli di un vasto settore agonistico. L'ingegnere Marelli infatti ha aperto di recente a Milano lo studio «CRAB» e lavora in vari settori, a cominciare dalla F. 1 con la Zackspeed: «Il programma sta andando avanti molto bene e la macchina correrà sicuramente l'anno prossimo. Credo che sia nata bene e d'altronde i tempi dei primi test lo confermano. Per quanto riguarda i piloti, so che ci sono contatti con Marc Surer (lo sponsor dovrebbe essere l'agente tedesco della Pepsi Cola, n.d.r.) ma proveremo al Paul Ricard tra il 18 e il 24 dicembre con Palmer che potrebbe a sua volta essere confermato per le corse. Con la Zackspeed poi sto realizzando la vettura che la Ford schiererà nel campionato IMSA. È equipaggiata con il nuovo quattro cilindri in alluminio di 2100 cmc con turbo che più avanti sarà ceduto anche ai privati. La macchina comunque è a motore posteriore; quella di quest'anno dotata di motore anteriore è stata del tutto abbandonata.

Sto lavorando poi con Coloni per la sua F. 3 ma il grosso impegno è con la Lola. Su pressione di Mario Andretti, la vettura di F. Cart è stata rivista e ora tutta la parte superiore è in fibra di carbonio, filosofia tecnica che è stata seguita anche per la F. 3000 della Casa inglese. In Italia ci occupiamo proprio della parte in fibra e tutti i particolari sono realizzati dalla ditta Monfrini di Milano».

CAPELLI. Altri programmi invece quelli del nostro «Casco d'Oro» ma purtroppo di preciso non c'è ancora molto. Capelli che si è affidato a una agenzia pubblicitaria svizzera ha ancora possibilità di arrivare in F. 1 ma la strada non sembra facile. Sembrava poter essere appoggiato dalla Nordica ma la ditta italiana ha invece deciso di ritirarsi momentaneamente dalle corse. Ivan dunque ha altri contatti e spera di poter definire: ha serie proposte dalla Spirit e anche dalla Toleman ma al momento per lui vale solo la ferrea legge dello sponsor. Ovviamente il milanese farebbe volentieri anche la F. 3000 ma non è che anche in questo settore la situazione sia per lui migliore. In questo caso comunque potrebbe restare con il suo «scopritore» Coloni che gestirà ancora i team-Marlboro F. 3 mentre per la F. 3000 pilota Marlboro sarà Pirro con la March. Se invece Capelli sarà in F. 1, Coloni potrebbe gestire ugualmente un team di F. 3000 ma disputando solo poche gare probabilmente con Roberto Ravaglia se a sua volta non avrà programmi più consistenti.

Buzzonetti-Mannucci

Un appello di «Momo»

GIANPIERO MORETTI, il «Momo» delle gare in Usa, è stato protagonista, suo malgrado, di una spiacevole disavventura venerdì scorso a Bologna. Era arrivato nel capoluogo emiliano per la «Festa dei Caschi» di AS e ha lasciato momentaneamente la sua valigetta «24 ore» nella hall di un albergo. Purtroppo non l'ha più ritrovata e ora Moretti è nei guai perché la valigetta conteneva un arsenale di documenti, senza i quali non può svolgere né l'attività lavorativa, né quella di pilota. Moretti dunque prega il «distratto» di voler restituire documenti e effetti personali, inviandoli o presso Autosprint a Bologna o presso la sede della «Momo» in via Ciro Menotti 11 a Milano.

Caschi anche per Motosprint



SAINT VINCENT — Venticinque titoli iridati sono saliti sul palco di Motosprint al Grand Hotel Billia in occasione della consegna dei Caschi d'Oro di motosprint. Il prestigioso riconoscimento è stato assegnato quest'anno a Eddie Lawson, Christian Sarron, Angel Nieto, Stefan Dorflinger (campioni del mondo di velocità), André Malherbe, Heinz Kinigadner, Michele Rinaldi (iridati del cross), Kenny Roberts (casco d'oro speciale) e ai fratelli Castiglioni titolari della Cagiva è andato il riconoscimento speciale per l'industria. Mancando il solo Lawson, impegnato in Malaysia per una gara, sono sfilati complessivamente venticinque titoli di campione del mondo, Nieto ne ha infatti vinti tredici, Malherbe, Roberts e Dorflinger tre a testa, mentre Rinaldi, Kinigadner e Sarron erano alla loro prima vittoria in un mondiale. Nella foto ecco tutti i campioni premiati, in alto sono da sinistra Sarron, Kinigadner e Malherbe, al centro Rinaldi (unico italiano vincitore di un mondiale lo scorso anno), in basso Kinigadner, Roberts e Nieto.

Tra polemiche e discussioni si vanno delineando le date '85 ancora incerte

Sì Dallas, ni Monaco, no Roma

IL 20 DICEMBRE a Parigi si terrà presso la FISA l'annuale premiazione dei campioni e in quella sede verrà anche reso noto il calendario «definitivo» dei campionati '85. Sarà veramente un calendario affidabile dopo la sequenza di discussioni e polemiche che da un paio di mesi sta avvelenando il settore F.1 e rally? Sembra impossibile ma (e vorremmo dire per fortuna) quell'atmosfera da «bolle di sapone» che ha visto sgonfiare anche casi più clamorosi, tipo la guerra FISA-FOCA, sta ormai caratterizzando anche il braccio di ferro che oppone i «due presidenti», cioè Balestre e Boeri per l'AC Monaco. La situazione non è ancora del tutto chiara ma dalla nebbia delle scorse settimane sta emergendo sempre più concretamente la possibilità che sia il Rally di Montecarlo che il GP di Monaco possano svolgersi regolarmente. Sempre in tema di calendari, schiarita anche per il GP di Dallas che si svolgerà di sicuro ma contemporaneamente dense nubi si sono addensate sul GP di Roma che quasi certamente slitterà all'86. Ma vediamo com'è la situazione caso per caso.

MONTECARLO. Attesa lungamente, con curiosità, la sentenza del Tribunale delle Grandi Istanze di Parigi non c'è in effetti stata. A rivolgersi al Tribunale era stato l'AC Monaco, in seguito alla decisione della FISA di togliere dal calendario il GP del Principato, fatto motivato con il mancato rispetto del «Patto della Concordia» in merito ai diritti televisivi della corsa. Il presidente Pierre Drai ha in realtà rilevato che l'AC Monaco non si è comportato secondo i dettami del famoso «Patto» e di conseguenza ha invitato le due parti a cercare una soluzione in merito alla questione in via amichevole o attraverso le vie legali. Contemporaneamente ha «congelato» la data del 19 maggio 1985, giorno in cui dovrebbe svolgersi il sospirato GP, fino a una dichiarazione definitiva. Quasi un colpo di scena, insomma, dal momento che l'opinione generale era che Monaco avrebbe visto riconoscere il proprio diritto, ma abbiamo già rilevato che sulle questioni televisive il «Patto della Concordia» non è sempre chiaro e questo è il risultato. Dunque, i negoziati dovrebbero riprendere una ennesima volta e il presidente della FIA, Principe di Metternich, ha già chiesto una udienza al Principe Ranieri per appianare la questione. In più, c'è da rilevare che Ecclestone si è recato a Maranello venerdì 7 dicembre, qualche ora prima della Festa dei Caschi di AS, ed ha parlato con l'ingegnere Ferrari dell'argomento. Dal «Grande Vecchio» il «padrino» della F.1 ha ricevuto l'invito a collaborare per una soluzione logica di una battaglia che non soddisfa nessuno e tanto meno gli appassionati, defraudati del GP forse più rappresentativo. Ecclestone ha ammesso di avere firmato nel gennaio scorso l'accordo televisivo che

vede da una parte Monaco e la rete americana ABC e dall'altra la FOCA per conto della stessa FISA ma si è dichiarato disponibile a rivedere l'intera situazione, a lui d'altronde nemmeno particolarmente favorevole. Dunque una mezza sconfitta per il presidente Boeri che ora non ha più ostacoli nemmeno per quanto riguarda il rally di gennaio. Balestre, infatti, come prima deci-

tenere in piedi il rally. Una spesa che in realtà potrebbe essere superiore al milione di franchi iniziale ma il caso assumerebbe sfumature politiche diverse. A questo punto l'AC Monaco non sembra avere vie d'uscita; l'unica difficoltà potrebbe essere costituita dalle iscrizioni dei moltissimi equipaggi privati che da sempre tengono in piedi il rally e che fin'ora sono stati frenati nelle loro iniziative mentre sul fronte monegasco non dovrebbero esserci problemi di tempi, visto che l'organizzazione non si è mai

fermata. Potrà vincere finalmente lo sport?

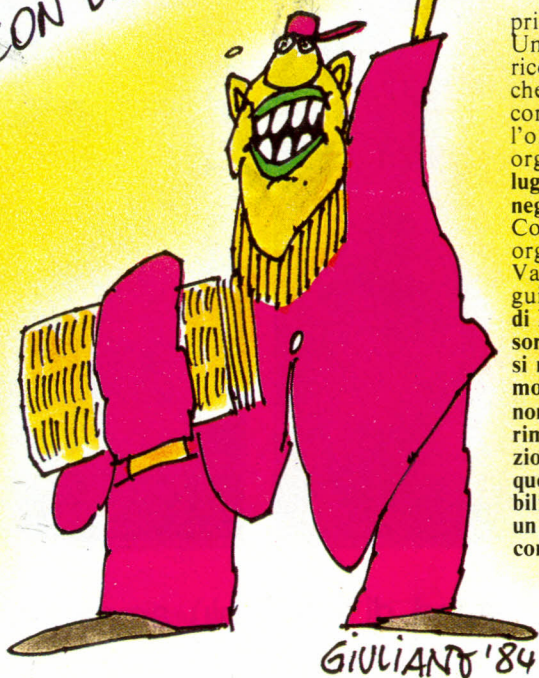
GP ROMA. Riaccese le speranze su Montecarlo, dobbiamo registrare la contemporanea doccia fredda sul possibile GP della Capitale da disputarsi nell'85. Indipendentemente dal calendario, sui viali dell'EUR si correrà molto probabilmente nella

primavera del 1986 e non l'anno prossimo. Un terzo GP di F.1 in Italia sarebbe un riconoscimento importantissimo per il Paese che da sempre è parte fondamentale delle corse ma il tempo perso dalla FISA per dare l'o.k. a Roma non ha giocato a favore degli organizzatori: «La nostra richiesta risale al luglio '83 mentre la risposta positiva o negativa doveva arrivare nel giugno '84». Così ha spiegato Maurizio Flammini che organizzerà la gara assieme a AC Roma e Vallelunga ACI-Sport e che così ha proseguito: «Anche se arrivasse il benestare prima di Natale, come faremmo a contattare sponsor e enti vari in così poco tempo? Un GP non si mette in piedi in soli sette-otto mesi e dal momento che sarà una gara «una tantum» non possiamo bruciare l'occasione. Meglio rimandare tutto all'86 ma con una organizzazione perfetta. Certo potremmo farcela anche quest'anno ma con un costo finale di incredibili proporzioni. Con la FISA comunque c'è un accordo di base che verrà fatto valere comunque». Non un addio ma un arrivererci dunque e non possiamo dare torto a una organizzazione che a tutt'oggi non sa ancora se potrebbe avere o no la gara del 1985.

GP DALLAS. Diversa invece la situazione per il GP del Texas che ha risolto tutti i suoi problemi. Il 24 marzo si correrà ancora per le strade di Dallas; lo ha confermato l'organizzazione del GP che ha definitivamente messo in minoranza Don Walker che aveva litigato con Ecclestone e stava mettendo nei guai l'intero apparato. Ora Walker ha abbandonato ed è entrato in un gruppo che sta costruendo un nuovo autodromo a S. Diego. Sul fronte americano, ci sarebbe anche il GP di New York ma resta solo Ecclestone a sostenere che si farà. Il 20 dicembre a Parigi si scoprirà chi ha ragione.

Daniele Buzzonetti
(ha collaborato Gérard Crombac e Lino Manocchia)

PERTINI VUOL
DAR L'ADDIO ALLA
PRESIDENZA CORRENDO
IL GRAN PREMIO ROMA
CON LA FERRARI!



sione della sua trionfale rielezione alla carica di presidente della Federazione Francese, ha cambiato idea in merito alla richiesta del pagamento di un milione di franchi (circa 200.000 milioni di lire) per permettere all'AC Monaco di fare disputare il rally sulle strade francesi. Il presidente Boeri ha sempre sostenuto che la richiesta equivaleva a un «pedaggio» creato apposta per punire Monaco in seguito alla diatriba televisiva legata al GP. Ora però Balestre (anche su proposta del ministro francese dello sport) ha chiesto che l'AC Monaco paghi solo le spese vive sostenute dalle sessanta e più associazioni sportive che contribuiscono a



Sotto: Paola Perego, presentatrice di «Record» in Canale 5, sulla Ferrari Testarossa esposta allo stand di Autosprint. A destra: un'altra inquadratura del nostro stand con la Testarossa al centro dell'attenzione. Nell'altra pagina in fondo: come si arriva al Motor Show



MOTOR SHOW/Lo stand di AS il più ammirato

Testarossa shocking!

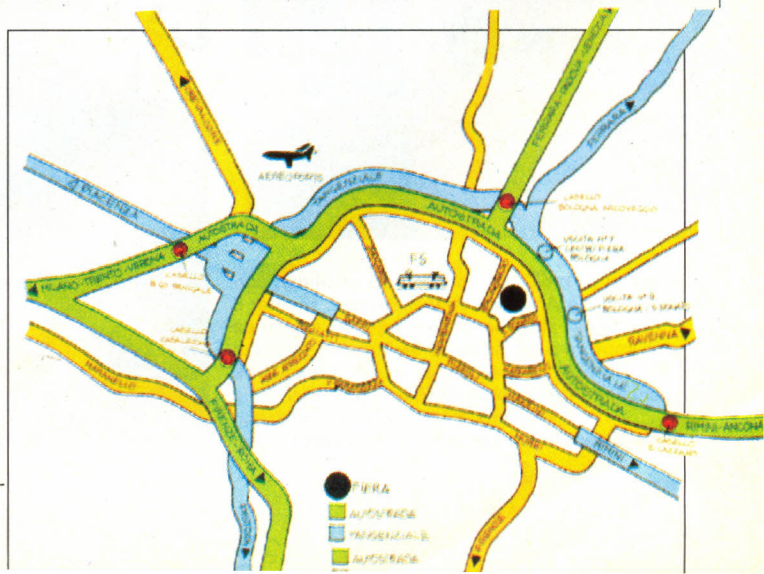
B OLOGNA — Tra dragster e uomini volanti, la regina del Motor Show '84 è lei. Non alludiamo a Serena Grandi — comunque molto apprezzata dal pubblico — ma alla Ferrari Testarossa esposta nello stand di Autosprint insieme alla T4 di Villeneuve e la Williams-Honda di Rosberg. Anche quest'anno i padiglioni della Fiera di Bologna sono stati presi letteralmente d'assalto. Mancano stime ufficiali, ma la ressa fa pensare che anche quest'anno si registrerà un record di affluenza. Se la «Testa-



rossa» ha fatto sognare il pubblico dei padiglioni, Kinne Gibson, l'uomo razzo, ha riscaldato coloro che hanno sfidato il freddo e si sono assiepati all'esterno del piazzale per assistere al suo volo stile Olimpiadi di Los Angeles. Solamente domenica, nel suo ultimo volo, il texano ha incontrato qualche problema tecnico, ma si è comunque levato in volo. Tra Gibson e gli assordanti dragster, sabato la Lancia 037 di Biazion si è permessa il lusso di battere la Minardi e l'Oselia di F. I condotte rispettivamente da

Martini e Ghinzani in una gara di accelerazione. Il brevissimo tratto cronometrato ha infatti tradito le due monoposto le cui ruote scivolavano a vuoto nei primi metri. Tornando all'interno dei padiglioni, altre vetture stanno polarizzando l'attenzione degli sportivi, a iniziare dalla McLaren campione del mondo di Niki Lauda, fino alla Ferrari di René Arnoux. In fatto di monoposto esposte, tuttavia, a farla da padrona è la Lotus che nell'esposizione «Omaggio a

segue





Serena Grandi, madrina del Motor Show, con René Arnoux e Franco Uncini. In alto: il mostro del piazzale 48, un dragster spinto da un motore a reazione. A destra: allo stand di AS non c'è solo la Ferrari Testarossa, ma anche la monoposto di Gilles Villeneuve e la Williams Honda di Keke Rosberg, un'autentica esposizione nell'esposizione



Testarossa shocking!

segue

Colin Chapman» allestita nel padiglione 31 raduna alcuni tra i modelli più significativi della sua produzione agonistica, a partire dalla Lotus 49 di Jochen Rindt, alla «72» di Fittipaldi e Peterson, alla «79» di Mario Andretti fino alla «95» di Elio De Angelis. Nel settore della «produzione», le motociclette occupano la fetta più grande, grazie anche al fatto che quest'anno non si è svolto il biennale Salone di Milano. Nonostante il recente Salone di Torino, le Case automobilistiche si sono ben guardate dal disertare l'appuntamento bolognese. Fiat, Lancia e Alfa Romeo rappresentano i colori italiani; Austin Rover, Citroën, Renault, Opel Ford, Peugeot e Seat quelli stranieri. Tra le altre iniziative che stanno richiamando l'interesse dei visitatori c'è la mostra scambio di auto e moto storiche allestita all'interno del padiglione 35. Fin troppo apprezzata sta

risultando l'esposizione dei fotografi motoristici al padiglione 30: un appassionato si è così interessato a un paio di opere esposte che ha pensato bene di portarsela a casa. Sempre maggior interesse sta riscuotendo il settore dell'Hi-Fi Car, con un assordante padiglione ad esso riservata. Anche l'aspetto «spettacolare» si sta evolvendo: l'Ansa Marmite ha messo in piedi un vero e proprio spettacolo con tanto di show-girls, presentatore e imitatore. Nel reparto Hi-Fi la Autovox ha allestito una specie di discoteca nella quale i visitatori sono liberi di accedere. Lo spettacolo continua fino al 16 dicembre: il muro del milione di visitatori si appresta a essere sfondato anche quest'anno. □

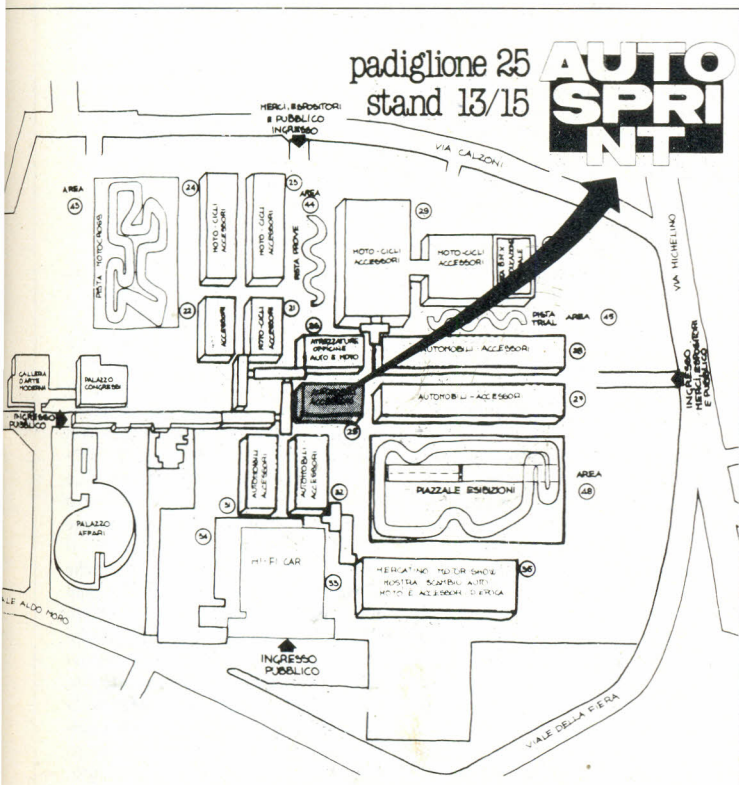
Gli orari del Motor Show

INGRESSO	
Tutti i giorni	9-19
SPETTACOLO	
Feriali	14-15,30
Festivi e prefestivi	10-11,30 14-15,30
PREZZO UNICO	
	L. 10.000

Rispetto al programma iniziale gli organizzatori del Motor Show hanno deciso di aprire i cancelli ogni mattina alle ore 9, anche nei feriali (in un primo tempo l'apertura era fissata per le ore 14).

Questo il programma degli spettacoli, prove e gare che animeranno gli ultimi giorni del Motor Show '84

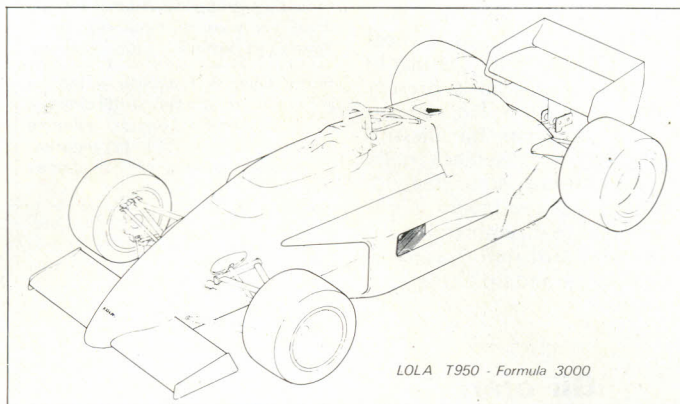
	Luogo	Data	Orario
GLI STUNTMEN			
Bernard Pascal. Francese, detiene il record del mondo nel salto con la moto dal trampolino. Atterra al suolo dopo un volo di circa 50 metri. Tenterà di battere il proprio record.	Area 48	—	Feriali: ore 14 Festivi e prefestivi: ore 10 e ore 14
Remy Julienne. Francese, è uno dei più celebri «cascadeurs» del cinema. Al Motor Show l'équipe Julienne anticiperà i numeri che sta preparando per il prossimo film di James Bond.	Area 48	Tutti i giorni	—
Massimo Trinchero. Romano. Celebre stuntman, esegue un incredibile salto da rampa a rampa con una moto dotata di sidocar.	Area 48	—	—
LE MERAVIGLIE			
Supermonster. Arriva dagli Stati Uniti l'auto più forte e potente del mondo, che fa sardine di altre auto. Ruote gigantesche su un pick-up di base Ford Ranger.	Area 48	tutti i giorni	Feriali: ore 14 Festivi e prefestivi: ore 10 e ore 14
Dragster. Gare di accelerazione su una «strip» particolarmente predisposta. Dall'Inghilterra undici veicoli campioni nelle categorie Funny cars, Wheelie cars (su due ruote), Jet cars (con motore jet), Competition Altered, Progas.	Area 48	Tutti i giorni	c.s.
MOTOCROSS			
Gare internazionali. A confronto con i migliori piloti europei, la più forte e numerosa squadra USA mai venuta oltreoceano.	Area 43	15/16	9/16
Classe 250	Area 43	14/15	9/16
Super motocross. Finali del torneo	Area 43	14/15	9/16
Boy cross. Finali del torneo	Area 43	10/11/12/13	14/16
Trofeo Interegioni	Area 43	10/11/12/13	14/16
TRIAL			
1. Trofeo OMEGA-DYNAMIC - Gara internazionale.	Area 45	15/16	14/16
Scuola di Trial - Aperta al pubblico.	Area 45	10/11/12/13/14	14/17
CICLOMOTORI			
Gara Nazionale	Area 44	15 dicembre	13/15
VESPA			
Gara Internazionale	Area 44	16 dicembre	13/15
Scuola di B.M.X. Per iniziativa della F.C.I. e delle aziende. Esibizioni e minigare.	Pad. 30	10/11/12 13/14/15	dalle ore 14
BMT			
Esibizioni.	Area 45	15/16	dalle ore 14
KART			
Gare internazionali nelle classi 100 cc e 125 cc	Area 48	15/16	dalle ore 12 alle ore 12
Gare di inseguimento con il campione del mondo classe 125 cc. Tarquini e il pluricampione del mondo classe 100 cc Michele Wilson.	Area 48	15/16	dalle ore 12
AREA DONNA			
Test driver. Riservato alle donne. Pista per prove con istruttori, con auto Seat Ibiza e con moto Honda.	Area 44	Tutti i giorni	da definire



In anteprima il disegno della F. 3000 più attesa

La Lola all'Estoril

ECCO finalmente disegnata nei minimi particolari la monoposto di F. 3000 che tutti gli addetti ai lavori stanno aspettando con impazienza. Si tratta della Lola T950, la prima vettura realizzata espressamente per la nuova formula che tanto successo sembra avere già in questi mesi invernali. La T950 è stata disegnata da Mark Williams, esperto della Lola in galleria del vento, che seguirà lo sviluppo della monoposto anche in pista del team che la Casa inglese sta mettendo in piedi sotto la direzione di Jean Mosnier. I motori usati saranno gli ormai universali Cosworth Dfv preparati dallo specialista inglese John Nicholson, lo stesso tecnico che ha curato negli anni passati i propulsori della McLaren. La nuova Lola ha un aspetto che ricorda la vettura usata nel campionato Cart da Mario Andretti e Danny Sullivan. È dotata di una monoscocca in struttura mista di alluminio e honeycomb con sezioni in fibra di carbonio e kevlar. Le sospensioni anteriori sono dota-



LOLA T950 - Formula 3000

te di barra antirollio regolabili dall'interno tramite una leva posta nell'abitacolo. Il team non ha ancora definito i piloti che faranno parte della squadra ufficiale. Alcuni conduttori di F.1 nell'eventualità di non trovare posto nella massima formula, stanno già avendo stretti contatti con la Lola. Tra i nomi che ricorro-

no con maggior frequenza vi sono quelli di Francois Hesnault, Mauro Baldi più alcuni piloti che provengono dalla F. Cart. La Lola ha anche confermato la creazione di una squadra in Italia, che sarà diretta da Pier Luigi Corbari. La nuova T950 verrà provata in gennaio all'Estoril in Portogallo.



Eggenberger per il team Volvo in gr. A

IL PREPARATORE Eggenberger curerà nel 1985 le Volvo turbo, (nella foto) grandi favorite del campionato europeo turismo. Il team parteciperà a tutte le gare della serie con due nuove 240 turbocomprese dotate di un motore ulteriormente migliorato rispetto a quello di quest'anno, con una coppia migliore ai bassi regimi e una potenza maggiore. Differente sarà pure la sospensione posteriore, di modo da poter utilizzare i cerchi da 17 pollici. Sul fronte piloti nulla dovrebbe mutare rispetto alla situazione di Eggenberger nel 1984, ragione per cui a guidare le Volvo dovrebbero essere Gianfranco Brancatelli e Sigi Muller jr ai quali si aggiungeranno lo svedese Thomas Lindstrom e il belga Pierre Dieudonné, i quali hanno guidato le Volvo nel recente campionato continentale. Una terza vettura svedese, ma curata direttamente dalla Casa sarà schierata per l'ex pilota di F. 2 Eje Elgh e per Ulf Grandberg. La Volvo, quindi, ha rotto i rapporti con il preparatore belga Delcourt mentre le prime prove sono previste per il 18 dicembre all'autodromo di Monza.

Ghinzani forse Toleman (con Pirelli)

LA TOLEMAN è vicina alla definizione della sua squadra 1985. Il team è certo di poter disporre delle gomme Goodyear (a pagamento), ma non sembra neppure esclusa la possibilità di un ritorno alla Pirelli. Pare infatti che sulla seconda Toleman possa andare Piercarlo Ghinzani, il quale porterebbe con sé le gomme italiane. Ci sono molti altri piloti alla caccia della seconda Toleman. Tra questi il maggior candidato è Stefan Belof che è legato da un contratto alla Tyrrell e può liberarsi solo se il team non gli metterà a disposizione un motore turbo.

Gli sponsor della Toleman sono anche loro in via di definizione. Due sono ormai certi, la Amati Vongole e la Mase. Quest'ultimo ha lasciato la Minardi dopo aver instaurato un contatto con il team inglese già nel periodo del Gran Premio d'Italia. «Da parte nostra — precisano alla Toleman — non c'è stata alcuna sollecitazione in questo senso». La «Segafredo-Zanetti» sta trattando con la McLaren, ma non è escluso che possa restare, mentre un nuovo sponsor in arrivo potrebbe essere la De' Longhi proveniente dalla Tyrrell. (a.f.)

Nasce un'Alba-Porsche

TORINO - L'ingegnere Giorgio Stirano una ne fa e cento ne pensa. Svanito l'accordo con la Lancia che non ha ritenuto opportuno cedere i propri motori V8, il tecnico torinese ha pensato a una Alba di gr. C1 equipaggiata con il motore Porsche 2.6 campione del mondo di endurance. Da tempo infatti Stirano ha in mente di schierare un team tutto suo e al momento il vero ostacolo è rappresentato dalla spesa che ovviamente non è bassa. Non tanto per quanto riguarda i motori Porsche, venduti (completi di turbine, scambiatori di calore e scarichi) a non più di 90 milioni l'uno, ma per quanto riguarda l'organizzazione generale. Al momento sono in corso contatti con possibili sponsor e anche con piloti (tra questi sicuramente Ivan Capelli) ma Stirano non vorrebbe arrivare oltre Natale per concludere il programma. Intanto, questa settimana dovrebbe essere definito il programma di gr. C2 con la Carma di Facetti e Finotto. La vettura campione del mondo bis dovrebbe essere aggiornata nell'aerodinamica, nei freni e nel cambio mentre a sua volta Facetti ha già in mente la versione '85 del suo 4 cilindri turbo. «Tutta Alba» resterà invece la gr. C2 di Barberio-Gellini-Vatielli: sarà aggiornata ma resterà ancora il motore Ford Cosworth di 3300 cmc.

Le Dallara cambiano motore

LA SETTIMANA scorsa il team Venturini ha vissuto brutte giornate: si è infatti rotto il sodalizio che legava il manager parmense con Guido Forti e Paolo Guerci, i quali se ne sono andati per costituire una squadra indipendente che utilizzerà sempre telai Dallara ma motori Volkswagen, con molta probabilità forniti dall'Automotor. Pilota della squadra è al momento il solo Antonioli. Il problema di Venturini sembra essere soprattutto quello legato al responsabile tecnico del team. Per questa ragione è stato contattato Nello Benecchi. Sempre a proposito di Venturini, le sue monoposto potrebbero utilizzare anche il nuovo motore Saab, del quale in Inghilterra si parla molto bene. Sul fronte motoristico c'è poi da rilevare che Franco Alloni continuerà ad usare vetture Dallara, con motori Vw da lui stesso realizzati. Tra le altre voci del mercato di F. 3 importanti sono quelle legate al team Coloni che si schiererà con Larini e forse Caffi, che guideranno nuove monoposto forse progettate dalla stessa squadra umbra. L'Automotor, infine, dopo l'abbandono di Bertoni, passato alla Minardi, si è assicurata i servizi di Giorgio Vallielloni per quanto concerne la revisione dei motori. Caielli, invece, sarà il responsabile tecnico del team.

Il sottosterzo non frena la nuova March

EMANUELE PIRRO ha continuato la settimana scorsa i collaudi della March-Ford di F.3000 all'autodromo inglese di Silverstone. La monoposto, apparsa ancora allo stadio di prototipo, era dotata di gomme Avon, le quali con certezza saranno usate dal team Onyx nel campionato europeo di F.3000. Pirro ha girato lungamente per due giorni ed è stato molto soddisfatto della monoposto. «È decisamente una buona vettura — ha detto il campione italiano di F. 2 — anche se ha un sottosterzo un po' troppo accentuato. Le gomme Avon rispetto alle prime uscite sono migliorate notevolmente e vedo che i tecnici della Casa inglese stanno mettendocela tutta per dare alla March la possibilità di essere competitiva nell'europeo». Il miglior tempo di Pirro è stato di 1'20"2 sul circuito lungo, un rilievo cronometrico uguale a quello della migliore F. 2.

Un altro pilota italiano in F.3000

Tarquini con Colombo

PAREVA essere destinato a correre un altro in F. 3, invece Gabriele Tarquini, campione del mondo 1984 di kart e vincitore del supercorso Csai-Marlboro nel 1983, ha piazzato nei giorni scorsi la botta vincente del mercato invernale. Ha infatti raggiunto un accordo con il team Sanremo di Alberto Colombo per correre in tutte le gare del campionato europeo di F. 3000. Tarquini, all'unanimità considerato una delle migliori speranze del nuovo automobilismo, guiderà la nuova Lola-Ford T950 (sponsorizzata dalla Multifin Leasing), che in questi giorni sta per essere ultimata nelle officine inglesi di Eric Broadley. Il team Sanremo a Tarquini con molta probabilità affiancherà un secondo pilota. A seguire la preparazione delle vetture sarà, forse Cesarino Gariboldi. Sempre in casa Lola stanno definendosi i contatti con altre scuderie, soprattutto con quella italiana diretta da Pier Luigi Corbari. Sul taccuino dell'ex direttore sportivo di Alfa Romeo e



Osella in F. 1 ci sono parecchi piloti, tra i quali Mauro Baldi, Paolo Barilla e Stefano Livio. La definizione ufficiale della squadra dovrebbe essere annunciata nelle pros-

sime settimane. Da indiscrezioni pare che il responsabile tecnico del team Lola italiano possa essere l'ingegner Bizzarrini, reduce dall'esperienza Autodelta.

Pirelli arriva in F. 3000

IL PROBLEMA principale della nascente F. 3000 sembra risiedere nelle gomme. Dopo la notizia che la Bridgestone fornirà in esclusiva il team Ralt di Ron Tauranac, per le altre squadre ci sono poche possibilità di essere realmente competitive. Le prime prove delle gomme Avon, ad esempio, hanno palesato un ritardo di preparazione notevole che difficilmente sarà colmabile entro la data d'inizio del campionato. Delle Dunlop e Yokohama, che sarebbero interessate ad entrare nella nuova serie, ancora non si sa nulla circa una loro eventuale partecipazione. Bernie Ecclestone, che pur non figurando ufficialmente ha grossi interessi nella F. 3000, sta in questi giorni tentando di convincere la Pirelli ad entrare nel campionato europeo per costituire una valida alternativa al previsto dominio Bridgestone. Le gomme, pur con dimensioni differenti, dovrebbero essere della stessa miscela di quelle della F. 1. Ufficialmente in Pirelli non sono state prese decisioni ma è probabile che a questo punto, visto che un potenziale mercato esiste, la Casa milanese decida di mettere al servizio di alcune squadre la propria tecnologia.

Maserati torna alle corse?

MODENA — Mentre Autosprint è in edicola, viene presentata a Modena, la nuova Maserati 428, il nuovo coupé voluto da Alessandro De Tomaso per fronteggiare la concorrenza straniera nel settore delle vetture di alto prestigio, entrando in netta concorrenza con le BMW serie sei, e la Mercedes serie esse. Il nuovo coupé avrà una cilindrata di 2800 cm³ con tre valvole per cilindro e una doppia sovralimentazione, fornita da due turbine IHI. La linea esterna, pur conservando la silhouette del modello biturbo, sarà più arrotondata, scaturendo da un approfondito studio in galleria del vento. Le prestazioni sono ancora top secret, anche se sembra che al banco, con l'innalzamento della cilindrata, si siano visti oltre 260 cavalli. Tutta la Maserati attualmente sembra pervasa da un clima febbrile per quanto riguarda l'interessamento alle competizioni. Già tre anni fa, la Maserati aveva deciso di entrare ufficialmente in F.2 con i sei cilindri derivato dal modello biturbo. L'ingresso prepotente dell'Honda e il progressivo declino di questa categoria, convinsero De Tomaso a rimettere il progetto nel cassetto, ma la voglia di competere in prima persona è indubbiamente rimasta grande. Considerata la continua escalation della produzione Maserati, le corse sarebbero un ottimo canale sia promozionale che di aggiornamento tecnico. Già sono stati fatti dei conti approssimativi per un'iniziativa che dovrebbe vedere la Maserati come semplice fornitrice di motori, ripetendo uno schema che aveva dato discreti risultati già con l'inglese Cooper.

■ IL COLONNELLO Gheddafi ha ricevuto nei giorni scorsi un omaggio che farebbe la felicità di chiunque. Un miliardario libanese, che si attende probabili favori dal Capo di Stato libico, ha infatti fatto recapitare all'uomo più potente del medio oriente una Ferrari 400 nera, con capote elettrica, interni in radica, pomello d'oro nella leva del cambio.



* TRADUZIONE: "CHE LIBIDINE!"

Per Minardi una settimana decisiva

SARÀ la Bvm a gestire le monoposto Minardi di F.3000 nella prossima stagione agonistica. La ditta la cui sigla deriva dalle iniziali dei tecnici Bertoni-Vannini-Mazzotti (ex dell'Automotor di F. 3), ha sede nei pressi di Faenza e gestirà per la scuderia romagnola tutta l'attività della nuova formula cadetta. Un tecnico del team Minardi aiuterà la Bvm nello sviluppo delle monoposto, che saranno derivate dalle vetture che quest'anno hanno corso in F. 2. Siglate M 3085 le nuove Minardi verranno dotate del motore Cosworth Dfv o dell'Alfa Romeo V8 anche se ci sono possibilità che verso la fine della stagione possano montare un propulsore diverso sviluppato dalla Motori Moderni. Il primo esemplare della monoposto sarà pronto entro gennaio. Nello stesso mese verranno effettuate le prime prove all'autodromo Santa Monica di Misano Adriatico con piloti da definire con la squadra. Tra i papabili a pilotare la vettura vi sono il romano Luigi Giannini, Roberto Del Castello e Lamberto Leoni. Intanto questa settimana Giancarlo Minardi potrebbe ricevere un eccezionale regalo di Natale, oppure potrebbe subire una grossissima delusione. Il presidente dell'Alfa Romeo Ettore Massacesi ha infatti chiesto qualche giorno di tempo per decidere in merito alla famosa assegnazione dei motori V8 che già equipaggiano l'Euro-Alfa e l'Osella, alla scuderia romagnola. La macchina ha già interessato vari sponsor ma ovviamente «completa di motore» e d'altronde l'impossibilità di montare il V8 milanese si trasformerebbe anche in un grosso guaio tecnico. La Minardi è stata infatti sviluppata intorno al motore che l'Alfa ha fornito per le prove ma con buone ragioni per pensare che la fornitura non sarebbe rimasta un fatto isolato. Infatti, senza voler assolutamente polemizzare, non si capisce perché Minardi avrebbe dovuto sviluppare una intera vettura con l'Alfa per poi cercare un altro motore.

■ LANGES. Sicuramente Claudio Langes, il pilota bresciano che ha partecipato alle ultime edizioni dell'europeo di F. 3, correrà in F. 3000 la prossima stagione. Dovrebbe pilotare una Tyrrell-Ford del team Barron, in attesa che la squadra inglese costruisca una monoposto per la formula cadetta.

■ JUMA. Il team belga Juma resterà fedele ai coupé Bmw 635 Csi nelle gare dell'europeo turismo. A guidare la vettura saranno i tre fratelli Martin, che però non parteciperanno a tutte le gare.

Test Goodyear a Daytona solo per Lotus e Williams

Prove del fuoco

Grazie al caldo torrido i tecnici americani hanno potuto studiare le reazioni delle varie mescole. La Williams ha schierato Thackwell e Mansell, mentre per la Lotus era presente solo De Angelis in quanto Senna è ancora alle prese con la paresi facciale

Testo e foto di Lino Manocchia

DAYTONA — Lotus e Williams hanno svolto una serie di prove in Florida, sul circuito di Daytona. I test erano organizzati dalla Goodyear, il cui capo del reparto corse, Lee Goug, ha precisato: «Il Paul Ricard, con la sua conformazione veloce e il suo clima freddo si addice alle prove delle "costruzioni", ma non a quelle delle mescole. È per questo che siamo venuti a Daytona». Per la Lotus era presente solo De Angelis, poiché Senna ha preferito restare in Brasile per non forzare la guarigione della paresi facciale che lo ha colpito il mese scorso. Per la Williams hanno girato Thackwell e Mansell.

LE PROVE hanno avuto inizio martedì mentre dal mare in bionaccia giungeva una fitta nebbia che obbligava a ritardare di un paio d'ore l'inizio dei lavori. Poi il sole, che non manca mai in Florida, ha permesso alla Williams di Nigel Mansell di iniziare a girare sotto l'occhio attento dei tecnici giapponesi venuti insieme a Mike Tackwell per collaudare le modifiche apportate ai sei cilindri Honda. La pista lunga poco più di un miglio non invitava certo alle alte medie e Mansell, in un raccordo nelle adiacenze del banco nord (non usato per ovvie ragioni tecniche) ha compiuto vari test: codifica tanto che i tecnici della Goodyear hanno deciso di allargare il raccordo. Verso mezzogiorno anche Elio De Angelis è sceso in pista forzando subito l'andatura. La Lotus si è presentata con le soluzioni tradizionali. Il tempo sul giro si è arrestato sui 57"0, ma Elio dopo aver montato due pneumatici di diversa mescola ha portato il tempo a 55"7. Era presente anche la stampa americana che ha potuto lavorare per qualche ora con la collaborazione dei team e dei piloti.

L'INDOMANI la nebbia torna a far visita allo «speedway», ma non per molto tempo. La tem-

peratura sfiora i 29 gradi. Anche in questo arco di prove, Elio è più veloce e con la mescola numero 7 abbassa il tempo 54"0. Le sospensioni troppo soffici della Williams hanno costretto la squadra a ritardare la scelta della mescola più adatta all'assetto. Lavoro rabbioso, veloce, di entrambi i team che hanno provato in tre giorni oltre la metà delle 15 soluzioni portate da Akron, tutte sul tipo

«C» ma molto più soffici di quelle portate al Ricard. Anche Tackwell compiva oltre 250 giri del tracciato forzando il propulsore Honda il quale, stando a quanto ha dichiarato il capo squadra giapponese, «ha risposto proprio come si sperava». Thackwell, che ha effettuato due gare Cart a bordo del bolide di Roger Penske non sarà presente nel 1985 in America ma spera di poter finire su qualche

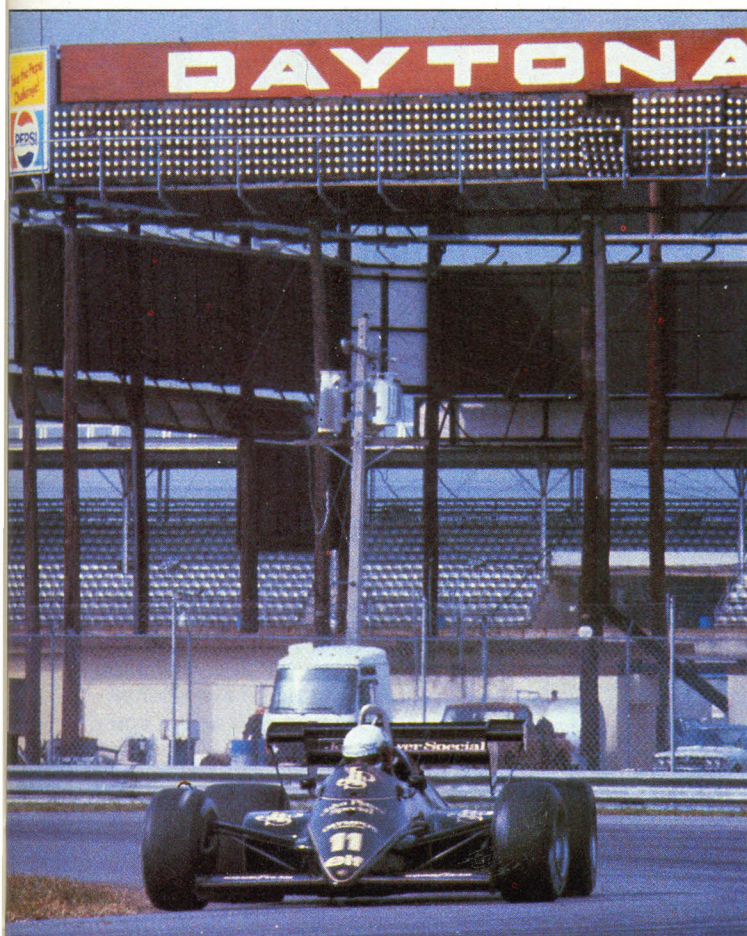
vettura di F. 3000. Il tracciato di Daytona, con curve angolatissime, ricorda un po' Montecarlo e Detroit, ed è il medesimo sul quale provarono in passato Keke Rosberg con la Williams e Michele Alboreto con la Tyrrell.

ELIO DE ANGELIS ha compiuto un paio di giri anche sulle curve sopraelevate dello «Speedway». «Impressionano effettivamente — più di quanto si possa immaginare osservando un filmato delle corse americane». Dopo i test Elio ha dichiarato: «I risultati delle prove di Daytona possono essere considerati molto buoni in quanto abbiamo provato delle nuove soluzioni e ne abbiamo trovata una in particolare che mi ha permesso su un giro di guadagnare più di un secondo rispetto a Mansell, per cui si può dire di aver fatto un buon passo avanti. I nuovi freni li abbiamo portati per fare soprattutto molti chilometri e per fare esperienza con queste nuove pinze che sono state disegnate da Gerard Ducarouge. A differenza della Williams avevamo una soluzione giusta per cercare di fare tutto il programma con lo stesso assetto ed anche qui possiamo dire di essere giunti a un buon punto».

LA NUOVA LOTUS. Non potevamo evitare di chiedere a Elio qualcosa sulla nuova vettura: «La nuova Lotus avrà molte caratteristiche diverse, a cominciare dalle sospensioni, ma soprattutto si presenterà con una nuova linea aerodinamica. Inizieremo a provarla verso metà gennaio». Al termine dei test — con tutte le soluzioni provate — sul volto di Lee Goug e Leo Mel si leggeva tanta soddisfazione. «Tutta questa "merce" ora tornerà ad Akron per essere studiata, controllata, migliorata — ha detto Goug, prima di ripartire per il Richard — la Formula 1 non si arresta a Daytona». □



Qui sopra, la distesa di pneumatici con mescole diverse da provare sulla pista torrida di Daytona. De Angelis è pronto per un cambio. Nell'altra pagina, sopra Thackwell durante uno dei tanti giri con la Williams; sotto, ancora, Elio De Angelis



De Angelis telegrafa ad AS

Impossibilitato partecipare alla VS. manifestazione «Caschi d'oro» causa prove Goodyear a Daytona ringrazio infinitamente per l'ambito premio e colgo l'occasione per inviare i miei migliori auguri di buon Natale a voi e a tutti gli sportivi.

Elio De Angelis

Intanto la Ferrari prova a Fiorano Ripresa selvaggia

I piloti impegnati in test d'accelerazione
Provate su una Mondial anche ruote gemellate

FIORANO — Le prove che la Ferrari ha impostato la scorsa settimana sulla pista di Fiorano avevano come tema di base la raccolta di dati con la utilizzazione della telemetria valutando l'opportunità di mettere a punto anche questo sistema di trasmissione tra la vettura in movimento ed il pulmino attrezzato che fa presenza fissa sul retro dei box. Ha iniziato Alboreto martedì mentre Arnoux ha proseguito a lavorare solo nella giornata di giovedì. Sin dalle prime battute si è intuito che i tecnici pretendevano dal pilota un comportamento che non aveva come scopo primario il risultato cronometrico. Serie di giri a passo d'uomo con violente accelerate solo in due punti specifici del percorso: davanti ai box e nel tratto di rettilifilo che porta alla curva «parabolica».

DOPO i primi test alla Ferrari hanno pensato opportuno trasferire sul musetto l'antenna di trasmissione dati che solitamente è posizionata all'apice del roll-bar. Accelerazioni programmate con «suggerimenti» scritti inviati visivamente tramite il tabellone luminoso dei tempi. Serie di numeri accompagnati dall'indicazione %. La pista molto bagnata non avrebbe comunque consentito al pilota di forzare per cui dopo aver girato costantemente sopra l'1.20 si è arrivati al termine dei 41 giri a segnare 1.17'99.

NELLA seconda giornata clima migliore e stesso tema di lavoro. Ci ha messo però lo zampino un guasto alla trasmissione per cui si sono annotati solo 21 giri con un tempo di 1.15'31. In entrambe le giornate si è notato anche un variare dell'inserimento del limitatore dei giri al termine del rettilifilo principale dove le accelerazioni consentivano di arrivare meglio al limite imposto. Lavoro analogo per Arnoux con qualche inserimento di tornate veloci. Ciò ha consentito di ottenere, dopo 53 giri percorsi, 1.09'03. Qualche modifica esteriore alle turbine dotate di nuovi accessori mentre il resto della vettura è apparso immutato.

INTANTO il lunedì è iniziata la sperimentazione dei pneumatici gemellati sulle vetture di serie. Un compendio a quanto già da oltre una settimana stava avvenendo con la versione «mono», quella che in pratica rappresenta la ruota di scorta delle attuali GT. Un Mondial rosso ha girato ad andatura da prima ridotta per le piccole stradine della zona poi è passata in pista ed infine ha cominciato ad inserire nel suo programma tratti del tracciato unico di prova utilizzato abitualmente. Le prove sono state eseguite con 4 serie di gomme gemellate montate e sono poi state trasferite su altri modelli di produzione nei giorni successivi per effettuare dei confronti utilizzando il terreno asciutto. □



Tra i vip emiliano-romagnoli in un libro di Ennio Cavalli

Forghieri segreto

Il tecnico della Ferrari si confessa in «*Dei paesi tuoi*», un volume che raccoglie ritratti-interviste ai personaggi illustri della politica, dello spettacolo, dello sport nati nella terra dei tortellini e del sangiovese. Ve ne proponiamo un brano

NASCE a Modena nel 1935. Laurea a Bologna nel '59, in ingegneria meccanica. L'anno dopo è assunto alla Ferrari, settore calcoli e prove motori. Dal '64 è direttore tecnico e capo ufficio studi della gestione sportiva. Progettista «globale», contribuisce alla creazione di oltre trenta macchine (tra Formula 1, Formula 2, prototipi e gran turismo), di una ventina di cambi e di altrettanti motori. Tra i suoi successi, la 312/T e la 312/T2, al volante delle quali Niki Lauda vince il Campionato del mondo nel '75 e nel '77; la 312/T4, Campione del mondo nel '79 con Jody Scheckter (Gilles Villeneuve al secondo posto); la 126/C2, Campione del mondo costruttori nell'82; la 126/C3, Campione del mondo costruttori nell'83; la 126/C4, quarta monoposto della generazione turbo, affidata ad Arnoux e Alboreto. Tra le applicazioni più note, il cambio trasversale col quale Lauda e Scheckter vinsero il Campionato mondiale, il telaio in Kevlar (speciale materiale sintetico) della 126/C3 e l'iniezione ad acqua Emulsi-stem: un'emulsione acqua-benzina entra nelle camere di scoppio con un sistema di iniezione a controllo elettronico...

NELL'UFFICIO dell'ingegnere, un viavai continuo. Vengono a sottoporgli dati e a mostrargli pezzi in costruzione. Esami e collaudi non finiscono mai. Più che fabbrica, reparto di ricerca avanzata. Lui e i suoi prendono decisioni di alta tecnologia in «lambroschese»: cordialità e brillantezza umana si fissano sulle fibre di carbonio, fanno lega col titanio. Ho idea che, usciti di lì con le nuove indicazioni, i tecnici della Ferrari corrano al tornio a rifinire questo o quel pezzo, a limare, a integrare, a rifare, in un artigianato maniacale che tiene conto però del computer, del calcolatore, della galleria del vento e del colpo d'occhio di Forghieri. Sotto la scrivania, un tappeto con stampata una mandria di

cavallini rampanti. Alle sue spalle, libri dai titoli inequivocabili: Meccanica della locomozione, Scienza delle costruzioni. E schedari che chiudono il campo a precise esperienze. Leggo sui dorsi: Calcoli, Resistenze, Tecnologie (telai, leve, ruote), Incollaggi, Dati aerodinamici (vetture, radiatori, alettoni), Consumi, Galleria del vento. Insieme a tutto ciò, la passione lo porta a vivere a bordo pista istanti di accaloramento, verifiche di stampo agonistico, nel cuore di ogni duello. In Francia l'hanno soprannominato «la commedia dell'arte» e c'è chi lo chiama «Furia», per l'impeto che dimostra ai boxes. A motori caldi le più sofisticate teorie progettuali mettono un urlo in gola. Anche questa passionalità lo fa assomigliare a Ferrari, che tuttavia non assiste più alle corse dal '57. Come avvenne il vostro incontro, Forghieri?

«Mio padre aveva lavorato per lui, era diventato capo-officina. Dopo la laurea, nel '60, ho avuto l'occasione di entrare in fabbrica e ci sono rimasto».

— Come seguiva da bambino i successi della Ferrari? Un babbo in fabbrica incoraggiava la curiosità?

«Un po' di Ferrari entrava tutti i giorni in famiglia. Ma nei miei sogni non c'erano macchine da corsa. Mi attiravano di più aeroplani e razzi».

— Rampe di lancio e griglie di partenza: traiettorie comuni? Il fascino roboante di Cape Canaveral la sorprende anche sulla pista di Fiorano?

«Mi è sempre piaciuta la tecnica in senso lato: costruire, progettare. Non ho ideato solo auto, ma sedie, mobili, abitazioni. Se capitasse, progetterei anche un missile. Non a caso diversi colleghi della Formula 1, soprattutto britannici, vengono dall'industria aeronautica. Dare forma alla materia significa arrivare a conoscere i segreti dei materiali, dei flussi, le possibili combinazioni. Molti credono che fisica, dinamica e tutte quelle scienze che fanno capo all'ingegneria siano aride. Invece aprono il campo a una grande inventiva».

— Università di Bologna, facoltà di ingegneria. Ha avuto dei maestri o è stata la fabbrica la vera università?

«Sono stato fortunato, frequentando a Bologna le lezioni di professori che ammiravo: Belluzzi, Morandi, Supino, Giovanozzi. Ho imparato molto. L'Università italiana aveva degli e-

normi difetti, ma forniva un'ampia preparazione di base. La contestazione ha distrutto cose che andavano distrutte, senza però saper ricostruire, soprattutto in settori che non possono restare diroccati. Bisognava essere tanto bravi da mantenere il buono, sostituendo con pazienza i «pezzi» mal funzionanti».

— E la Ferrari cosa le ha insegnato?

«Uscito dall'Università, non avevo una preparazione specifica che riguardasse il lavoro che faccio oggi. La fabbrica ha sviluppato e valorizzato le mie basi. Come primo compito l'ingegner Carlo Chiti, mio predecessore, mi affidò i calcoli su un motore con i cilindri a V di 120°. Più tardi disegnai il motore, lo chassis e il cambio della 312/B. Bisogna dire che l'ambiente Ferrari, a livello tecnico, è quanto di meglio possa esserci. Con noi lavorano anche degli stranieri. E ne sono orgogliosi».

— Il «Cavallino rampante»: un made in Italy antico, anzi leggendario. Quali riscontri?

«Ho trovato dei luoghi sperduti dove si conosce il mito della Ferrari e in particolare quello di Enzo Ferrari. Una volta mi stupivo, ora non più. Quel nome è diventato un simbolo. Nato dalle corse, ha superato il luogo delle corse. Rappresenta un capitolo di storia dell'automobilismo».

— A un Paese senza uso della quinta, che va spesso a marcia indietro, con un motore che batte in testa cosa occorre per riguadagnare terreno?

«Buona volontà e desiderio di lavorare sarebbero sufficienti per superare un'enormità di problemi. Si dimenticherebbero così gli interessi di parte e certi aspetti che rendono difficile il ben operare».

— Modena, città dei più alti redditi pro capite d'Italia, cosa insegna?

«Se la gente lavora molto e lavora tutta, si crea ricchezza. Questo, da noi, riguarda anche la provincia. Non dimentichiamo Carpi, Sassuolo e altri centri

segue a pagina 30

Del paese loro



DA FELLINI ad Antonioni, dai Bertolucci a Zavattini, da Bacchelli a Bassani si muove buona parte della nostra storia contemporanea. Ennio Cavalli, critico letterario e saggista, ripercorre la vita di questi ed altri personaggi nel suo «*Dei Paesi Tuoi*», edito da Maggioli Editrice, rivisitando attraverso brevi interviste-verità aneddoti, fatti della vita di questi uomini legati assieme dalla comune origine emiliano-romagnola. Ed è proprio questo sentimento della terra natia che caratterizza questo libro, corredato dalle foto di un altro illustre correzionale, Folco Quilici.

Forghieri segreto

segue da pagina 27

guida dove si pratica un artigianato di alto livello. Gli emiliani sono sempre stati tra le forze traenti della nazione. Anche nel passato, nella storia più antica, l'Emilia si era saputa conquistare posizioni di privilegio. Non per nulla i Goti oltrepassarono le Alpi per venire a razzare quaggiù».

— Sono molte le Ferrari targate MO?

«Sono macchine di élite, anche qua. Occorre disporre di un certo capitale. Non sono macchine popolari, sfortunatamente. Altrimenti ne comprerei una anch'io».

— Ha mai guidato, in compenso, uno dei suoi prototipi?

«Una 158 del '64. Un litro e mezzo, otto cilindri. Fu l'unica Ferrari a iniezione diretta».

— Prevalse il distacco del colaudatore, in quella occasione, o l'orgoglio dell'artefice?

«L'emozione del semplice patentato. A certe velocità il gusto di guidare rischia di trasformarsi in paura. Tutt'altra dimensione. Sono stato anche a fianco dell'americano Phil Hill e del belga Willy Mairesse sul percorso di una Targa Florio e di un Nürburgring. Dicono che per il ruolo di "navigatore" occorra più coraggio di un pilota. Comunque ho capito che non era il mio posto».

— «Chi ha detto che la gente si diverte di più quando riposa? Qui amano il lavoro, sono allegri». È il giudizio che dà dei modenesi Alejandro De Tomaso, il padrone della Maserati. Concorda?

«La Ferrari ha qui la sua culla ideale. La gente è abituata a lottare, a sudare. Sa affrontare con gusto lo stare insieme, si tratti di una cena o di una giornata di lavoro. È una terra, la nostra, che conserva, direi quasi trattiene molti valori del passato. È diventata moderna senza stravolgimenti».

— Altrove ha trovato qualcosa di simile?

«In Francia, in certe parti della Normandia oppure del Linguadoca: stessa cordialità, stessa attenzione ai problemi di tutti i giorni, gente che sa che la vita è dura e che si può sbagliare. In Svezia ho incontrato dei contadini che erano dei professori, nel loro campo. Ce ne sono anche da noi. Le civiltà legate all'agricoltura, all'amore per la natura, alla capacità di amministrare i frutti delle stagioni si somigliano sempre».

— Il Forghieri del tempo libero scappa in campagna?

«Ho una casa e un po' di terra fra Modena e Maranello. Il mio vino e la mia frutta mi fanno felice».

— C'è un circuito, un paesaggio, una curva, in giro per il mondo, che le ricorda un angolo della sua terra?

«Brands Hatch. Paesaggio inglese, terreno mosso, un verde rigoglioso. Mi ricorda l'Emilia pedemontana. Per me, un circuito-scampagnata».

— E c'è un luogo che la fa sentire in famiglia per quanto riguarda la cucina?

«Noi ci troviamo sempre in famiglia perché ci portiamo dietro i nostri prodotti. Uno dei nostri meccanici, Montanini detto "Pasticcino", è anche un ottimo cuoco. Ha a disposizione una motorhome carica di prosciutti, tagliatelle, tortellini, lambrusco, grana, salsicce. Nei momenti di pausa, un vero relax».

— Anche i piloti apprezzano

particolare), l'automobile. In Romagna, la motocicletta, anzi e' mutour. Un bivio?

«Il motociclismo è molto popolare anche in Emilia. Se la Romagna ha avuto centauri come Renzo Pasolini, Walter Villa, quattro volte campione del mondo, è di Castelnuovo Rangone, provincia di Modena. Lo vedo come un bivio alla rovescia, un ritrovarsi nella stessa passione. Imola lo dimostra: stessa pista per "due ruote" e monoposto».

— Belle donne, sponsor, esibizioni a lungo termine e al dettaglio, insomma il circo della Formula 1. Coreografia esaltante o malsopportata?

«L'immagine esteriore che oggi domina nel mondo delle corse ci riguarda ben poco. Soltanto le motorhomes potrebbero ricordare il circo: sono il nostro rifugio in giornate spese interamente sui circuiti. Certo, non amo l'aspetto esagitato coloristico. Ma è legato alla presenza di gente indi-

le cose vanno bene. I problemi nascono quando si perde. Noi della Ferrari siamo visti come la nazionale a pistoncini. Dobbiamo vincere. È ovvio che in certi momenti si fanno errori o gli altri sono più bravi. A questo punto scoppia il dramma. Accuse, polemiche, machiavellismi tipici di noi italiani. Si cerca il colpevole. Fa scalpore dire "questo qui ha sbagliato", piuttosto che "quello là va meglio».

— Quindi la «colpa» è del pilota oppure è di Forghieri, quando non si vince?

«Proprio così. La messa a punto di una macchina è invece il risultato di un lavoro comune. Le diagnosi, le prove, i consigli dei piloti sono fondamentali. Se la macchina va male, è una questione che riguarda tutti».

— Di lei dicono che è dispotico, invadente, testardo. Niki Lauda sostiene, con qualche malizia: «È formidabile, è più bravo degli altri, purché si muova nella direzione giusta». Giudizi centrati?

«Sono testardo, senz'altro. Diversamente non potrei fare questo mestiere. Riconoscere i propri errori in tempo è una delle cose più difficili. Però c'è un fatto: quando si guida una équipe, bisogna assumere tono e facciata adatti al momento, penetrare nell'animo degli altri, utilizzando pregi e difetti. E allora diventa difficile essere fino in fondo se stessi».

— Cosa risponde a chi accusa l'automobilismo sportivo di esasperate e sterili manifestazioni di potenza?

«La corsa è un attimo, la fotografia finale di mesi di lavoro. Il resto è ricerca, tecnologia, qualificazione professionale. Da noi escono meccanici e tecnici che possono andare ovunque a testa alta».

— Sotto accusa anche la pericolosità delle gare. Gli incidenti che tracce hanno lasciato in lei?

«Una profonda amarezza. Ci si chiede sempre com'è successo, se si ha una parte di responsabilità».

— Cosa si è potuto rispondere? «Grazie a Dio, fino a oggi non ho mai dovuto attribuirmi delle colpe».

— Occuparsi di velocità non significa necessariamente vivere troppo in fretta. Tuttavia ha dei rimpianti?

«Rimpiango le cose che non ho saputo fare o che non ho fatto come avrei potuto. Ma è la vita di oggi che costringe alla fretta. Il pendolare, coi suoi tempi morti, è messo alle strette come un corridore che va a tempo di record».

Forghieri e la Ferrari

MAURO FORGHIERI non compare più nell'organigramma della gestione sportiva della Ferrari dal 10 settembre di quest'anno. Dopo 22 anni è passato a gestire l'Ufficio Ricerche Speciali. L'attuale organigramma delle Ferrari Sport è così composto:

Direzione esecutiva e coordinamento generale: **Piero Lardi Ferrari**; Telai e carrozzerie: **Harvey Postlethwaite**; Motori e cambi: **Ildo Renzetti** e **Luciano Caruso**; Gestione tecnica in pista: **Antonio Tomaini**; Direzione sportiva: **Marco Piccinini**; Stampa e propaganda: **Franco Gozzi**; Direzione amministrativa: **Ermanno Della Casa**.

questo tipo di approvvigionamento?

«Vogliono sempre mangiare con noi. Il tortellino provoca conversioni rapide. Se estendessimo gli inviti a tutto il paddock, il "dietro le quinte" delle corse, sono convinto che faremmo il pieno. La Ferrari rischierebbe di farsi quasi più nome con i manicaretti che con le macchine. Del resto, trovo che la nostra cucina sia una delle migliori del mondo: naturale, poco affatturata. Quella francese, a parte il fatto che è nata grazie a Caterina de' Medici, andata in sposa a Enrico d'Orléans, presenta una caratteristica discutibile: il gran uso di salse. Vera abilità è mantenere il sapore proprio dei vari ingredienti».

— Correre in casa, a Imola. Cosa significa, cosa cambia?

«Solo per il fatto che quella pista è intitolata a Dino, il figlio del commendatore, ci coinvolge in modo particolare. Poi vuol dire avere tanti sostenitori, sentire direttamente il calore del tifo emiliano e romagnolo. Perfino i piloti ne vengono presi».

— In Emilia (e a Modena in

sponsabile: gli sponsors. Forniscono i mezzi. La bagarre va accettata com'è, nei suoi risvolti positivi e negativi».

— Un Ferrari particolarmente polemico ha detto che «lo sport è stato ucciso dalla sponsorizzazione» e che la Formula 1 è «una fogna di miliardi dove tutte le prevaricazioni sono lecite». Il suo atteggiamento è più conciliante?

«Esistono delle sponsorizzazioni selvagge, saccheggiatrici, deleterie. C'è invece chi offre valida collaborazione, conoscendo l'ambito nel quale muoversi».

— Gran Premi: Rio De Janeiro, Long Beach, Monaco, Hockenheim e così via. C'è spazio per una preparazione spirituale, oltre che tecnica?

«È un continuo pensare alle prove che verranno, per poter affrontare le difficoltà e le esigenze della squadra e lavorare altrettanto bene sotto il sole del Brasile o al freddo del nord della Germania. Poi, i coinvolgimenti umani: la famiglia, soprattutto, che si vede poco».

— I suoi rapporti con i piloti? «Sono buoni soprattutto quando



Reinhold Joest, in piedi, controlla che tutto sia a posto nell'ultimo rifornimento della Porsche 956 vincitrice a Le Mans con Pescarolo-Ludwig. Si nota a destra anche Johansson (Foto Giovannelli)

OBER - ABTSTELNACH — C'è un grande manifesto dietro alla scrivania: i grattacieli di Manhattan si stagliano alti nel cielo. «Per me New York — dice — è la città più affascinante del mondo. Più bella di Los Angeles, di Parigi, di Monaco. La amo». L'uomo che vive il mito americano è Reinhold Joest, 47 anni, un passato di pilota al volante delle Porsche più disparate. New York è un

segue



Si è avverato a Le Mans il sogno di Reinhold Joest

L'uomo dal braccio d'oro

Lo hanno definito così perché si è arricchito con le corse. Ha puntato alla vittoria nella 24 Ore francese quando era pilota ma ci è riuscito solo quest'anno nel ruolo di proprietario di una delle migliori scuderie del mondiale endurance. Ecco la sua storia

di Thomas M. Imhof

L'uomo dal braccio d'oro

segue

sogno, i grattacieli di Manhattan sono immagini lontane. L'odore delle gomme, della fatica dei meccanici, del sudore dei piloti che partecipano alla 24 Ore di Le Mans è un ricordo che rivive ogni sei mesi. Un ricordo di una tentazione. Quella stessa che Joest ha cavalcato per ben nove anni, partecipando a tutte le 24 Ore francesi, non riuscendo mai a vincerne una. Ci è riuscito una volta smessi gli abiti da pilota, quando ha deciso che alla sua età era meglio dedicarsi alla carriera di manager. Così il 17 giugno alle ore 14,30 la giallo-nera Porsche 956 guidata dal vecchio francese Henri Pescarolo e dal tedesco Klaus Ludwig ha tagliato il traguardo per prima a Le Mans. Portava le insegne del «Joest racing». Dietro a quella vittoria c'era un lavoro di squadra, una preparazione accurata dei particolari, una sapiente direzione sportiva.

TUTTO È nato qui, a due passi da Hockenheim, in questo paesino di montagna dal nome impossibile, Ober-Abtsteinach, in un capannone nemmeno troppo grande, che confina con la concessionaria Porsche che Reinhold Joest guida, con mani sapienti, da anni. L'ambiente dell'endurance è diverso da quello della F. 1, c'è ancora una voglia di lottare che esce spontanea, dritta dal cuore. Gli interessi economici esistono ma sono mitigati dalla rilassatezza e sportività degli addetti ai lavori. Joest è uno di questi. Suo padre aveva un ingrosso di biciclette. Un'attività che il piccolo Reinhold non amava per niente. Preferiva i motori, soprattutto le moto. A 11 anni possedeva già una Maico 125. Più grandicello accompagnava le infermiere del vicino ospedale su una Dkw. L'unico problema era rappresentato dal fatto che il giovane «play boy» era troppo acerbo per possedere la patente di guida.

SI È FATTO da solo herr Joest. Ha frequentato una scuola commerciale, ha racimolato marchi lavorando come apprendista meccanico. Ha portato a casa i primi guadagni veri conducendo una stazione di rifornimento Shell. Poi ha aperto una concessionaria Audi-Vw e quindi Porsche. Con l'automobilismo ha

iniziato relativamente tardi. Aveva 25 anni e voglia di divertirsi. Arrivò nel 1962 a Eberbach (Odenwald) per una corsa in salita. «Due giorni prima della gara si ruppe il motore sulla mia vettura. Smontammo un altro propulsore da una macchina di serie e vinsi la corsa». Fino al 1965 Joest apparve solo in gare in salita. Solo nel 1966 si diede alle gare di durata, partecipando con Hermann Dorner alla 1000 km del Nürburgring con una Porsche Carrera coupé. I due vinsero la categoria, ma ne passarono di tutti i colori: «Mi si ruppe il cerchio posteriore sinistro — dice Reinhold — alla curva "Wippermann" e perdemmo sei minuti per sostituire la ruota». Conobbe allora Hans Dieter Dechent, l'uomo che per primo si era assicurato la sponsorizzazione della Martini e Rossi nell'automobilismo. Il giovane Reinhold corse per lui al volante di Porsche 906. Faceva parte del team insieme allo scomparso Rolf Stommelen e a Udo Schutz, correva su circuiti ormai dimenticati come Aspern e Innsbruck. Joest, con i risparmi accumulati, acquistò una Porsche 906 ex Udo Schutz e poi raggiunse un accordo con la «Deutsche Auto Zeitung» per il 1969 e cambiò marca di vettura.

Con l'amico Helmut Kelleners salì su una Ford Gt 40. Corse il campionato mondiale marche: «Fu un'ottima stagione. Se escludiamo la prima gara di Brands Hatch siamo sempre arrivati al traguardo. Purtroppo la grossa 5500 cc ci fu data solo all'ultima corsa dell'anno».

LE MANS divenne da quell'anno un conto aperto per Joest. La gara francese coincise con una grande prestazione della Ford Gt 40; Reinhold scusò molta ammirazione quando all'ultima ora riuscì a stare dietro alla Porsche di Hans Herrmann che stava lottando disperatamente per la vittoria assoluta con la Gt 40 ufficiale di Jacky Ickx. Si piazzò quarto e la gioia fu doppia perché sia Joest che Kelleners avevano visto la loro iscrizione accettata con riserva. In pratica erano in lista d'attesa. Tornò al suo primo amore, la Porsche, nel 1970, quando fu incorporato nel team Dechent-Martini. Ma non fece nemmeno la corsa d'apertura: il 2 aprile in autostrada andò a cozzare a 200 all'ora contro un camion. Riportò una forte commozione cerebrale e la frattura di una vertebra lombare. Perse tutta la stagione, rientrò solo a fine anno a Zeltweg su una 908/2. Ma

era giù di forma, fuori allenamento. Pur riprendendosi fisicamente, quell'incidente segnò la svolta nella carriera di pilota di Joest. Fu uno dei momenti meno lieti, ma non l'unico punto basso, non il fondo della bottiglia. Nel 1971 Joest aveva programmato una stagione con la Porsche 917 finanziata da Armin Usdau, commerciante di vetture ad Aachen: «Vendeva Mercedes usate, un'attività molto redditizia, visto che a quei tempi le consegne di queste vetture arrivavano in ritardo di quasi due anni. Scegliemmo come telaio una 917 al posto di quello che voleva Usdau, un 908/2. Un venerdì andammo da David Piper in Inghilterra: ci venne incontro con le stampe. Aveva appena finito la sua carriera, perdendo una gamba in un incidente che più stupido non si poteva mentre stava girando un film sulla 24 Ore di Le Mans con Steve McQueen come interprete e finanziatore. La sua 917 era lì di fronte a noi. Era bella ma avevamo saputo che McQueen stava per vendere la sua personale, una vettura con oltre 100 ore di collaudi ma aggiornata come le ufficiali del team Wyer, con la coda dotata di flap intermedio. Mi recai due giorni dopo in Francia e senza pensarci due volte la comprai e la portai all'aeroporto per spedirla a Buenos Aires, sede della prima gara del mondiale marche di quell'anno».

JOEST divenne da allora uno dei migliori piloti privati della Porsche e pose le basi per diventare il cliente più stimato. Nel 1971 per la 24 Ore di Le Mans la Porsche aveva costruito un esemplare di 917 del tutto speciale, siglata 917-20. Era verniciata di rosa, la soprannominarono «Dicke Berta», ovvero la grossa, o semplicemente la «scrofa», perché i verniciatori chiamavano le varie parti di questa 917 con le parti del maiale. Era un ibrido, fra la 917 corta e quella lunga. La vettura vinse la «3 Ore di Le Mans» con Willy Kaushen alla guida. Poi per portarla in corsa alla più celebre 24 Ore fu chiamato proprio Joest, l'abituale compagno dell'amico Willy. Così per Joest la prima possibilità di diventare pilota ufficiale arrivò proprio con la «Berta»: «Era incredibilmente larga, due metri e venti centimetri, ma molto maneggevole. Sul rettilineo delle Hunaudières pareva molto più tranquilla della Porsche 917 tradizionale a coda lunga. Nelle prove non ebbi molte possibilità di guidare. Ero

Vita in Porsche

REINHOLD JOEST è nato a Obersteinach nella Repubblica Federale Tedesca. Nel 1962 inizia la sua carriera partecipando alle gare in salita del campionato tedesco mentre la sua attività internazionale risale a sei anni più tardi quando partecipa al mondiale marche al volante di una Ford Gt 40 in coppia con Helmut Kelleners. I due arrivano quarti alla 24 Ore di Le Mans. Joest passa poi a guidare una Porsche 917 privata e saltuariamente una vettura ufficiale, non ottenendo però grosse affermazioni. Nel 1972 è terzo a Le Mans con una Porsche 908 che divide con il ferrarese Mario Casoni e l'austriaco Weber. Resta nel giro delle ruote coperte, il suo grande amore, ed ottiene buoni risultati nel 1975 a Digione e Monza, dove si classifica secondo, alla Coppa Florio e all'Osterreicherung, gare nelle quali arriva terzo. Nel 1976 vince la 300 km del Nürburgring. Nel 1977 installa su un telaio Porsche 908/3 il motore sovralimentato. Vince il campionato europeo sport, anche se il titolo non sarà assegnato perché in quell'anno non fu disputato il numero minimo di gare. Nel 1979 vince la 6 ore di Digione e la corsa iridata di Brands Hatch. Si ritira dall'attività nel 1981 dedicandosi alla gestione del suo team. Nel 1983 una Porsche 956 di Joest vince la gara di Monza e quella del Mugello permettendo all'alsaziano Bob Wollek di aggiudicarsi il titolo europeo endurance. Quest'anno la Porsche 956 del team Joest vince a Le Mans con Pescarolo-Ludwig. Il francese si piazza quarto nel mondiale piloti. □



FotoCockpit

segue

L'uomo dal braccio d'oro

segue

il novellino della squadra, dovevo attendere il mio turno. Solo a 10' dal termine delle sessioni di qualificazioni, quando iniziò a tramontare, mi fecero salire sulla vettura». In corsa, Joest ebbe parecchio da fare: «I nostri turni di guida duravano 90 minuti. Entrai ai box ma Kaushen non era ancora pronto. Ripartii. Nel frattempo due delle 917 ufficiali avevano avuto problemi con delle viti al titanio sulla ventola del radiatore, che si erano rotte. L'ingegner Helmut Bott mi domandò se erano da cambiare anche sulla mia. Risposi di sì. Attendevo Willy ma lui non era ancora pronto per guidare. Così per la terza volta ripartii. Dopo sei giri tentai di frenare alla chicane Ford, quella che immette sul rettilineo di partenza. Si ruppe il filo del gas. Trovai il coraggio di rientrare ai box, dove finalmente Kaushen mi diede il turno». Non finì così. Joest, stremato stava facendo una doccia. Tra gli scrosci dell'acqua, senti una voce che lo chiamava: «Kaushen non sta bene. Devi continuare a pilotare». Alla tre e mezzo del mattino Reinhold era secondo assoluto dietro alla 917 di Pedro Rodriguez e davanti alla futura 917 vincitrice, quella dell'austriaco Helmut Marko. «Arrivai alla curva Arnage. Spinsi a fondo il pedale del freno. La «Berta» girò su se stessa, buttò giù lo steccato che delimitava la pista». Si concluse così il primo impegno ufficiale di Joest alla guida di una vettura di Stoccarda.

NEL 1972 ebbe più fortuna a Le Mans. Le favorite erano le Ferrari e le Alfa Romeo. Joest si fece prestare una ex Porsche ufficiale, la barchetta 908-3, che il pilota svizzero Jo Siffert, morto a Brands Hatch nel '71, aveva acquistato per il suo museo privato. Il reparto corse della Porsche fu entusiasta del progetto di Joest e Peter Falk si adoperò per far sì che il pilota privato Reinhold Joest facesse del suo meglio alla corsa francese. Furono modificati coda e musetto. La vettura si piazzò al terzo posto, guidata oltre che da Joest anche da Mario Casoni e Michel Weber. Iniziò così la fortuna del tedesco. L'anno dopo gli addetti ai lavori lo definirono un mago della finanza. Addirittura Karl Ludvigsen, autore del

libro «Porsche-Excellence was expected» lo definì «l'uomo dal braccio d'oro». I fatti sono presto noti. Nel 1972 sempre assieme a Casoni, Joest corse a Le Mans con una 908/3 a coda corta, la stessa con la quale Vic Eldford e Gerard Larrousse si erano imposti alla 1000 km del Nürburgring. Pagò 150.000 marchi tedeschi per avere quella Porsche e dovette chiedere un prestito. Insieme all'amico Willy Bartels, un pilota di gare in salita, Joest costituì la «Joest Racing». La 908, o meglio il suo costo, doveva ammortizzarsi nel giro di dodici mesi: «In pratica non spendemmo una lira perché il motore non si ruppe e resistette per una stagione intera. Insieme a due meccanici mettevo a punto la vettura mentre mia



moglie faceva da cronometrista alla squadra». Risparmiò anche sulle spese del trasporto, raggiungendo un accordo di sponsorizzazione addirittura con la Lufthansa. Fece gare in tutto il mondo, ovunque c'era in palio un buon montepremi Joest si presentava: «A Watkins Glen, ad esempio, guadagnammo 7500 dollari, che corrispondevano a quell'epoca a 30.000 marchi (quasi 15 milioni di lire di oggi)».

TAGLIATO per le corse e per gli affari, come molta gente dell'automobilismo, Joest fece un capolavoro di finanza alla 500 km di Sao Paulo in Brasile. In quella corsa i favoriti erano Herbert Muller sulla Ferrari 512, Giampiero Moretti e l'idolo locale che disponeva di una Porsche 908/2. Mentre gli altri europei se ne stavano comodamente sdraiati ai bordi di una piscina, Joest seguì l'intuito. Andò all'Avis autonoleggio, raggiunse un accordo per una fornitura al team di 5 Vw 411. In compenso il tedesco mise le insegne della ditta sulla sua Porsche. A pranzo incontrò il diret-

tore di una televisione locale. Gli domandò se fosse possibile avere degli sponsor. Due giorni dopo Joest ebbe un colloquio con i responsabili della società petrolifera brasiliana «100%». Raggiunse in 4 ore di discussione la sponsorizzazione per la corsa. Ma non terminò qui la sua azione. «Volete vincere la gara? — domandò ai dirigenti dell'azienda — Allora, prima della corsa dovete costruire un impianto speciale di rifornimento, composto da un bocchettone di riempimento sopra, sfiato e tubo da 2,5 pollici con un rubinetto all'estremità. E ricordate voglio vedere il tutto solo un'ora prima dell'inizio della 500 km». Andò come previsto. Muller e Moretti andarono al comando davanti a Joest. Le Fer-

A sinistra, Joest ha anche corso con vetture non Porsche. Ecco a Le Mans sulla Ford Gt 40. In quell'anno, si era nel 1969, compì una grande corsa arrivando quarto (FotoSufert). A destra Henri Pescarolo sulla Porsche 956 del team Joest che ha vinto a Le Mans quest'anno (FotoVillani)

pagamento dei debiti. Non arrivò nulla e così, seppure a malincuore, sfruttai l'ultimo mezzo possibile. Quando Lunger venne ad Hockenheim per il Gran Premio di Germania di F. 1 gli feci sequestrare la McLaren M23. Dopo poco pagò i debiti». Il team Joest era comunque un fatto compiuto. A poco a poco, progressivamente, divenne sempre più importante. Anno dopo anno Joest incrementò l'attività di manager, rallentando nel contempo quella di pilota. Con il declino del campionato mondiale marche riuscì a portare sulle sue Porsche piloti notissimi, forse i migliori del circus delle ruote coperte, da Rolf Stommelen, a John Fitzpatrick, da Bob Wollek a Jacky Ickx, che guidò in coppia con Rein-



rari, però, si fermarono presto per rifornire mentre la piccola Porsche di Joest proseguì per oltre un'ora e quaranta prima di fermarsi per il pieno. Impiegò 30-35" nell'operazione contro i 2' della concorrenza. Fu un trionfo e un episodio che Joest ricorda ancora oggi con grande piacere. Alla fine dell'anno vinse, con Herbert Muller, la «9 Ore di Kyalami» davanti all'armata delle Mirage-Gulf di John Wyer. La vittoria più bella.

MA NON l'unica che il tedesco rammenta. Nel 1977 il Joest Racing si servì del pilota statunitense di F. 1 Brett Lunger. Si attendeva molto dal campionato europeo sport, nel quale solo l'Alfa Romeo partecipava ufficialmente. Ma sia Lunger che McKitterick fecero nelle prime due corse stagionali, a Digione e a Monza, errori terrificanti, rompendo cambi, motori ed ogni volta incolparono Joest di avere del materiale scadente. Se ne andarono, rompendo il contratto, così su due piedi. Joest non volle rimetterci del suo. «Mi recai a New York per il

hold alla 24 Ore di Le Mans 1980 una Porsche 936 ex ufficiale sponsorizzata dal «Martini racing». Tramontate le vetture sport Joest si diede alla preparazione delle gr. 5 935, costruendo delle repliche della famosa «Moby Dick».

LA SUA CARRIERA di pilota stava invece tramontando. Accadde nel 1981. Herbert Muller era un suo grande amico. Con il «rosso» Joest passava molte ore a parlare. Avevano vissuto assieme molte avventure, una stessa epoca di corse. Il Nürburgring di primavera è un circuito terribile, difficile. Joest è al comando con la sua Porsche. All'improvviso si trova di fronte a un mare infuocato. Le fiamme si lanciano dritte nel cielo. Tutt'attorno è fumo nerastro. Dentro a una Porsche 908/3 turbo-compressa c'è il cadavere di Muller. Reinhold è scosso, ricorda ancora oggi quei momenti con terrore: «Si corre assieme per tanto tempo. Si fa la stessa vita. E poi ti capita di arrivare per primo sul luogo dell'incidente». Quell'anno Joest

partecipò alla 24 Ore di Le Mans, il suo cruccio. L'uomo innamorato di New York fa un'altra brutta esperienza con un pilota americano. Dopo le disavventure con Lunger e McKitterick toccò al fratello minore dei Whittington, Dale, uscire di pista con una Porsche 936 del «Joest racing». Dale stava combattendo contro le Porsche 936 ufficiali per la vittoria. Alla «esse» si ruppe la ruota anteriore destra, con tutti gli attacchi. L'americano lasciò la vettura fino ai box. Joest comprese che la vettura non era più riparabile. E prese la decisione di smetterla con le corse, non prima di vincere la 9 Ore di Kyalami col suo amico Jochen Mass. Così, finita l'epoca del Joest pilota-manager, cominciò

pezzo la 956. Poi andammo al Paul Ricard per provare. Al ritorno in officina ripetemmo l'operazione di controllo. Ci venne molto utile l'esperienza degli anni passati sul motore quattro valvole 2100 della 936 nel settore dei consumi». Lo si comprese già alla prima gara del campionato tedesco, disputata a Zolder in Belgio. Era la prova generale per il campionato del mondo endurance. La 956 di John Fitzpatrick si fermò per mancanza di carburante mentre l'esemplare di Joest, affidato a Bob Wollek vinse nettamente grazie al minor consumo. A Monza, sede della prima gara della serie iridata, riuscì il grande colpo. La 956 di Thierry Boutsen-Bob Wollek vinse ancora una volta, e in quell'occasione davanti a

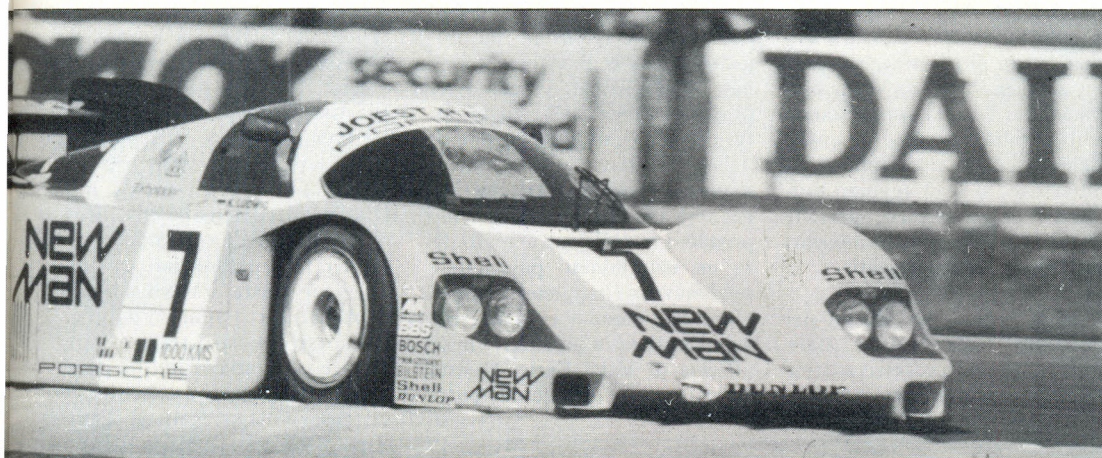
tedesco sport sempre con la 956.

CLASSE 1984: il trionfo alla 24 Ore francese. Una preparazione durata tutto l'inverno. Joest ha acquistato nell'inverno 1983 un modello di 956 dell'ultima serie, che però arriverà poco prima della classica francese. A Monza la stagione ha un inizio disastroso: a causa del carburante con basso numero di ottani messo a disposizione dei vari team le Porsche rompono motori come noccioline americane. Il team Joest non viene risparmiato dalla moria: un propulsore dotato del sistema elettronico «Motronic» si rompe di netto, un altro dotato di apparato meccanico fa la stessa fine. Joest si affida da allora alla iniezione meccanica Kugelfischer. A Sil-

inizialmente al comando, mentre quella di Pescarolo-Ludwig arretra nei primi giri in 33. posizione per problemi alla pompa d'iniezione. Johansson finisce fuori pista. Rientra ai box e racconta una bugia a Joest, dicendo che ha preso in pieno una macchia d'olio e si è girato per quel motivo. Reinhold non gli crede: «**Ho fatto per troppo tempo il pilota per sapere che in quel punto una macchia d'olio non avrebbe potuto portare a conseguenze di sorta. Ho risposto duramente a Stefan. A Le Mans non c'è un solo punto dove è possibile frenare oltre il limite prestabilito.**» Ci pensano Klaus Ludwig-Henri Pescarolo a calmare le ire di Joest. Fino alle 23 vanno con una pressione di sovrimentazione piuttosto alta per recuperare il terreno perduto. Alle 4 del mattino sono al comando. I due riescono a girare negli stessi identici tempi delle prime ore di gara. Alla fine è il trionfo, il raggiungimento del grande sogno durato oltre dieci anni.

L'OFFICINA di Joest è piccola ma attrezzata. Strette l'una accanto all'altra vi sono le due 956 con i colori New Man e quella bianco-azzurra sponsorizzata dalla Blaupunkt. Della preparazione si occupano gli stessi meccanici che erano con Joest ai tempi ormai epici della 908. C'è sempre il baffuto Rudi, il francese Michel, lo specialista dei motori «rubato» da Joest ai fratelli Kremer nel 1980. Su un armadietto scritti a grandi caratteri ci sono i nomi di tutti i piloti che hanno fatto grande la scuderia, un manifesto appeso sopra il muro contiene l'immagine di Bob Wollek, campione tedesco sport su una Porsche del team. Joest guarda con una certa tristezza quell'immagine. Wollek e Reinhold sono amici per la pelle. I loro contatti sono tutt'ora molto stretti. Il passaggio dell'alsaziano alla Lancia non è stato facile da superare per il «padrone del vapore». Reinhold Joest sogna sempre New York. Ma resta nel regno silenzioso del suo paesino, immerso nel verde scuro della Germania. Dicono che sia un duro, un burbero. Dopo Le Mans tenne un discorso ai meccanici e ai piloti. Domingo Piedade, il suo diesse, si mise a piangere dalla commozione. A volte i duri disegnano con dolcezza i fatti della vita. Con grazia, umanità.

Thomas M. Imhof



quella del Joest imprenditore delle competizioni di gruppo C. Nel 1982 preparò una 936 progettata dalla sua équipe. Aveva un telaio tubolare di stampo tradizionale, la sponsorizzazione della «Belga», una fabbrica di sigarette che da anni appoggiava i fratelli Martin. Fu un'esperienza non del tutto positiva. Contro i primi esemplari di 956 non si poté fare molto. La 936 C si rilevò in definitiva troppo pesante e impegnativa da pilotare. Ma l'epoca degli esperimenti era destinata a finire. Nel 1983 la Porsche avrebbe venduto ai clienti sportivi le proprie 956. Joest si mise subito in lista d'attesa.

SI ORGANIZZÒ stupendamente. Scelse un direttore sportivo coi fiocchi, un uomo che si potesse rendere utile al team. Domingo Piedade veniva dal disciolto team Gs, quello rilevato poi da Walter Brun, e dal mondo della F. 1. Le prime prove della vettura vennero fatte in inverno, con un freddo cane. «**Come al solito — ricorda Joest — smontammo pezzo per**

tutte le Porsche-Rothmans ufficiali e alle Lancia-Martini. A Silverstone, Wollek, in coppia con lo svedese Stefan Johansson, sfiorò ancora una volta il colpo grosso. Per tutte le sei ore di corsa la Porsche-Marlboro dei due lottò con quella ufficiale di Stefan Bellof, alla prima esperienza nell'endurance e autore della pole position. Per pochissimo Wollek arrivò secondo. L'unico vero fallimento della stagione fu a Le Mans dove la 956 Joest di Wollek-Ludwig-Johansson si allineò tra le favorite. Fino alle prime ore del mattino i tre piloti di Reinhold furono una costante spina nel fianco delle 956 Rothmans. Poi, a poche ore dalla conclusione, Klaus Ludwig uscì di pista alla «Tertre Rouge», per un errore di guida. Ritornò ai box ma i meccanici non riuscirono, per la botta ricevuta dalla 956, a montare il cofano posteriore. Venne applicata allora una coda corta, e la 956-Marlboro finì in sesta posizione. Ma Joest si prese lo stesso le sue soddisfazioni. Bob Wollek si laureò campione europeo endurance e campione

verstone Pescarolo-Ludwig giungono in seconda posizione, con una 956 migliorata nella aerodinamica, con l'adozione di un maggiore effetto suolo e di un nuovo musetto anteriore. Al Nürburgring le vetture di Joest combinano poco ma ci pensa Ayrton Senna, chiamato per guidare una 956, ad entusiasmare herr Joest, ottenendo subito tempi migliori di quelli di Stefan Johansson. Arriva il momento cruciale: l'ora della verità si chiama 24 Ore di Le Mans. E vero mancano, per protesta, le Porsche-Rothmans ufficiali ma lo schieramento è compatto. Ci sono tutte le 956 private, le Lancia ufficiali che per forza devono fare bella figura dopo un inizio stagione poco promettente. Joest studia la tattica, e si fa forte dell'esperienza di quando era pilota. «**Ricordo ancora una frase che l'ingegnere Piech mi disse nel lontano 1970. A Le Mans è necessario correre con almeno tre-quattro vetture, perché statisticamente almeno una macchina arriva al traguardo.**» La Porsche 956 n. 8 del team Joest di Stefan Johansson va

Emanuele Pirro campione tricolore di F.2 si confessa

Italia addio

È romano ma ama la Gran Bretagna come nessun paese al mondo. Con gli inglesi dice di lavorare meglio e in modo professionale. Ai piloti di casa nostra, rimprovera invidie e gelosie.

Punta all'europeo di F.3000 per entrare dalla porta giusta nella massima formula

di Maurizio Masini

ROMA — Ha passato un triennio in F.3. In questa stagione, all'età di 22 anni, Emanuele Pirro si è presentato al via delle gare europee di F.2. Sulla carta il giovane romano era un potenziale protagonista del campionato. La sua vettura, una March-Bmw del team Onyx di Mike Earle, quindi praticamente ufficiale, nei test invernali era stata velocissima e aveva creato la convinzione in Emanuele di poter competere a livello assoluto per la vittoria finale. Oggi a distanza di mesi il sogno è svanito. Pirro è diventato campione italiano di F.2 ma è indubbio che questo titolo, tutto sommato minore, sia servito ben poco a lenire i dolori per una stagione alquanto deludente, appena riscattata da qualche luce nel finale. «Sì, lo ammetto — dice

ora Pirro — il bilancio del 1984 non può che essere considerato negativo. Nessuno ad inizio anno si attendeva uno strapotere delle Ralt-Honda come quello messo in mostra nelle varie gare disputate. Le March hanno provato lungamente durante l'inverno con risultati che ci avevano incoraggiato. Tutta la squadra era quasi certa di poter raggiungere posizioni prestigiose. Ma le monoposto di Ron Tauranac hanno subito ridimensionato i nostri piani. E in più, a complicare la situazione, si sono aggiunti problemi di ordine tecnico; spesso le nostre March sono state inferiori anche a quelle dei privati».

PARTE della crisi March nei confronti delle Ralt è stata ascritta alla non eccessiva competitività delle gomme giappo-

nesi Bridgestone rispetto alle Michelin. Pirro, con un self control tipicamente anglosassone, non si sbilancia sull'argomento, anche perché consapevole che i tecnici nipponici non gradiscono che ciò sia evidenziato: «Sapevamo in partenza a quali rischi andavamo incontro. Ma abbiamo impostato un programma con la Bridgestone perché ci pareva interessante, soprattutto a livello di sviluppi futuri. L'impegno dei giapponesi, del resto, non è mai venuto a mancare. Basta pensare che l'ingegnere che ci seguiva, quando prendeva la decisione di realizzare un determinato pneumatico telefonava in Giappone e dopo sei giorni la gomma era già arrivata a destinazione in Inghilterra nelle officine di Mike Earle. Questo dimostra che l'impegno da parte

della Bridgestone c'è stato e alla lunga credo che i risultati siano arrivati».

— Dal momento che avete svolto innumerevoli test perché non siete andati anche in Giappone per essere più vicini ai tecnici che vi approntavano le coperture?

«Dovendo uscire dall'Europa il Giappone era l'ultimo posto dove andare. Da quel paese, infatti, arrivavano ai tecnici informazioni completamente discordanti dalle nostre. Circuiti, asfalti, temperature ed esperienze dei piloti erano completamente differenti e quindi c'è voluto del tempo per far comprendere che la direzione giusta era la nostra».

— Ad un certo punto il dubbio che fosse il vostro team a non fornire utili indicazioni ha portato la Bridgestone a svolgere un test con la Ralt al Paul Ricard ed a dare le gomme a Thackwell e Moreno per le ultime corse. Cosa pensi di questo?

«Se a loro è venuto in mente che noi non fossimo all'altezza del compito certamente non sono venuti a dircelo. La cosa è ormai nota: i risultati hanno dato ragione alla nostra squadra tanto che nelle ultime due corse siamo stati sempre molto vicini alle due Ralt-Honda. Il motivo che ha spinto la Bridgestone a cercare altri spazi è di difficile spiegazione: a livello politico sono impensabili e con loro è possibile dialogare solo a livello tecnico. È un dato che all'inizio non ci ha procurato molto piacere ma alla fine anche loro sono giunti alla conclusione che il lavoro di sviluppo era stato positivo».

— Cosa hai acquisito in questa stagione?

«Ho vissuto in un'atmosfera professionale, forse per la prima volta. Il livello dell'ambiente è stato superiore alle esperienze che avevo accumulato in precedenza. Test, modo di lavorare, problemi da risolvere hanno affinato la mia guida. Ho avuto

Esordisce vincendo il titolo tricolore



Sopra, nonostante corra da quattro stagioni Emanuele Pirro è ancora un pilota giovane. Ha infatti 22 anni. A destra, il romano al volante della March-Bmw 842 con la quale si è classificato sesto nell'europeo di F.2 (FotoAlquati)

NATO A Roma il 12-1-1962 Emanuele Pirro ha iniziato a correre in kart, laureandosi nel 1976 e 1979 campione italiano della 3. categoria e della formula Europa. Nel 1980 passa all'automobilismo nel nuovo campionato di formula Fiat Abarth, che raccoglie tutte le giovani speranze del nostro automobilismo, da Ravaglia a Barilla, da Nannini fino appunto al giovane romano. Grazie alle quattro vittorie ottenute Pirro si aggiudica il titolo, debuttando nella stessa stagione in F.3 su una Martini-Toyota. Nel 1981 corre nell'europeo della terza formula uno su una Martini del team Crugnola e nel mondiale nella squadra Lancia con una Beta Montecarlo turbo. In F.3 ha una stagione di apprendistato e termina sesto nella graduatoria continentale. L'anno seguente è assunto nel team Euroracing che schiera due monoposto per lui e Oscar Larrauri, che vincerà il titolo europeo mentre Pirro al termine dell'anno si classificherà al secondo posto. Prosegue in F.3 anche nella stagione successiva su una Ralt Rt 3 Alfa Romeo. Domina le prime gare ma poi perde il titolo alle ultime battute, e retrocede in terza posizione. Quest'anno ha esordito nel team ufficiale March-Onyx in F.2. La stagione non è esaltante e il miglior piazzamento del romano è rappresentato dal 2. posto nella corsa di Donington. In classifica europea termina al 6. gradino, secondo della pattuglia March dietro a Christian Danner. L'anno prossimo Pirro resterà con la March-Onyx in F.3000, dove partirà tra i favoriti della serie europea.

segue



Marlboro
BACI DA ROMA



Marlboro

4

BRIDGESTONE

BRIDGE

Italia addio

segue

modo, inoltre, di conoscere ed apprezzare il metodo di lavoro degli inglesi. Come mentalità mi sento molto più vicino a loro che agli italiani e finché avrò la possibilità di scelta cercherò in tutte le maniere possibili di proseguire la collaborazione. Demoralizzazione o eccitazione sono vocaboli banditi da questa gente».

— La F.2 ha concluso il suo

mità degli arti inferiori era mandata a farsi benedire. Credo che sia necessario anche la promozione della F.3000, attraverso massicci interventi presso gli organi d'informazione perché quest'anno della F.2 si è parlato troppo poco».

— Ritieni che si riuscirà a mettere insieme un parco vetture consistente?

«Con l'eliminazione del campionato europeo di F.3 molte squadre affronteranno la nuova formula e quindi non credo possano esistere molti problemi in proposito. Certamente il primo anno si

coinvolgono maggiormente, ma dall'ottica del pilota preferisco le piste normali».

— Speri in un gran premio a Roma?

«Sono convinto che questa corsa, della quale si parla da anni, si farà. In quell'occasione vivrò emozioni particolari, correrò davanti alla mia gente. Pensi che lancio, anche promozionale, potrebbe avere la F.3000 nel correre a Roma, come contorno alla gara di F.1!».

— Si dice che tu abbia la quasi totale incapacità di legare con i piloti italiani, tuoi colleghi.

stidio, e fanno anche molto male. Nei mesi scorsi, ad esempio, è uscito un articolo su una rivista inglese nel quale c'era scritto che Pirro aveva ottenuto 50.000.000 dalla Csai grazie a complicità paterne. Vorrei precisare che mio padre è presidente della Federazione karting e lo è solo per la passione che lo lega allo sport dei motori; inoltre mi domando perché si continui a fare un gran can can sui soldi che la Csai ha dato a Pirro e non su quelli dati ad altri piloti, alcuni dei quali hanno ricevuto nel 1984 cifre ben superiori alla mia. Si dicono quindi



La prossima stagione vedrà Emanuele Pirro impegnato nell'europeo di F. 3000, al volante della March-Ford ufficiale (FotoDppi)

ciclo. Come è stata accolta la nuova F.3000?

«Mike Earle con De Chaunac della Martini e Tauranac della Ralt è stato fra i promotori della nuova formula; personalmente mi sembra una serie valida, anche se il livello raggiunto dalle F.2 era tecnicamente eccezionale. Politicamente, però, era necessario avere una sferzata. In termini economici gestionali la F.3000 non ha nulla eccetto che un limitatore di giri. Giustamente è stato abolito l'effetto suolo imponendo altresì che i piedi del pilota debbano stare dietro l'asse della ruota anteriori. Nelle F.2, invece, davanti alle suole c'erano esclusivamente i musetti in fibra di vetro e in caso di urto l'incolu-

dovrà raggiungere un certo equilibrio, ma non sarà difficile».

— Resterai anche nel 1985 nel team Onyx di Mike Earle?

«Sì. Il mio sogno è quello di potere andare in F.1. Originariamente mi ero posto come obiettivo l'ingresso in F.1 a 20 anni. Non ci sono riuscito ma ho compreso che quando sarà il momento dovrò entrare in F.1 dalla porta principale, quella giusta cioè. Si rende necessaria quindi una stagione ad alto livello. Potrebbe essere quella del prossimo anno dato che molte persone mi hanno messo gli occhi addosso».

— Sei favorevole o contrario ai gran premi cittadini?

«Indubbiamente dal lato spettacolare i gran premi tipo Monaco

«Francamente vorrei essere più amico degli italiani. Non so quale sia il motivo ma è indubbio che non ho grossi rapporti d'amicizia con loro. Forse manca l'armonia, oppure è la natura stessa del lavoro che svolgiamo che ci lascia poco spazio per le faccende personali. Ma va a finire quasi sempre che se devi andare fuori a cena in occasione di una gara, finisci a tavola con inglesi o tedeschi. È una cosa che mi dispiace».

— Dipende forse dal fatto che tuo padre è ben introdotto in seno alla Csai e che verso te si sono sempre sollevate critiche in merito ad appoggi piovuti dal governo sportivo italiano?

«Queste dicerie danno molto fa-

delle cattiverie. Il contributo Csai è stato creato per fornire ai giovani piloti i mezzi per proseguire l'attività internazionale. Praticamente è una sponsorizzazione che viene devoluta ai migliori talenti tricolori. I fatti poi hanno dimostrato che molti miei colleghi che avevano iniziato a correre con il sottoscritto sono ora più avanti nella carriera automobilistica. È forse la migliore risposta alle malelingue. Per finire, poi, voglio ricordare che la mia famiglia non ha mai sborsato nemmeno un centesimo per favorire la mia attività. Non trovate che sia un'ottima cosa?».

Maurizio Masini

(ha collaborato Anna Bacchi)

TEMA/Ruote coperte addio

Le corse in discesa

Negli Anni '70 l'ossatura dell'automobilismo nazionale era basata sulle vetture preparate e sulle sport entrate successivamente in crisi anche a causa di decisioni governative sbagliate. Vediamo qual è la situazione attuale

di Daniele Buzzonetti

COME ERAVAMO, o se vogliamo, come siamo diventati. Il panorama delle corse automobilistiche italiane di velocità è nettamente cambiato rispetto agli ultimi 10-15 anni: sono sparite nel nulla intere categorie di vetture, si sono affermati sempre di più i trofei «monomarca», si è fatta sempre più rara la figura del pilota gentleman, del dilettante puro insomma. Al giorno d'oggi chi inizia a correre ha sempre la speranza, più o meno velata, di «fare carriera», se non di arrivare addirittura in F.1. Certo, si

tratta di una speranza condizionata spesso dall'età e ovviamente dalle doti personali ma è un fatto che siano sempre meno i piloti che decidono di acquistare una vetturetta per «divertirsi alla domenica». Piloti che fino a non molti anni fa animavano le corse riservate alle quattro categorie che costituivano l'ossatura dell'automobilismo nazionale: turismo e gran turismo di serie, turismo e gran turismo preparato. Un mondo che se non è scomparso si è modificato radicalmente, anche per

segue



Capacchietti su Osella alla salita di Sarnano: una scena che sarà presto rara perché le corse per vetture a ruote coperte hanno preso una strada decisamente in... discesa (Attualfoto)

Entrare nel mondo della musica

Le corse in discesa

segue

conseguenza dei mutati regolamenti internazionali, ma non certo solo per quest'ultima causa. Un mondo indubbiamente più provinciale e ristretto ma anche più genuino.

SULLA SCIA DELLA F.1. Per i nostalgici della «belle époque», la grande accusata è lei la F.1, quella che sulla scia di un successo personale ha aperto gli occhi a un mondo che prima si accontentava di quello che passava il convento. Fuor di metafora è successo questo e precisiamo subito che in bene o in male la F.1 ha avuto davvero un ruolo determinante in questo ormai scontato mutamento di costumi. Quando il campionato del mondo piloti non era che la massima espressione di uno sport che nella sua globalità era animato solo da passione e senso agonistico, i piloti delle gare nazionali non andavano tanto per il sottile: correvano e basta. Quando poi la F.1 si è trasformata in uno sport dai contorni finanziari sempre più pronunciati, anche il dilettante si è svegliato. Gli sponsor, l'organizzazione curata, la TV ad ogni corsa, l'importanza delle pubbliche relazioni: tutti dettagli che hanno cambiato volto alla F.1 e che successivamente hanno risvegliato un mondo che dormiva da anni. Sulla scia di questa trasformazione, i giovani hanno scelto categorie agonistiche maggiormente in grado di concedere uno sbocco ed ecco il successo delle corse per monospazio, nonostante il pauroso aumento dei costi. Ve lo immaginate al giorno d'oggi un giovane che allo scopo di tentare la scalata alle vette dell'automobilismo, acquista una Fiat 127 e decide di farla preparare secondo il regolamento del gr.A? Una ipotesi pressoché impossibile mentre fin verso la metà degli Anni '70 si trattava di una situazione praticamente normale. La Fiat 500 ha motorizzato l'Italia forse più della storica «600» ma ha avuto anche un ruolo determinante nelle corse di un tempo. La «cinque» preparata per il gr.2 era davvero il primo passo per correre, qualunque fosse la meta che si volesse raggiungere. Nelle gare di campionato italiano era normale elencare 60/70 «piccoline» nelle tre categorie previste: 500, 600 e 700; tutte Abarth o Gianini e nemmeno tanto a buon mercato in alcune occasioni.

Quando poi i piloti si sono resi conto che correvano in pratica senza prospettiva futura, hanno cambiato indirizzo. Pian-piano è mutata la mentalità del pilota-tipo e la concomitante crisi economica generale ha fatto il resto. Altrettanto fondamentale è stata poi la decisione presa dalla Csaì in merito alle divisioni delle gare di produzione: l'assurdo cocktail di vetture inventato alla fine degli Anni '70 ha cancellato un intero ambiente.

COSTI, UN PROBLEMA. Assieme alla necessità di finalizzare l'attività, il pilota ha man mano scoperto che le corse in pista con un certo tipo di vetture stavano raggiungendo livelli di costo estremamente alti. Intorno al '72-'74 chi si accostava alle corse poteva acquistare una 500 preparata a un prezzo non superiore al milione e mezzo mentre una 128 gr.2 si poteva avere per circa 4 milioni nella versione 1150. Prezzi che anche ammettendo una svalutazione massima pari al 20% annuo, corrispondono a circa cinque e tredici milioni rispettivamente: cifre con le quali al giorno d'oggi si stenta quasi ad acquistare analoghi modelli in versione standard. È naturale che anche le disponibilità finanziarie dei singoli siano cambiate rispetto a un tempo ma chi è a stipendio fisso non ha certo visto aumentare la propria busta paga nella identica proporzione con cui sono aumentati i costi delle gare e dell'automobile in generale. Prendiamo ad esempio una Alfa Sprint preparata per il gr.A, una vettura «media» per le ambizioni di chi corre oggi. Con meno di trenta milioni sarà difficile scendere in pista e per che cosa poi? Per un campionato che la Csaì non è mai riuscita a fare decollare e per premi ridicoli? Sta contare che il valore della macchina preparata può essere condizionato dalla moda e dalle abitudini cambiate mentre una decina d'anni fa una gr.2 era considerata praticamente un assegno circolare.

MENTALITÀ. La «formula» dunque è sempre più di moda assieme ai rally che consentono una attività più «all'antica». È cambiato insomma anche il modo di affrontare le corse e non solo nei dettagli. Non diciamo che siano scomparsi i piloti disposti a trainare l'auto da corsa con il carrello e a rinunciare a un'auto «decente» (se non di prestigio) per l'uso quotidiano, allo scopo di risparmiare per le corse ma sono indubbiamente sempre più rari. In molti casi

sono confinati alle corse in salita e agli slalom (in misura minore li ritroviamo nell'autocross), «piazze» che hanno consentito di tenere ancora alto il numero delle licenze ma che non hanno certo potuto sostituire una attività un tempo più prestigiosa. Il fatto che negli slalom possano essere riciclate vetture superate e che in salita possano correre in pratica tutti i gruppi (passati e presenti) non è che la conferma di un travaso ormai avvenuto. Ma è tutta una mentalità che è cambiata e il simbolico «carrello» (ma per i «cinquecentari» poteva essere la barra rigida con la quale trainare la vettura magari da Milano a Vallelunga...) non è che la punta dell'iceberg. Ora il pilota in tutte le categorie desidera anche un «contorno»: ha visto l'organizzazione della F.1 e gli è stato martellato in testa che le corse devono essere così. Dunque, magari in sedicesimo o in una proporzione ben maggiore desidera adeguarsi. Niente più panini, alberghi di quinta categoria e risparmio generale su tutto. Il boom dello sport automobilistico in Italia è stato favorito da gente che per passione sapeva soffrire: una razza quasi scomparsa.

FINE DI UN MITO. «Sacrifici per che cosa»: è la domanda che molti piloti si sono fatti intorno alla metà dei «Settanta». È stato a quel punto che i giovani si sono buttati su un automobilismo più aperto, anche perché la recessione economica ha imposto sempre più gli sponsor e la necessità di trovare premi validi. Da un lato campionati rovinati dalle alchimie della Csaì e riservati sempre più agli addetti ai lavori; dall'altro i trofei monomarca «ricchi» e splendidamente organizzati: la scelta poteva essere difficile? E così le mitiche Alfa Gta, le Abarth 850 e 1000, le BMW, le Porsche e tutte le altre macchine turismo e gt sono andate in pensione senza trovare delle eredi altrettanto apprezzate. Certo, anche il «governo sportivo» ha avuto un ruolo non indifferente nell'«assassinio», soprattutto negli ultimi anni. E infatti da considerare vera follia l'attuale mancanza di un gruppo paragonabile al gran turismo di serie che un tempo era un'ottima base per le corse. Un gruppo cioè per macchine dal temperamento sportivo ma dalla preparazione limitata, come sono state le Renault Alpine, le Porsche, le De Tomaso Pantera. Vetture che potevano essere schierate nel gran turismo preparato con grossa soddisfazione per i piloti



mentre l'attuale gr.B permette di schierare mezzi troppo sofisticati (200 esemplari per l'omologazione e 20 per la trasformazione sono pochi) e in ogni caso è stato ideato più in funzione dei rally che della velocità. Discorso analogo per le vetture sport che per quasi 30 anni sono state l'aspirazione massima del pilota che non voleva passare professionista ma che aveva comunque certe ambizioni. Messe in pensione dal regolamento, resistono ancora in Italia ma sono in pratica solo tollerate mentre il nuovo gr.C è troppo costoso e non prevede nemmeno classi piccole. Ma il fatto che la crisi delle gare nazionali non sia uno scherzo, lo dimostra la rarefazione delle vetture «di serie». Due le cause della crisi: il costo ormai altissimo di qualsiasi vettura con conseguente mantenimento delle vecchie gr.1 anche per acquisizione della Csaì e l'assenteismo della FISA (quella di Siena, cioè la Federazione Italiana Scuderie) che si è fatta scappare di mano un campionato che una decina d'anni fa era un pilastro di tutto lo sport. La FISA non si è insomma adeguata ai tempi e almeno nell'automobilismo sembra davvero valido il nostalgico «chi si ferma è perduto».

(d. b.)

Licenziati e corse in cifre

Rally e kart è sempre boom

LE STATISTICHE sono fredde ma spesso, sono più chiare di tanti discorsi. Osservando l'elenco dei licenziati negli ultimi 10 anni, balza all'occhio il fatto che non esista una crisi generale. Non mancano quindi i piloti, mancano quelli che si dedicano ancora a un certo genere di competizioni come un tempo.

LICENZE DA «CORSA»

1975:	5.557
1976:	6.214
1977:	7.964
1978:	11.566
1979:	11.483
1980:	11.178
1981:	10.920
1982:	11.026
1983:	10.190
1984:	9.407

(al 15/9/84)

KARTING

1975:	1.073
1976:	1.170
1977:	1.312
1978:	1.703
1979:	1.968
1980:	1.998
1981:	2.075
1982:	2.437
1983:	2.783
1984:	2.757

(al 15/9/84)

LICENZE SPECIALI

(Ufficiali di gara, dirigenti, costruttori, autodromi, preparatori, organizzatori, scuderie).

1975:	2.640
1976:	3.300
1977:	3.698
1978:	3.600
1979:	4.509
1980:	5.392
1981:	6.368
1982:	6.847
1983:	7.422
1984:	7.296

(al 31/8/84)

10 anni di attività

VELOCITÀ

1975:	108
1976:	103
1977:	103
1978:	111
1979:	93
1980:	103
1981:	118
1982:	111
1983:	124
1984:	135

RALLY

1975:	37
1976:	39
1977:	40
1978:	47
1979:	152
1980:	119
1981:	116
1982:	127
1983:	107
1984:	107

ALTRE GARE

(Regolarità, autocross, rally-cross, neve-ghiaccio, slalom, fuori-strada).

1975:	94
1976:	116
1977:	139
1978:	160
1979:	98
1980:	59
1981:	91
1982:	114
1983:	136
1984:	159

KART

1975:	147
1976:	155
1977:	183
1978:	234
1979:	313
1980:	268
1981:	299
1982:	223
1983:	247
1984:	295



Imponente, aggressiva e piena di fascino: è la Ferrari Daytona di Micangeli-Pietromarchi al Giro d'Italia del 1973, quando cioè le corse per vetture GT erano al massimo del successo (Belle Epoque). In basso, un paio di Alfa Romeo GTV all'autodromo di Magione: belle e spettacolari, le Gr. N sono però vetture per pochi intimi (Attualfoto)



LE CORSE IN DISCESA 2 / Parlano gli esperti

Alla ricerca del tempo perduto

Aperte accuse alla CSAI che non ha saputo adeguare ai tempi le competizioni con vetture a ruote coperte, prendendo anche decisioni di tipo «mutualistico» e che si sono rivelate controproducenti

PERCHÉ nelle gare di velocità le vetture di turismo preparato stentano a decollare, ormai a quattro anni dal passaggio di regolamento? Perché la macchina «assolutamente di serie» non attrae molto i piloti, almeno rispetto a un tempo? Perché hanno sempre più successo i trofei «monomarca»? Per rispondere a questi e ad altri interrogativi, legati comunque alla variazione del pano-

rama automobilistico rispetto agli ultimi dieci anni, abbiamo chiesto il parere di alcuni esperti. Sono campane diverse ma abbastanza in sintonia tra loro: nessuno ha semplicemente sostenuto che «una volta era tutto più bello» ma ognuno ha cercato di portare la propria esperienza per ridare vitalità all'automobilismo dilettantistico nazionale. Non tutto sembra perduto ma certo non sarà una operazione semplice.

Ugolino BECCARINI

(Vice-presidente FISA)

LA FEDERAZIONE Italiana Scuderie ha avuto un ruolo fondamentale negli Anni '70 per divulgare l'automobilismo «popolare». Il campionato per vetture di serie (Gr. 1 e 3) ha attraversato anni felicissimi, poi la stessa FISA non è sembrata in grado di adeguarsi ai tempi ma Beccarini non è comunque d'accordo. «È vero che le gare per auto di serie sono molto diminuite ma tutto risale al 1978, quando cioè siamo stati costretti a portare alla CSAI su un piatto d'argento l'intero parco delle vetture di gr. 1 e 3, in modo che il campionato "Produzione" governativo potesse decollare. Poi il rimescolamento di classi e categorie ha snaturato le corse ed è stato rovinato un settore importantissimo per poter correre a buon mercato. Una volta arrivati all'anno zero, la CSAI non ha fatto però niente per dare un nuovo incentivo alla categoria e ovviamente i piloti non si sognano di acquistare vetture che poi non possono utilizzare. Quante gare di gr. N vengono fatte in pista e quanti sono invece i rally? Ecco la differenza: quando il pilota è sicuro di poter correre acquista la macchina e il successo dei rally ne è la dimostrazione. È vero che le abitudini sono cambiate e che la F. 1 ha reso il pubblico molto più esigente ma lo spettacolo del gr. N potrebbe reggere se ci fossero molte macchine in pista, con molte gare durante la giornata e quindi con molte partenze. Così invece è una

pena e lo scarso pubblico è ancora più deluso. Morale, la CSAI dovrebbe avere il coraggio di finirla una buona volta con i vecchi gruppi e incentivare contemporaneamente il gr. N e A, il resto verrebbe da sé».

Walter BERARDI

(Direttore di gara e organizzatore)

DAL 1973 Berardi è la «mente» dell'autodromo di Magione e sotto i suoi occhi sono passate corse di tutti i tipi e di tutte le categorie, soprattutto quelle legate ai campionati italiani: «L'errore che ci trascineremo ancora per molto è stato commesso da chi ha cambiato i regolamenti nel momento di peggiore recessione economica. I gruppi da 1 a 5 erano già in crisi a causa di un regolamento sbagliato ma almeno nell'80-81 c'erano le macchine. Pochi sono stati invece attratti dai nuovi gruppi N e A perché sarebbe stato necessario partire da zero; a quel punto è intervenuta la mentalità mutualistica della CSAI che ha mantenuto tutto, con il risultato che ora le macchine vecchie non fanno più nemmeno «massa» mentre quelle nuove sono ancora rare. Per questo hanno successo le gare club che si chiamano così solo di nome; in realtà ricordano le gare che noi a Magione abbiamo sempre organizzato ma è ovvio che il campo partenti non ha il mordente di un tempo. Di conseguenza si è alzata l'età media dei piloti: con le ruote coperte sono ormai tutti sopra i 30, non c'è ricambio. Anche perché i giovani ormai vogliono bru-

ciare le tappe, non si va più per gradi. Partono con la mentalità dei professionisti subito e magari vogliono fare il mondiale endurance alla seconda stagione. Anche per questo partono subito con le esigenze dell'immagine: un giovane per correre pensa prima al motor-home, alla macchina di lusso per spostarsi e a simili esteriorità. Senza queste cose magari rinuncia; è incredibile ma è così. Lo fanno per lo sponsor, dicono ma non sarebbe meglio accontentare lo sponsor vincendo e non con la «presenza» fuori pista. Per gli stessi motivi comunque hanno successo i trofei di marca che appagano di più i piloti».

Edoardo GATTI

(Pilota)

CAMPIONE italiano turismo e sport, Gatti è pilota-gentleman da parecchio tempo e non a caso lo abbiamo scelto per avere un parere sul cambiamento delle corse. Il reggiano infatti ha gareggiato in turismo fin dagli Anni '60 e la sua è dunque una testimonianza diretta: «Le categorie e i gruppi, vanno coltivati con cura. A volte basta niente per mutare il panorama agonistico, figuriamoci cosa è successo dopo i tagli regolamentari di qualche

segue

Giro d'Italia del 1973: l'Alfa GTA di Pozzo-Galimberti a Casale (Belle Epoque). A lato le Talbot Samba di Galluzzo (20) e Campani impegnate nel trofeo monomarca '84 (Alquati)





...tempo perduto

segue

anno fa. Ora è difficile tornare indietro perché è un po' un pozzo senza fondo: con poche macchine il gr. A non attira né i piloti né sponsor e ci vorrebbero delle decisioni importanti per smuovere il settore. Quando correvo in gr. 2 con l'Abarth 850, a volte eravamo in 30 al via e la crisi del turismo sembrava impossibile. È il motivo che mi ha convinto a passare ai "monomarca" dopo una esperienza anche positiva con le sport. L'ambiente è più motivato e si trovano gli sponsor; inoltre è una scuola positiva per i giovani che vogliono tentare una carriera: in gr. A chi potrebbe notarli?».

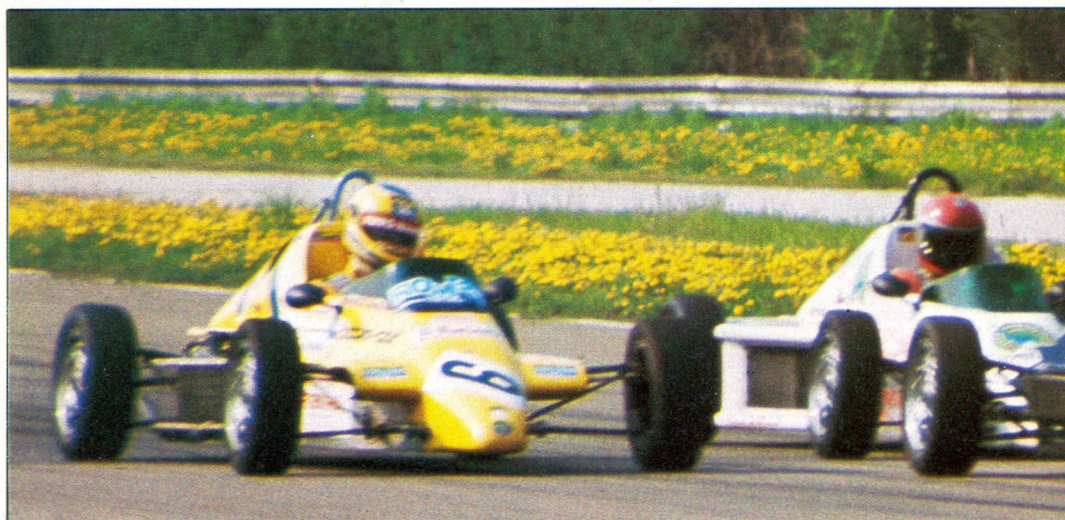
Sergio PERONI

(Organizzatore e manager)

È stato pilota oltre che dirigente di scuderia. Attualmente si occupa di pubbliche relazioni e organizza anche gare per piloti gentleman ma con spirito nuovo e moderno: «L'automobilismo è cambiato perché è cambiato lo spirito dei piloti: nel '70-'74 si trattava di uno sport ancora nuovo a livello di massa e i piloti si accontentavano. Non chiedevano niente, volevano solo correre. Sulla scia della F. 1, ormai anche i piccoli si sono accorti di essere in vetrina e vogliono un ambiente adeguato. La CSAI invece è rimasta troppo indietro e concepisce le gare di gr. N e A come una volta. Gli organizzatori a loro volta accettano le gare quasi con rassegnazione ma nessuno ha qualche idea nuova e i campionati per vetture con ruote coperte restano incolore e anonimi. Ovvio che i piloti tendano ai trofei di marca, dove trovano oltre ai premi, un contorno adeguato ai tempi e alle mutate esigenze. I piloti ormai sono "viziati" dalle Case mentre di contro ci sono alcuni organizzatori di gare di produzione che hanno abolito perfino la cerimonia della premiazione: a Vallelunga per ritirare la coppa i piloti devono andare al secondo piano, tutti in fila come in un ufficio. Così il pilota si sente abbandonato e perde la fiducia. Per quanto riguarda il gr. N, è stato sicuramente rovinato dal mantenimento in vita del vecchio gr. 1: con questi chiari di luna, pochi hanno acquistato macchine nuove. Sono però convinto che l'"N" debba tornare a galla se ben governato,



«Alval» al Giro d'Italia del '74: allora una Escort gr. 2 era un top per gli appassionati (Belle Epoque). Sotto, le Tatuus di Ballabio, Bianchi e Mascheroni in una gara di F. Panda (Ciccarone)



soprattutto con le vetture di grossa cilindrata».

Renzo VACCARI

(Preparatore)

È considerato uno dei migliori «maghi» d'Italia e ha vinto diversi titoli nazionali in gr. 2. Negli ultimi anni ha allentato un po' la sua presenza nelle corse, a causa dei nuovi regolamenti. Per questo il suo parere è doppiamente valido: «Da sempre contesto il nuovo gr. A e credo di avere le ragioni per farlo. Si tratta infatti di un regolamento che apparentemente limita i costi ma in realtà non è

così e oltre tutto non appaga nemmeno l'inventiva del preparatore. Questo perché prima di tutto occorre una macchina sofisticata e che già in partenza abbia un temperamento sportivo mentre con il gr. 2 bastava il modello di base, il resto era opera nostra. Inoltre la preparazione di una gr. A si trasforma in una enorme perdita di tempo perché dobbiamo cercare di lavorare i dettagli per via della strozzatura sulla alimentazione. Alla fine non c'è risparmio ma non c'è nemmeno il risultato, visto che tra una gr. N e una A le prestazioni non si discostano di molto. Io quest'anno ho preparato delle

Ritmo Abarth e delle Fulvia HF; la spesa si aggira sui 5.500.000 lire per il gr. N mentre una Ritmo di gr. A costa più del triplo. Andiamo a Pergusa e vediamo che tra una macchina normale e una preparata la differenza sul tempo è di pochi secondi, ma allora ha un senso tutto quanto? Era meglio un gr. 2 senza la catena di omologazioni che lo ha rovinato. Ora c'è un certo rilancio dell'"N" ma occorre una organizzazione seria: a tutt'oggi 3 dicembre la CSAI non è ancora in grado di darmi la classifica del campionato». (d. b.)

Premi e costi di gestione non favoriscono le corse per i Gr. A

Il futuro è a ruote scoperte

IL TEMA che abbiamo sviluppato in queste pagine, ha riguardato soprattutto la variazione del panorama automobilistico nel settore delle ruote coperte ma indirettamente ha coinvolto il settore delle monoposto. Infatti lo sviluppo in senso professionistico dell'automobilismo da velocità ha finito per favorire le monoposto che hanno indubbiamente dei monte-premi migliori rispetto a dieci e più anni fa. Le 125.000 previste per una gara di F. 850 possono infatti corrispondere nella migliore delle ipotesi a poco più di 400.000 lire attuali mentre la F. Panda che è la diretta erede della «850» ha a disposizione ben 2.500.000 lire. Per non parlare della F. Italia, nettamente più povera della attuale F. Abarth. Cambia invece il discorso per le macchine a ruote coperte che 12 anni fa non

erano affatto trattate male in quanto a premi. Non che navigassero nell'oro ma, tenendo conto anche del costo delle vetture di allora e di quello delle attuali gr. A, non è difficile capire perché un tempo le turiste avessero più successo. Ma proprio la tabellina dei costi invita a molte riflessioni. Non abbiamo avuto la pretesa di pubblicare cifre perfette perché con le auto preparate sono troppi gli elementi in ballo ma crediamo che le cifre siano comunque indicative. Preciso è comunque il prezzo della F. Fiat Abarth che è ancora in commercio (ne esistono ancora una ventina nuove fiammanti) e che è fornita anche con una piccola dotazione di ricambi. Un prezzo ovviamente politico come era politico il prezzo della F. Italia nel 1982.

IL MERCATO DA CORSA NEL CONFRONTO PREZZI

1972

Formula Italia	L.	1.900.000
Formula 850	L.	2.000.000
Motore F. 850	L.	500.000
Gr.2 Cl. 1150 - Fiat 128	L.	4.500.000
Cl. 1300 - Fiat 128	L.	5.500.000
A.R. Gtaj	L.	6.500.000
Cl. 2000 - A.R. GTAm	L.	7.000.000

1984

Formula Fiat Abarth	L.	15.300.000
Formula Panda	L.	15.000.000
Motore F. Panda	L.	4.000.000
Gr.A Cl. 1150 - Fiat 127	L.	16.000.000
Cl. 1300 - Alfasud	L.	25.000.000
Cl. 2000 - A.R. GTV	L.	40.000.000
Fiat 130	L.	38.000.000

LA «NAZIONALE» È SEMPRE UN AFFARE

1973 - Premi F. Italia

1. classificato	L.	140.000
2. classificato	L.	90.000
3. classificato	L.	70.000
4. classificato	L.	50.000
5. classificato	L.	40.000
6. classificato	L.	30.000
7. classificato	L.	20.000
8. classificato	L.	20.000
9. classificato	L.	20.000
10. classificato	L.	20.000
TOTALE:	L.	500.000

1984 - Premi Formula Abarth

	senza sponsor	con sponsor
1. classificato	L. 686.000	980.000
2. classificato	L. 588.000	840.000
3. classificato	L. 514.500	735.000
4. classificato	L. 465.500	665.000
5. classificato	L. 392.000	560.000
6. classificato	L. 318.500	455.000
7. classificato	L. 245.000	350.000
8. classificato	L. 196.000	280.000
9. classificato	L. 147.000	210.000
10. classificato	L. 98.000	140.000

Ai concorrenti che avranno realizzato i migliori 5 tempi durante le prove ufficiali

1. classificato	L.	147.000	210.000
2. classificato	L.	147.000	210.000
3. classificato	L.	122.500	175.000
4. classificato	L.	122.500	175.000
5. classificato	L.	122.500	175.000

Ai primi 2 conduttori «Under 23» (nati dopo il 31 dicembre 1960)

1. classificato	L.	122.500	175.000
2. classificato	L.	49.000	70.000

Al vincitore di ciascuna batteria

L.	98.000	140.000
----	--------	---------

Alla migliore conduttrice

L.	98.000	140.000
----	--------	---------

CON LE PICCOLE SALTO DI QUALITÀ

1972 Premi F. 850

1.	L.	125.000
2.	L.	90.000
3.	L.	60.000
4.	L.	45.000
5.	L.	30.000
6.	L.	27.500
7.	L.	25.000
8.	L.	22.500
9.	L.	20.500
10.	L.	19.500
11.	L.	18.000
12.	L.	17.000
Totale:	L.	500.000

1984 Premi F. Panda

1.	L.	900.000
2.	L.	600.000
3.	L.	400.000
4.	L.	300.000
5.	L.	300.000
6.	L.	100.000
Totale:	L.	2.500.000

RUOTE COPERTE: IL TEMPO SI È FERMATO

1972 - Premi gare velocità gr. 2-4

GR. 4 (Gran Turismo)		
Classi oltre 1600	L.	450.000
Classi fino a 1600	L.	350.000
Classi fino a 1000	L.	250.000
TOTALE	L.	1.050.000

GR. 2 (Turismo)

Classi oltre 1300	L.	350.000
Classi fino a 1300	L.	250.000
Classi fino a 700	L.	200.000
TOTALE	L.	800.000

Nota: queste le classi previste in totale: 500, 600, 700, 850, 1000, 1150, 1300, 1600, 2000, 3000

1984 - Premi gare velocità gr. A

1. Divisione:	1.	L.	750.000
	2.	L.	600.000
	3.	L.	400.000
	4.	L.	250.000
2. Divisione:	1.	L.	750.000
	2.	L.	600.000
	3.	L.	400.000
	4.	L.	250.000
3. Divisione:	1.	L.	750.000
	2.	L.	600.000
	3.	L.	400.000
	4.	L.	250.000



Mauricio Gugelmin nell'abitacolo della Reynard F. Ford 2000. A destra: Maurizio Sandro Sala, sulla sua Van Diemen (Fotografie Sutton)





Il clan dei brasiliani

Il Senna della porta accanto

Gugelmin e Sala stanno ripercorrendo la strada che ha portato il loro connazionale in F.1. Mauricio ha un vantaggio: Ayrton è suo inquilino nell'abitazione inglese

di Andrea Ficarelli



DUE ANNI FA Ayrton Senna aveva vinto il campionato europeo di Formula Ford 2000. Quest'anno è stata la volta di Mauricio Gugelmin, 21 anni, anche lui brasiliano. Ha lottato fino all'ultima gara con il suo connazionale Maurizio Sandro Sala, autore di un inizio di campionato più fortunato. La stagione è stata dominata da questi due piloti sudamericani che ora si preparano a disputarsi il campionato britannico di Formula 3 del 1985. Tra la carriera di Gugelmin e quella di Senna ci sono parecchi punti in comune, anche se Mauricio non ha vinto tanto come il nuovo acquisto della Lotus. Gugelmin vive in Inghilterra, a Reading, con la moglie Stella Maris e, guarda

caso, nella stessa villetta a due piani abita anche il signor Senna. Quando Ayrton correva in Formula Ford 2000, nel 1982, Mauricio era impegnato nella Formula Ford 1600. Entrambi correvano con le stesse vetture, le Van Diemen, e per questa ragione avevano trovato una sistemazione comune a Eaton, nei pressi di Norwich, non troppo lontano da Snetterton, dove la Casa costruttrice aveva sede. «In teoria — spiega Mauricio — io e Ayrton non avremmo dovuto abitare nella stessa casa. Alla fine dell'81 aveva deciso di abbandonare le corse e tornarsene in Brasile, quindi mi aveva ceduto i locali. Però all'inizio dell'82 ha cambiato idea, decidendo di tornare per correre in Formula

segue

Il Senna della porta accanto

segue

Ford 2000 e si è ripreso una parte dell'appartamento».

CARRIERE SIMILI. Sarà forse per la vicinanza di un «maestro» così valido, ma la carriera di Gugelmin sta ripetendo passo per passo quella di Ayrton Senna. Dalla Formula Ford 1600 Mauricio è passato alla Formula Ford 2000. In questa categoria ha corso per team diversi, ma i risultati buoni li ha avuti solo quando è approdato al Rushen Green Team, lo stesso con il quale Senna aveva vinto due campionati nel 1982. «Ho iniziato la stagione con una Van Diemen — racconta Gugelmin — ma la vettura più competitiva era la Reynard. A metà campionato ero messo male e non avevo speranze per il campionato britannico, potevo solo puntare al titolo europeo. Ne ho parlato con Ayrton che, sentiti i miei problemi ha detto: «Ho un'idea». Ha sollevato il telefono e ha chiamato il Rushen Green Team. Con loro tutto è cambiato, ho vinto il titolo europeo». Il prossimo anno Gugelmin correrà in Formula 3. «Non so ancora per quale team», precisa, ma pare probabile che sarà quello di Dick Bennett, lo stesso con il quale Senna ha stabilito il record di dieci vittorie consecutive nel 1983. «Il problema del prossimo anno sarà quello di trovare subito la macchina buona. Il regolamento cambierà e non saranno consentite vetture con l'effetto suolo.

MEGLIO LA F.FORD. Anche Gugelmin, come la maggior parte dei giovani piloti che arrivano all'automobilismo, ha iniziato a correre in kart. Al contrario di quanto avviene dalle nostre parti, chi inizia in Inghilterra non pensa assolutamente a correre subito in Formula 3, come avviene frequentemente in Italia. «Credo che sia molto utile fare un anno di Formula Ford 2000 tra la 1600 e la Formula 3 — spiega Gugelmin — poiché un pilota ha bisogno di abituarsi alle maggiori regolazioni che richiedono le appendici aerodinamiche. Tutto quello che c'è da imparare è meglio impararlo in Formula Ford 2000 piuttosto che in Formula 3. Quando il prossimo anno correrò in Formula 3 sarò molto più pronto di quanto sarebbe accaduto se avessi anticipato di

un anno il mio esordio saltando la Formula Ford 2000». I costi di una stagione con le monoposto Ford due litri non è neppure eccessivo. «Un campionato europeo costa circa 40 mila sterline (circa 92 milioni di lire). Una stagione completa di 35 gare comprendente sia il campionato europeo che quello britannico costa invece 60 mila sterline (circa 140 milioni)». Questo, ovviamente, correndo in una squadra competitiva in grado di vincere. In ogni caso, secondo Mauricio, aver fatto del karting è molto importante: «Il karting è il vero motivo per cui sono qui. Credo che sia molto più difficile iniziare a correre in automobile senza avere una base di esperienza con il kart alle spalle: si devono fare tante corse prima di imparare le cose fondamentali».

VIVERE IN INGHILTERRA. Noi italiani abbiamo classificato l'Inghilterra come un Paese nel quale si mangia male e dove le condizioni atmosferiche sono quasi sempre cattive. Forse non è del tutto vero, comunque il passaggio dal Brasile all'Inghilterra dovrebbe essere ancor più traumatico di quello dall'Italia... «Io sono venuto ad abitare qui nel 1982 — dice Mauricio — perché così avevano fatto tutti i brasiliani che mi avevano preceduto. Da quest'anno vive qui anche mia moglie, Stella Maris, che ho sposato in febbraio. Il tempo non è quello del Brasile, questo è vero, ma qui si vive bene. A Reading non ci sono problemi. Si può parcheggiare la macchina con le chiavi sopra senza correre il rischio di furti, la città è abbastanza bella, ben servita, e l'aeroporto di Heathrow (Londra) è a pochi minuti di automobile. Sia io sia Stella ci troviamo bene qui». Si è molto parlato

della convenienza di iniziare la carriera in Inghilterra piuttosto che altrove. Se pensiamo che i vincitori del campionato britannico di Formula 3 passano quasi subito in Formula 1, il vantaggio pare innegabile. Tra Senna e Brundle passati dalla Formula 3 alla Formula 1, e Ivan Capelli, passato dalla Formula 3 italiana a quella europea c'è una certa differenza: chi esce dai campionati britannici fa carriera molto più in fretta. «Questo è vero — conferma Mauricio — ma anche qui è difficile andare avanti se non si hanno degli sponsor. In compenso, quando si va forte e si è in difficoltà economiche, si può venir aiutati, anche se questi aiuti sono spesso occasionali e difficilmente coprono tutto l'arco della stagione».

UN INQUILINO COMODO. Avere in casa un pilota di Formula 1 aiuta? «Per me è molto positivo avere Ayrton in casa. I suoi consigli mi hanno evitato un sacco di errori. Non posso paragonarmi a lui come capacità di guida poiché lui è molto più esperto di me, ma ho imparato molto». Per Mauricio l'obiettivo è ovviamente la Formula 1. Seguendo il ritmo di Senna dovrebbe arrivarci nel 1986. «Vorrei tanto che ciò si avverasse — ammette — ma un pilota deve fare una gara dopo l'altra senza guardare troppo avanti. Per ora sono concentrato sull'obiettivo Formula 3. Pensare alla Formula 1 non mi servirebbe a niente». Se non ci pensa lui c'è comunque qualcuno che lo fa. È il fratello Alceu, 27 anni, che da Curitiba inoltra comunicati stampa a tutti i mezzi d'informazione brasiliani. Questa assistenza ha fruttato a Mauricio alcuni sponsor che gli hanno consentito di vincere il titolo europeo. (a. f.)



LA REYNARD DI GUGELMIN (Foto Sutton)



LA REYNARD DI SALA (Foto Sutton)



Mauricio Gugelmin

Pilota a 8 anni

MAURICIO GUGELMIN è nato a Curitiba (Brasile) il 20 aprile 1963. Ha iniziato a correre nel 1971 all'età di 8 anni nel campionato curitibano di mini-formula, vincendo il titolo locale per quattro anni di fila. Nel '76 ha iniziato a correre in kart, specialità nella quale è rimasto fino al 1980, vincendo numerosi campionati tra cui quello brasiliano della classe 125. L'esordio nelle gare automobilistiche risale al 1981, anno nel quale Gugelmin è diventato campione brasiliano di Formula Fiat. Mauricio ha quindi deciso di trasferirsi in Inghilterra dove, nel 1982, ha subito vinto il campionato britannico del Rac di Formula Ford 1600 ed è arrivato secondo nel campionato «Townsend Thoresen» della medesima categoria. L'anno scorso è giunto secondo nel campionato britannico di Formula Ford 2000 e quest'anno ha vinto il titolo europeo riservato alle monoposto di questa classe.

MAURICIO GUGELMIN (Foto Sutton)

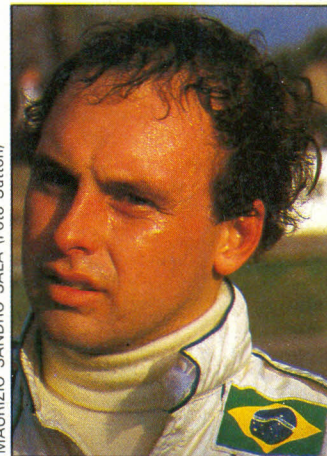


Maurizio Sala

Italiano a metà

MAURIZIO SANDRO SALA è nato a San Paolo (Brasile) il 30 agosto 1958. Suo padre è italiano (ecco perché non si chiama Mauricio) e la madre, brasiliana, è di origine italiana. Sala è in possesso di due passaporti, uno brasiliano e uno italiano. Dopo diverse esperienze in Brasile, è approdato in Inghilterra nel Formula Ford Festival del 1982 (9. classificato). Nel 1983 si è stabilito definitivamente in Gran Bretagna, ha vinto il campionato Esso di Formula Ford 1600 ed è giunto secondo nelle serie del Rac e del circuito di Donington. Il suo programma di quest'anno prevedeva di prender parte solo al campionato britannico di Formula Ford 2000, poi, dopo i risultati positivi nelle gare valide anche per l'europeo che si erano disputate in Inghilterra ha deciso di dedicarsi anche alla serie continentale. Ha vinto il campionato britannico imponendosi in 6 gare ed è arrivato secondo nell'europeo dietro a Gugelmin.

MAURIZIO SANDRO SALA (Foto Sutton)

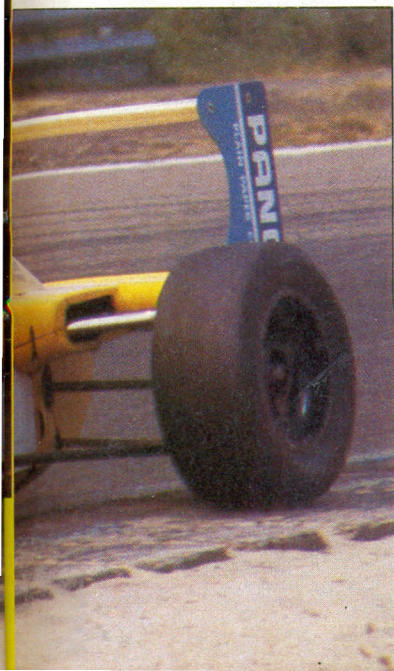


Intanto Sala pensa preoccupato al prossimo anno...

«1985: la mia ultima spiaggia»

SE IL VINCITORE è stato Gugelmin, Maurizio Sandro Sala non può certo essere considerato lo sconfitto, visto che nel campionato britannico, il suo obiettivo, è riuscito a imporsi grazie soprattutto a un buon inizio di stagione. «Quest'anno io e Mauricio abbiamo corso spesso in confronto diretto — dice Sala — ma siamo rimasti amici. Lo so che è difficile crederci perché di solito, quando si crea un clima di rivalità, i rapporti di alterano. Tra noi non è successo». Quest'anno Sala ha vinto 10 gare, ma il traguardo europeo è sfuggito. «Il mio programma non prevedeva di fare il campionato europeo, ma le prime due gare della serie erano in Inghilterra e io le ho vinte. Abbiamo quindi deciso di fare anche quello. Da agosto in poi il morale del team è però sceso. Credo che sia stata questa la causa principale del mancato successo nel campionato europeo». Anche per

lui l'obiettivo del prossimo anno è il campionato britannico di Formula 3, anche se al momento attuale Maurizio è ancora alla ricerca di sponsor. All'inizio di novembre è venuto in Italia per trattare con la Novamotor la fornitura di motori Alfa Romeo, ma pare che nell'85 la sua scelta possa cadere sul Saab. «È ancora presto per dire cosa farò e con chi correrò — sminuisce Sala — sto ancora cercando sponsor e, ovviamente, li cerco ovunque. Il mio problema è che ho già 26 anni e non posso permettermi di sbagliare delle stagioni. Devo fare una bella stagione di Formula 3 a tutti i costi e sarà difficile perché dal prossimo anno ci sarà un nuovo regolamento e dovremmo trovare subito la macchina giusta». Sala vive a Silverstone Village, proprio davanti al circuito: «È positivo stare qui. Se abitassi in Brasile avrei tante cose da fare. A Silverstone penso solo a fare il pilota: le corse sono la mia unica preoccupazione».



INCHIESTA/Tra la gente dello Mg Challenge

Metropolis

Superate le difficoltà del primo anno di gare il monarca dell'Austin Rover è salito di tono. È necessaria però una maggiore promozione per i giovani. Sentiamo il parere dei protagonisti che hanno animato la stagione

di Maurizio Masini

CONCLUSO con una vittoria di un giovane, lo challenge Mg Metro al suo secondo anno di vita ha certamente centrato una serie di obiettivi non trascurabili, mettendo a frutto ottimamente l'esperienza del primo anno in cui era stato soprattutto criticato per le frequenti rotture ai propulsori e per i costi eccessivi. Trovato il giusto equilibrio a livello regolamentare, il monarca dell'Austin Rover Italia è decollato con tranquillità nonostante un budget non trascendentale e inferiore di gran

lunga a quello di altri campionati simili. L'impegno di tutto lo staff è stato encomiabile e il paddock dello challenge ha rinsaldato conoscenze ed amicizie e quando sosteniamo che la «Metropolis» ha funzionato non crediamo di esagerare.

LA VITTORIA di Giampaolo Pace non è stata frutto del caso. Il ventiduenne viterbese anche nel 1983 aveva dimostrato di essere uno dei piloti più veloci di que-

segue





Gianfranco Ricci anche quest'anno ha sfiorato l'affermazione nel Mg Metro Challenge ma è stato superato dal più giovane Giampaolo Pace (FotoOliver)



Metropolis

segue

sta serie anglo-italiana. Maturato al punto giusto, Pace ha potuto quest'anno dimostrare di essere di gran lunga il più forte di tutti, grazie anche all'uso di un mezzo affidabilissimo.

La sua affermazione nello challenge si è rivelata alla fine una autentica manna per l'Austin Rover Italia, che da parte sua ha fatto finora ben poco nel valorizzare le doti di questo giovane.

Recentemente infatti Pace ha avuto la possibilità di frequentare la scuola Federale Csaì mostrando buone doti di pilotaggio. Per lui, però, sono in programma per il futuro solo alcuni test alla guida di monoposto di F. 3. Troppo poco, perché la sua vittoria nello challenge avrebbe dovuto portare qualcosa in più. Circa i piani per l'anno prossimo l'Austin Rover ha assicurato la presenza dello challenge Mg Metro anche nel calendario 1985 ma tutto il resto è avvolto nel mistero più fitto.

Non si conosce ad esempio la data della premiazione dell'attività di quest'anno. Tutto ciò mentre la concorrenza, Renault e Peugeot-Talbot, sta già mettendo a punto i piani per l'immediato futuro. La nostra inchiesta condotta tra piloti, preparatori, concessionari e responsabili dello challenge ha voluto evidenziare gli aspetti positivi e negativi dell'edizione appena trascorsa del monomarca Austin-Rover. (m. m.)

CINQUE DOMANDE A 17 PROTAGONISTI

- 1) **Quale il bilancio della sua stagione?**
- 2) **Cosa cambierebbe nel MG Challenge?**
- 3) **Quanto è costata la stagione 1984?**
- 4) **Quali sono i suoi programmi per il 1985?**
- 5) **Rimpiange qualcosa della sua carriera?**

VOGLIAMO UN REGOLAMENTO MIGLIORE

Marcello Gunnella

(pilota)

- 1) In generale abbastanza positivo, sono finito secondo su un lotto di avversari molto agguerrito. Dentro di me speravo di fare qualche cosa di più.
- 2) L'organizzazione non mi sembra abbia bisogno di modifiche; vorrei delle verifiche più rigorose fin dall'inizio e non lasciare un po' al caso il controllo di questo o di quel particolare.
- 3) Senza pretendere la luna con 20/25 milioni si può fare il campionato.
- 4) Ho delle offerte per ripetere lo Challenge anche con altri team e poi sto esaminando la possibilità di fare il mondiale endurance con un team privato.
- 5) Senza le leggerezze che sono state commesse fin dall'inizio nell'assistenza della vettura potevamo lottare per la vittoria finale con Pace.

Gianni Giudici

(pilota)

- 1) Splendido, ho visto delle belle ragazze, ho preso parte con "Victor" a diverse gare del mondiale endurance. Al contrario nello Challenge le mie vanità di pilota hanno subito un fiero colpo perché le ho prese un po' da tutti.
- 2) O delle gomme più dure che tengano un po' meno o una sospensione più uguale per tutti.
- 3) Non ho fatto tutte le gare, ma senz'altro molto poco. L'ambiente è eccezionale, l'unica cosa che non mi piace è la vettura. Delle rotture stupide, degli "psico-assetti" che non mi convincono.
- 4) Mondiale endurance ancora con Coggiola, lo Challenge Metro europeo e qualche rally.
- 5) Sì, di non aver avuto dieci anni fa la serietà che questo sport richiedeva.

Luciano Culotta

(preparatore)

- 1) Ottimo sul piano tecnico, magro per quanto concerne i risultati.
- 2) Qualcosa nel regolamento tecnico. Dare la possibilità di far lavorare meglio le sospensioni montando gli ammortizzatori con le molle come nel gr. A.
- 3) A Nappi è costato 47 milioni con la vettura nostra.
- 4) Fare motori per diversi team e la relativa assistenza, ma non più le vetture perché Napoli è troppo lontana da gran parte dei autodromi. Quindi abbiamo dei costi molto superiori a chi abita a Milano o Bologna.
- 5) Che non esista un bel campionato produzione. Ciò ha dei riflessi negativi sul lavoro e sulle soddisfazioni. Preparare dei gruppi A sarebbe senz'altro più selettivo e qualificante per una officina come la mia.

Onofrio Russo

(Pilota)

- 1) Positivo perché alla fine abbiamo risolto il problema motori. Un paio di rotture e l'esclusione inaspettata ad Imola hanno compromesso la mia classifica finale. Con un po' di fortuna in più potevo lottare per le prime posizioni.
- 2) Cercherei di aumentare il numero dei piloti perché sono pochi. Il livello di guida è buono e con più concorrenti potrebbero essere ancor più spettacolari.
- 3) Non moltissimo grazie all'aiuto degli sponsor e di Rubini che è particolarmente onesto.
- 4) Vorrei fare l'euroturismo o il campionato italiano produzione se fosse strutturato e valorizzato come in Francia o in Germania.
- 5) Diversi, primo fra tutti quello di essere rimasto lontano da questo mondo per cinque anni. Comunque debbo dire che ho ritrovato l'ambiente migliore di quello che avevo a suo tempo lasciato.

Giorgio Ferrari

(concessionario)

- 1) Considerando le ambizioni con cui eravamo partiti, i risultati non sono stati eccezionali. Da metà campionato abbiamo trovato un miglior equilibrio.
- 2) È necessario tutelare maggiormente gli sponsor, migliorare il regolamento tecnico onde ridurre ancora le rotture. Scegliere i circuiti in modo che lo Challenge sia uno spettacolo nello spettacolo allargando la partecipazione a qualche personaggio importante. Il marchio Austin Rover in Italia non si è ancora affermato e quindi lo Challenge deve essere usato per migliorare questa immagine. Il nostro campionato è spettacolare, deve essere solo divulgato meglio.
- 3) Facendo alcuni errori 35/40 milioni; non ripetendoli ed affidando la preparazione dei motori ad un team che faccia solo quello verrà a costare 25/28 milioni.
- 4) Ho delle trattative. Vorrei fare due vetture come concessionaria Ferrari di Modena e Nobilcar di Reggio Emilia a queste se ne dovrebbero aggiungere altre due o tre.
- 5) Sì, ma ciò che ho sbagliato servirà d'esperienza per la prossima stagione.



A sinistra, il dominatore del Mg Challenge Metro è stato Giampaolo Pace, senza dubbio il più veloce tra i piloti del campionato (FotoCockpit). Sopra, la Metro di Ambrosini (FotoOliver)

Giampietro Galli

(preparatore)

- 1) Soddisfacente, ma noi dell'Autotuning puntavamo a qualche cosa di più. Abbiamo avuto dei problemi di tenuta, l'albero motore è stato il nostro tallone d'Achille.
- 2) Mi piace così. Preparatori e piloti di valore riescono a mettersi in evidenza.
- 3) Circa 25 milioni
- 4) Progredire nello Challenge, anche se continueremo a fare altre preparazioni per i rallies e la velocità.
- 5) Bisogna progredire sempre, quando non si riesce ad arrivare primi si hanno sempre dei rimpianti, ma è inutile.

Duilio Rubini

(Preparatore e pilota)

- 1) Le mie quattro macchine sono sempre state con i migliori. Come pilota, ho fatto poco, ma l'unica gara che ho corso in Italia l'ho vinta.
- 2) Niente. Le vetture vanno sempre controllate, ma è normale.
- 3) Ho dei contratti diversi, poi la maggior parte delle spese sono a carico dei piloti; quindi per fare una cifra esatta dovremmo sommare quelle alle mie.
- 4) Andrò avanti con questo team probabilmente nello Challenge.
- 5) Preferirei essere pilota che preparatore.

Gianfranco Falessi

(preparatore)

- 1) Sono abbastanza soddisfatto nonostante alcuni inconvenienti verificatisi nelle ultime gare.
- 2) Niente. Essendo un appassionato del vecchio gr. 2 con queste vetture c'è da sbizzarrirsi senza troppe restrizioni.
- 3) 25/30 milioni.
- 4) Ancora nello Challenge Metro e poi farò dei gruppi A. Ho anche delle richieste per la formula Panda e per il Trofeo Peugeot-Talbot
- 5) Forse dovevo impegnarmi di più per avere risultati migliori, d'altra parte debbo proseguire il lavoro di tutti i giorni.

Emanuele Benedini

(pilota)

- 1) Buono perché essere subito competitivi in una categoria come questa non è facile.
- 2) Niente. Macchina, ambiente e organizzazione sono ottimi.
- 3) 30/32 milioni da cui vanno detratti i premi e il contributo del mio sponsor.
- 4) L'europeo sempre con la Metro e poi mi piacerebbe fare il campionato italiano con la sport nazionale.
- 5) Sì. Ad un certo punto della stagione ho perso dei punti preziosi a Magione, Misano e Monza. Quello è stato il momento in cui ho perso il treno per stare vicino a Pace.

Giampaolo Pace

(pilota)

- 1) Il risultato finale ritengo sia il miglior commento alla mia stagione, certamente è stato merito di tutti.
- 2) Forse si potrebbe pensare di sostituire l'attuale vettura con la MG Turbo.
- 3) Grazia a Mazzalupi ho dovuto sostenere solo le spese di trasferta.
- 4) Mi piacerebbe correre in F.3, però non ho le possibilità economiche. Mi rimetto quindi ai programmi di Mazzalupi con il quale spero di partecipare allo Challenge europeo ed almeno a qualche prova dell'euroturismo.
- 5) Nessuno; ho avuto la fortuna d'incontrare Mazzalupi e grazie al suo aiuto sono riuscito a cogliere un risultato che altrimenti non avrei potuto raggiungere.

Gianfranco Ricci

(pilota)

- 1) Ho avuto sempre una vettura competitiva e quindi anche quando sono sorti problemi ho sempre lottato per la vittoria. Quando non ho vinto è stata colpa mia.
- 2) La macchina è buona, ma fragilissima. I preparatori lo sanno ed ovviano a ciò sostituendo certi particolari, alcuni ogni corsa, altri ogni due o

segue

Regolamento migliore

segue

tre. Non ci si può permettere che questi pezzi si rompano, purtroppo nessuno ci ha detto questo. All'estero lo sapevano; noi siamo rimasti completamente spiazzati dalla disorganizzazione... dell'organizzazione.

- 3) Molto meno dell'anno scorso; 32/33 milioni.
- 4) Il tempo a disposizione è poco, quindi mi accontenterei di tornare in questo ambiente che è eccezionale. Le rivalità esistono, ma fondamentalmente siamo tutti amici e corriamo per divertirci.
- 5) La mia carriera è tutto un rimpianto. Sono arrivato secondo non so quante volte, ma ho fatto tanti errori tentando, ogni volta che cambiavo categoria, di andare subito fortissimo.

Alessandro Pavesi

(Responsabile Servizio Tecnico Dunlop Italia)

- 1) Positivo perché i preparatori hanno adattato ottimamente gli assetti a questo tipo di gomme; ce ne siamo resi conto dai consumi.
- 2) È fantastico lo spirito di amicizia che si è creato e certamente non esiste in altri campionati similari. Quindi c'è solo da augurarsi che si prosegua su questa traccia.
- 3) I nostri costi sono le trasferte che debbono essere almeno pareggiati dalle vendite. Al di là di ciò il ritorno pubblicitario è stato ben superiore di quello che avevamo previsto.
- 4) Rimanere con l'Austin Rover.
- 5) Vorremmo essere sempre dove c'è un interesse da parte nostra, ma per far ciò dovremmo essere di più.

Paolo Ferrini

(responsabile Challenge)

- 1) Positivo perché abbiamo superato i problemi di gioventù che avevamo lo scorso anno. I piloti sono affiatati tra loro, l'ambiente è tranquillo.
- 2) Vorrei un budget tre volte più grosso.
- 3) Il budget '84 è stato identico a quello dell'83, nonostante ciò siamo riusciti a starci dentro. Spendiamo un po' di più di quello che costa una stagione con una vettura rally ufficiale, circa 500 milioni.

- 4) Si va avanti con il campionato europeo ed ovviamente lo Challenge italiano.
- 5) La decisione di fare lo Challenge è venuta all'ultimo momento; abbiamo vinto una bella sfida, ma siamo stati costretti a fare qualche errore. Quest'anno poi un po' di rammarico perché perché avremmo potuto disputare qualche gara europea in più. Avevamo le carte in regola per ben figurare.

Maurizio Scarabelli

(pilota)

- 1) Forse all'inizio della stagione siamo arrivati un po' in ritardo rispetto al team di Pace, io poi ho fatto qualche errore.
- 2) Un campionato con queste caratteristiche richiede un team organizzato, quindi meglio una trentina di vetture ben assistite che 40/45 con alcuni che non riescono a tenere il passo.
- 3) In proporzione meno dello scorso anno perché abbiamo avuto meno rotture, se continua così nell'85 potrà essere ancor più limitato.
- 4) Mi piacerebbe correre ancora con la Metro; la monoposto rimane un miraggio.
- 5) L'importante quando si corre in auto è divertirsi. Venivo da una stagione molto amara in Fiat Abarth, quest'anno mi sono divertito anche se tutto non è andato per il verso giusto.

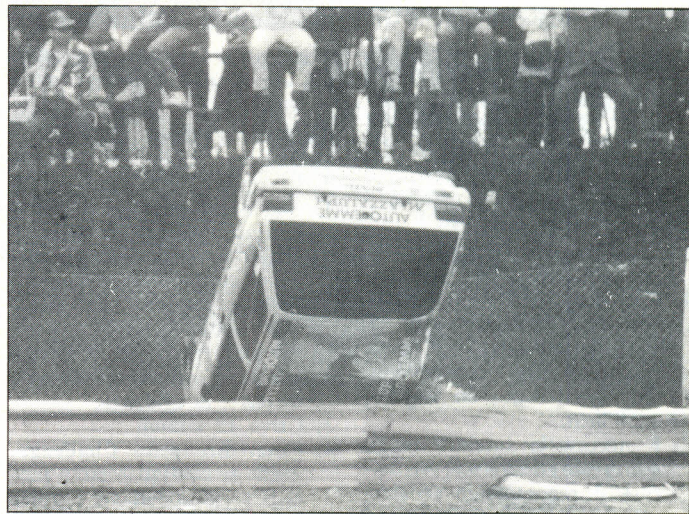
Pierluigi Grassetto

(pilota)

- 1) Forse non avrei dovuto iniziare questa esperienza, ma a parte la battuta mi sono divertito perché la macchina è simpatica.
- 2) Quasi niente, l'ambiente è molto unito, purtroppo le pecore nere non mancano. Non capisco quelli che partono con il coltello tra i denti; le persone intelligenti sono quelle che sono amiche di tutti e poi, quando si mettono il casco, non regalano niente senza fare cattiverie inutili.
- 3) Tutto compreso arriverò sui 20 milioni.
- 4) Se avrò uno sponsor e un po' di fortuna voglio rifare lo Challenge italiano e magari tentare anche l'europeo.
- 5) Considerando il mio inizio avrei dovuto smettere subito, ma poiché sono un capricorno e, come tale sono un testardo, ho cercato di andare avanti per vedere fino dove arriva la sfortuna.



La curva Ickx di Varano è stata teatro di parecchi «numeri» anche nelle gare del Mg Challenge. A «volare» è la Metro di Cantera (FotoCockpit)



Mennato Boffa

(pilota)

- 1) Deludente, ma nel corso della stagione qualche volta ho ripreso fiducia per continuare.
- 2) È necessario aumentare l'interesse perché sta perdendo alcuni dei protagonisti. I premi non possono essere ridotti solo ai primi cinque.
- 3) Non molto perché ho corso poco e poi perché non ho avuto grosse rotture.
- 4) Io non ne posso più fare. Probabilmente nel prossimo Challenge sarò l'accompagnatore di mio figlio o di qualche ragazzo. Sarà gioco-forza attaccare il casco al chiodo.
- 5) Io ho vissuto sempre le mie giornate intensamente; anche quando ho rinunciato ad andare in F.1 nel '56 è stata una mia scelta.

Ennio Mazzalupi

(concessionario)

- 1) Ottimo. Tutto il team ha lavorato bene con un binomio pilota (Pace) preparatore (Pasquale) vincente.
- 2) Qualche cosa a livello organizzativo. Bisogna credere in questo tipo di pubblicità che fino ad oggi non è stata sfruttata. Il concessionario può essere coinvolto in queste iniziative se ha un ritorno d'immagine o commerciale.
- 3) 15 milioni a macchina.
- 4) Vorremmo tentare qualche prova dell'europeo turismo con la Rover o con la Metro turbo, poi continueremo nello Challenge con Pace, Cantera e forse Liliana De Menna.
- 5) Nella prima stagione non ho ottenuto quello che volevo ma è stata una esperienza per centrare il bersaglio quest'anno. (m. m.)

Ramarico per i fatti di Magione

HO LETTO con molta amarezza sul n. 47 di «Autosprint» la notizia della sentenza dal Tribunale di Perugia per l'incidente mortale occorso al pilota Gianfranco Riccitelli in occasione del Giro Automobilistico dell'Umbria 1978. Non desidero entrare nel merito della questione delle responsabilità poiché tuttora pende procedimento giudiziario. Sono molto rammaricato: però, che proprio per questa pesante decisione della magistratura uno degli impianti più attivi dell'automobilismo italiano debba interrompere la sua attività agonistica. Ma ancora più sconcerto provo per la didascalia apparsa a pag. 98 del settimanale: «Ecco come Autosprint nel 1978 spiegava lo sfortunato incidente di Gianfranco Riccitelli» che spiega l'assurda e superficiale motivazione della causa dell'evento luttuoso: «Riccitelli ucciso dal suo olio». Conoscevo bene Gianfranco, avendo la fortuna di annoverarlo fra i piloti della nostra scuderia. Era un validissimo ed esperto conduttore oltre che un fine tecnico. Non credo che chi allora tranciò simili giudizi e chi oggi li ha fatti suoi abbia reso un buon servizio alla sua figura di sportivo.

Fabrizio Conti - Bibbiena (Arezzo)
Presidente della Scuderia Carlo Benelli

FORTUNATAMENTE l'autodromo di Magione continuerà la sua attività anche in futuro se, come appare ormai certo, andranno in porto gli accordi che prevedono il passaggio dell'organizzazione delle gare sulla pista umbra e una società legata all'AC Perugia. Ci dispiace però che il presidente della scuderia dedicata a «Riccardone» abbia frainteso quelle parole e particolarmente il richiamo a quell'articolo del 1978, pubblicato unicamente per ricollegare la sentenza all'episodio, come fu «raccontato» da AS. Quel titolo del resto voleva solamente condensare in una frase la sequenza dei fatti e cioè: la rottura del motore della Simca Rallye di Riccitelli, conseguente la fuoriuscita dell'olio e la tragica beffa del destino che aveva provocato, proprio a causa di quella macchia d'olio, l'uscita di pista della vettura che travolse il pilota marchigiano intento a controllare la sua macchina ai margini del tracciato. Quella frase può quindi essere considerata infelice, ma riassume in pieno i fatti. Del resto, leggendo quell'articolo appare evidente che non si attribuiva a Riccitelli nessuna colpa, se non una certa dose di incomprensibile imprudenza.

Gli esclusi dal Rally di Monza

VOGLIO pubblicamente ringraziare tutti gli sportivi, piloti e giornalisti, e sono tanti per poterli citare singolarmente, che mi hanno dimostrato solidarietà, protestando contro la decisione della direzione gara del Rally di Monza di includermi tra i concorrenti «non invitati», unico equipaggio femminile tra i 54 obbligati a qualificarsi. A parte il mio personale rammarico per la mancata qualificazione, peraltro quasi scontata, della mia vettura gr. N, ritengo che nella formula per l'ammissione a questa gara, così come è stata attuata, sia completamente estraneo ogni criterio sportivo, sia dal punto di

vista formale, non essendo stati precisati i criteri dell'invito, sia dal punto di vista sostanziale, avendo ingiustamente privilegiato taluni piloti (anche sconosciuti o neoliscenziati) esentati dalle qualificazioni per il solo fatto di essersi iscritti con vetture «raccomandate», a tutto scapito di altri certamente non meno meritevoli (ad esempio Dalla Pozza, Perego, Pelli, Lupidi, Marchioli, eccetera) che hanno dovuto affrontare le due non gratificanti prove di qualificazione per poter partecipare alla gara.

Marcella Balestrieri - Milano

ANCHE quest'anno il Rally di Monza ha fatto nascere polemiche per l'esclusione di alcuni piloti, senza dubbio meritevoli, dallo schieramento di partenza. La

formula della gara a inviti, un concetto quasi totalmente sconosciuto nel mondo dei rally, del resto, anche se è l'unica applicabile a Monza per via delle caratteristiche del percorso, sembra fatta apposta per scontentare i più. Ogni criterio di scelta è discutibile e crea per forza di cose degli insoddisfatti, essendo ben di più gli iscritti del numero massimo consentito dei partenti. Appunto per migliorare in parte la situazione di disagio generale manifestatasi lo scorso anno, in questa edizione sono state «inventate» le pre-qualifiche, lasciando fermo l'invito solo per i «top». Come si è visto, oltre ai piloti che vanno per la maggiore sono stati però invitati alcuni concorrenti su cui si possono formulare vari dubbi,

costringendo invece alla qualificazione conduttori di grido che poi, per sfortuna, incidenti e rotture, non sono stati ammessi al via della gara. La lettera di Marcella Balestrieri riporta argomentazioni validissime, ma non si può nemmeno dare torto agli organizzatori quando affermano che: «ogni criterio è discutibile e la scelta degli invitati è stata fatta tenendo conto anche del loro prestigio in ambito locale, delle vetture che portavano in gara e della loro fama al di fuori dell'ambiente rallistico». Indubbiamente saranno stati fatti anche dei «favoritismi», ma dove non accade in Italia? Questa lettera potrà comunque risultare utile per il prossimo anno (sempre che gli organizzatori mantengano in piedi la stessa formula di questa edizione) per migliorare i criteri di scelta, dando spazio a quelle che possono risultare attrazioni per il pubblico, ma senza nemmeno mortificare alcuni di quei piloti che sono un po' la bandiera del rallyismo nazionale e che proprio con questa importante gara di fine stagione possono lanciare le basi per agganciare nuovi sponsor e rinnovare i loro contratti. Insomma, anche se il Rally di Monza è indubbiamente una gara a sé, non bisogna dimenticare che è pur sempre un rally.

LA FOTO
Stop dopo 10 anni di F. 1

VORREI VEDERE pubblicata nella rubrica «La Foto» un'immagine di John Watson al volante della Brabham in una delle sue prime gare in F. 1, e vorrei conoscere alcuni dati sulla sua carriera.

Fabrizio Torrini - Località imprecisata



FRA GLI ESCLUSI, sembra ormai definitivamente, dal circus della F. 1, uno dei nomi di maggior spicco è sicuramente quello di John Watson, che dopo dieci anni di gare iridate è stato costretto a ripiegare sul mondiale endurance, in cui dovrebbe correre anche nel 1985. La sua carriera è cominciata vent'anni fa con le turisme inglesi, per poi passare nell'arco di un decennio fino alla F. 1, dopo una lunga «gavetta» in F. 3 e F. 2. Ha debuttato nel GP di Gran Bretagna del 1973, con una Brabham BT37 con cui ha disputato un'altra gara in quell'anno. Dopo un'altra stagione da privato è stato ingaggiato dal team Surtees nel '75 ed è passato alla Penske sul finire del campionato. Con il team americano ha vinto la sua prima gara iridata, in Austria nel 1976 (unica vittoria della squadra in F. 1), e proprio in quell'occasione si è tagliato la lunga barba che aveva deciso di far crescere fino alla conquista del primo successo in F. 1. Lasciata la Penske è passato nel '77 alla Brabham-Alfa, con cui ha ottenuto alcuni brillanti piazzamenti, senza però tornare alla vittoria, a causa anche della non perfetta competitività della vettura. Nel '78 si è ritrovato come compagno di squadra Niki Lauda, suo coequipier anche nel 1982 e '83 alla McLaren. Con la squadra inglese ha corso nelle ultime cinque stagioni iridate prima del «siluramento» di quest'anno, vincendo quattro GP e terminando secondo nel mondiale 1982.

Nella foto: John Watson con la Brabham BT42 Ford nel GP di Monaco del 1974.

In cerca di amici e soci dei club

SIAMO UN FOLTO gruppo di tifosi di Patrick Tambay, intenzionati a fondare un club dedicato a lui. Invitiamo pertanto tutti gli appassionati interessati all'iniziativa a scrivere a Paola Pont, via Sagra S. Michele 55, 10141 Torino.

Paola Pont - Torino

SIAMO DUE RAGAZZI, Giorgio e Donatella, di 28 e 24 anni, super fans di Patrick Tambay e vi scriviamo per farvi sapere che a Genova è nato il Tambay-Renault Fans Club. Tutti coloro che vogliono aderirvi possono scrivere a Giorgio Martelli, salita degli Angeli 76/2, 16127 Genova, tel. 010/25.60.85.

Giorgio Martelli - Genova

NEL GIUGNO di quest'anno è nato a Monza un club dedicato a Ivan Capelli e può vantare una quarantina di soci. Abbiamo chiamato il sodalizio Pispolino Club Monza e tutti coloro che vogliono contattarci possono scrivere a Giorgio Fumagalli, via Pellegrini 25, 20052 Monza (Milano).

Giorgio Fumagalli - Monza (Milano)

SONO UNA TIFOSA di Patrick Tambay e Niki Lauda e mi piacerebbe corrispondere con altri sostenitori di questi due piloti. Chi è interessato può scrivere a Giulia Mei, via Angiolo Cabrini 22, 00139 Roma.

Giulia Mei - Roma

VORREMMO CORRISPONDERE con altri appassionati, tifosi come noi di Riccardo Patrese e Niki Lauda. Chi vuole può scrivere a Anna Maria e Mirella Bongiorno, via E. Romagnoli 27, 93100 Caltanissetta.

Anna Maria e Mirella Bongiorno
Caltanissetta

ESSENDO una tifosa di Nelson Piquet voglio comunicare a tutti i suoi fans l'esistenza di un club dedicato al campione brasiliano. L'indirizzo è: Nelson Piquet Fan Club, P.O. Box 22 F, Chessington, Surrey KT9 1DJ, Gran Bretagna. L'iscrizione costa 10 sterline e permette di ricevere adesivi, poster, una maglietta e la tessera di socio.

Flavia Gianetta - Gnosca (Svizzera)

IL DITO SULLA PIAGA

Assolta la Ferrari

NEL 1980 la Ferrari T5 si dimostrò la peggiore vettura di F. 1 mai uscita dal reparto corse di Maranello. Nell'arco della stagione Gilles riuscì a conquistare solo 6 punti e Scheckter 2; addirittura Jody nel GP del Canada non riuscì neppure a qualificarsi. Quest'anno la C4 ha ottenuto 31,5 punti con Alboreto, 27 con Arnoux, il 2. posto nel Mondiale Costruttori, un GP vinto e 4 secondi posti. Nonostante ciò la T5 non ricevette le critiche che hanno invece letteralmente sommerso la C4; perché questo diverso metro di giudizio? Forse è dipeso dal carisma dei due piloti? Non ci pare possibile; semmai, un campione del mondo in carica e un pilota in grado di far alzare la temperatura corporea dei propri fans col semplice atto di presenza, contribuirono a sottolineare le scarse doti della macchina. Forse il rispetto dovuto al «Grande Vecchio»? Ma anche quest'anno, a rigor di logica, avrebbe dovuto essere rispettato. O forse non è dovuto al fatto che la Ferrari aveva vinto il titolo l'anno precedente? Era dal '75 che a Maranello si vinceva il campionato un anno sì e un anno no, e forse era divenuta una cosa abituale aspettarsi un risultato negativo dopo un'annata decisamente positiva. Sono però ormai cinque anni che il titolo sfugge alle «rosse monoposto» e il pubblico, stampa in testa, col passare del tempo dimostra di essere sempre meno disposto a «perdonare». Ma c'è veramente qualcosa da «perdonare» quest'anno? Forse la C4 è veramente una macchina completamente sbagliata, come Ferrari stesso ha «dovuto» ammettere sotto la pressione della stampa? Noi pensiamo che, a parte la straordinaria McLaren, la Ferrari non sia risultata inferiore a nessun'altra macchina, come il 2. posto nel Mondiale Costruttori ha ampiamente dimostrato. La storia non si fa con i se, ma se la McLaren non avesse dimostrato una superiorità così netta nei confronti di tutte le altre vetture, siamo convinti che la lotta sarebbe stata veramente dura per tutti e molto incerta. Teniamo anche presente che, tranne la Ferrari, tutti i team, per timore di restare senza

benzina, hanno usato il trucco della benzina congelata; perché in effetti di trucco si tratta, esattamente come l'acqua per i freni usata come zavorra (ed infatti dal prossimo anno verrà vietato raffreddare il carburante). Così, mentre le Ferrari partivano con un limite massimo di 220 litri di benzina, gli altri potevano disporre di una trentina e oltre di litri in più e usare una pressione del turbo più alta con evidenti vantaggi. Anche i piloti sono stati presi di mira, nonostante abbiano cercato di mettercela tutta per ben figurare. Non sono certamente da prendere in considerazione i piloti McLaren, vista la schiacciante superiorità del loro mezzo; chiunque, o quasi, al loro posto avrebbe ottenuto gli stessi risultati. Guardiamo invece tutti gli altri piloti. De Angelis, pur classificandosi 3. assoluto, è salito sul podio solo quattro volte e con un solo secondo posto; Rosberg, grazie alle sue doti personali, vi è salito due volte (compresa la vittoria); Warwick, dimostratosi molto più combattivo di Tambay, è arrivato due volte secondo e due volte terzo. L'unico pilota in grado di reggere il confronto con i due ferraristi è senza alcun dubbio Piquet, arrivato solo cinque volte, a punti ma con ben due vittorie, un secondo e un terzo posto. E se questo non bastasse, nessun team è riuscito a lottare per il 3. posto assoluto con entrambi i piloti, a ulteriore dimostrazione che ambedue le C4 erano seconde alla sola irraggiungibile McLaren. Da questi dati di fatto, pur non ritenendoci pienamente soddisfatti, non ce la sentiamo di condannare la Ferrari. Chiarito il nostro pensiero riguardo la passata stagione, non ci resta che augurarci che le lacune esistenti nell'84 nei confronti della McLaren vengano presto colmate con la nuova C5 in fase di allestimento. Vorremmo terminare ricordando a tutti i ferraristi che la Ferrari non è una speranza bensì una fede, e pertanto va sostenuta più col cuore piuttosto che con i fischi di Zeltweg.

Ferrari Club Cavezzo - Cavezzo (Modena)

È tempo di bilanci a mente fredda e anche se quello che pubblichiamo è innegabilmente un commento di parte (come hanno ammesso gli stessi autori della lettera), può risultare utile per trarre un consuntivo di questa discussa stagione iridata della Ferrari. Dopo tanti campionati d'attesa, di cui gli ultimi due terminati con la vittoria del titolo costruttori che, anche se ha soddisfatto i tecnici di Maranello, ha lasciato l'amaro in bocca a molti tifosi, gli appassionati e i mass-media si attendevano il completo rilancio della Ferrari, un'attesa del resto condivisa anche a Maranello, dopo le brillanti premesse dei test invernali. La netta superiorità della McLaren e i risultati alterni delle vetture del Cavallino, causati in parte dal non avere «accettato» il trucco del carburante congelato e in parte da problemi di gioventù e da non perfette scelte tecniche, hanno portato alle dure accuse alla Ferrari. Accuse che hanno trovato concordi un po' tutti, dalla stampa, seppure in forme e modi ben diversi, fino ai tifosi, che in più di un'occasione hanno fischiato sonoramente macchine e piloti di Maranello. Oggi, a mente fredda e sulla base dei risultati finali del campionato pensiamo che molti tornerebbero sui loro passi e sarebbero meno accessi nelle critiche. Bisogna però ammettere che problemi e difetti non sono mancati quest'anno alle F. 1 del Cavallino e, anzi, molti appunti possono essere serviti per cambiare strada e modificare certe scelte apparse inefficaci. Probabilmente nel 1985, se si ripeterà una stagione nel complesso negativa, o perlomeno non troppo felice, come quella appena terminata, i tifosi e i mass-media accetteranno con altro spirito lo stato delle cose. C'è da augurarsi soprattutto che non si «spari» contro tutti e contro tutto come è successo più volte quest'anno, anche perché è evidente che fischi e critiche, specie se gratuite e non meritate, non giovano certo all'armonia del team e al rilancio della squadra.

EDUARDO PARLATO - Catania — Ti consigliamo i campionati promozionali. Fra le monoposto la F. Fiat (costo di una stagione attorno ai 50 milioni) e la F. Panda (costo attorno ai 25 milioni, ma sono previsti meno premi ed è più cara la vettura), mentre fra Coppa Peugeot Talbot, MG Metro Challenge e Coppa RS, la scelta è legata dall'appoggio che potrai ottenere dai concessionari locali di una di queste Case. I costi variano dai 20 ai 50 milioni e la più economica dovrebbe essere la Coppa Peugeot. In ogni caso ti converrà affidare la tua vettura a un preparatore fra i più quotati del campionato che sceglierai.

3. F. «GIOTTO ULIVI» - Borgo S. Lorenzo (Firenze) — Il permesso di visitare la fabbrica è stato già accordato varie volte, ma la risposta definitiva vi potrà venire solo dai diretti interessati. Scrivete quindi alla Ferrari Automobili S.p.A., 41053 Maranello (Modena).

LUIGI BERGAMO - San Donà di Piave (Venezia) — La preghiamo di mettersi in contatto con noi, telefonando allo 051/455511, interno 276, per i chiarimenti che ci ha richiesto nella sua lettera.

MAURO G. - Modena — Quegli adesivi furono regalati a Mike da un Ferrari Club romano e lui fu lieto di applicarli al suo casco. In seguito gli è stato offerto l'altro e lui l'ha evidentemente preferito.

EMILIA MONETTI - Fregene (Roma) — Pubblichiamo il tuo appello: tutti coloro che sono in possesso del n.32 di AS e vogliono cederlo possono scrivere a Emilia Monetti, via Bonaria 23, 00050 Fregene (Roma). Sono invitati anche a corrispondere con lei tutti i tifosi della Ferrari e di Pironi. Puoi scrivere a Didier c/o Ferrari Automobili S.p.A., penseranno loro a fargli pervenire la lettera.

fermoposta

STEFANO DONINI - Milano — Nelle gare dell'Open britannico le vetture sono state schierate dall'Audi inglese che ha particolari accordi con i vari costruttori di pneumatici, fra cui la Pirelli. Il campionato Open britannico è stato vinto da McRae.

PAOLO FRANCESCHELLI - Lanciano (Chieti) — Nel n.18 di AS del 1984 abbiamo pubblicato un esauriente servizio sui caschi. Lo rilegga ed eventualmente ci ponga le domande su ulteriori dati che possono interessarla.

IVAN MARMORI - Como — Tredici anni sono un po' troppo pochi per potere ambire al MG Metro Challenge. Per il momento ti conviene dedicarti al karting, eventualmente recandoti alla Pista Azzurra, viale Sempione, Frazione Villa, Borgotolino (Novara).

STEFANO PULEO - Torino — Le tue foto sono valide e, come avrai visto, ne abbiamo pubblicate due nella rubrica «Il vostro clic». In quanto a una eventuale collaborazione, se ci farai pervenire delle diapositive nei giorni immediatamente successivi le gare potremo pubblicarle nel caso risultino particolarmente valide. Non possiamo però fornirti nessun appoggio per l'assegnazione dei pass.

R. GETTATELLI - Roma — Ti ringraziamo per la tabella statistica che ci hai fornito. Eventualmente, se potrà risultare utile per qualche articolo, la pubblicheremo.

ANDREA FELICI - Roma — Puoi richiederci il n.28 di AS del 1982 inviandoci 3000 lire, seguendo le modalità di pagamento indicate a pag. 110.

SERGIO M. - Milano — La risposta purtroppo è negativa, perché molti ragazzi come te avanzano lo stesso tipo di richiesta e non possiamo accontentare tutti e nemmeno fare particolari favoritismi. Ti consigliamo di chiedere l'aiuto maggiore a tuo padre che, conoscendo almeno in parte l'ambiente, ti potrà sicuramente fornire anche delle valide indicazioni. È comunque molto difficile reperire delle interessanti sponsorizzazioni nel karting.

SANDRO CRACCO - Ospedaletto (Vicenza) — La validità della tua scelta dipende dal costo dell'auto e dal budget che avrai a disposizione per la prossima stagione. Da parte nostra pensiamo che sia consigliabile una macchina di minore cilindrata e più maneggevole, casomai per potere prendere parte a un trofeo monomarca basato su gare di zona. Disponiamo però di dati insufficienti per dare un giudizio globale.

MARCO GASTALDELLO - Gravesano (Svizzera) — La Fiat Uno Turbo dovrebbe essere commercializzata la prossima primavera. Non siamo invece a conoscenza della presentazione a breve scadenza di una Jaguar diesel.

FRANCESCO ISEPPÌ - Maranello (Modena) — Non è possibile avere quel poster e per il momento non prevediamo nemmeno di dedicarne uno al team tedesco.

MASSIMO SALA - Concorezzo (Milano) — Non siamo al corrente della presenza in commercio di quelle decalcomanie. Potresti provare a rivolgerci presso i migliori negozi di autoaccessori della tua provincia o recarti all'autodromo di Monza in occasione delle gare più importanti, dove troverai numerosi rivenditori del settore.

FABIO BELLI - Arizzano (Novara) — Dovrai inviarti 3000 lire, indicando chiaramente la causale del versamento.

IL VOSTRO CLIC

La disperazione di Del Zoppo

VI INVIAMO le fotografie che abbiamo scattato nel recente Rally di San Marino, riguardanti l'uscita di pista di Del Zoppo, con cui si è conclusa per lui la gara, nella PS 34 Borgo Pace.

Daniele Serafini e Giovanni Rossini - Pesaro



In onore di Fabbri

PER CELEBRARE la vittoria di Fabbri nel Campionato Italiano Rally vi inviamo questa immagine scattata nel Rally Città di Sassari, nella speranza che la pubblicate nella rubrica «Il vostro clic».

Giuseppe Mazza e Michele Belgu - Chilivani (Sassari)



Un bel Surer e De Cesaris senza «baffi»

VI INVIO queste due immagini scattate durante le prove del GP di Monaco in cui si vede Surer, non qualificatosi con l'Arrows, e De Cesaris, nel momento in cui perde l'anteriore in seguito a una toccata.

Stefano Puleo - Torino



Come Nuvolari

DOPO AVERE VISTO le immagini pubblicate nel «Vostro clic» ho deciso di inviarvi questa che ho scattato durante una gara di fuoristrada. Si vede il pilota che, dopo avere perso il volante, sta guidando con le razze, un po' come fece Nuvolari ai suoi tempi.

Massimo Pucci - Roma



CONTINUANO ad arrivarci, numerosissime, le foto indirizzate alla rubrica «il vostro clic» e anche questa settimana siamo stati costretti a una selezione che ha relegato nel «cassetto», speriamo ancora per poco, altre immagini ugualmente spettacolari. Regine di questa puntata sono sicuramente le fotografie sul capottamento di Del Zoppo al Rally di San Marino, specialmente l'ultima, in cui traspare tutta la disperazione del pilota comasco per l'incidente. Eccellenti anche le immagini di Stefano Puleo (quella di Surer sotto il profilo qualitativo e l'altra per la prontezza nell'aver colto il distacco del musetto della Ligier) e di Massimo Pucci, mentre abbiamo dedicato alla vittoria di Fabbri nel CIR la foto inviateci dai due lettori sardi.

Al primo Raduno internazionale Ferrari Città di Milano

Rosso antico (e nuovo)

Centoquaranta vetture del Cavallino Rampante hanno sfilato tra due ali di folla compatte dal Palazzo Sforzesco a piazza del Duomo. Sembrava di assistere all'arrivo del giro d'Italia ciclistico

di Mario Simoni

MILANO — Anche il capoluogo lombardo, abituato ad accogliere mostre, raduni, convegni, è stato colto di sorpresa dal 1. Raduno Internazionale Ferrari Città di Milano. Per un giorno ha ritrovato quella gioia tipica degli albori dell'automobilismo, quando veder sfilare decine di bolidi rombanti, richiamava in strada intere famiglie della buona borghesia lombarda.

DUE ALI DI FOLLA compatte, dal Palazzo Sforzesco a piazza del Duomo, lungo le vie più famose della «vecchia» Milano: a un osservatore distratto poteva sembrare l'arrivo del Giro ciclistico di Lombardia o del Giro d'Italia, anche se il traguardo non era il velodromo Vigorelli o l'Arena, ma la piazza d'armi del Castello Sforzesco. Invece di Moser, Hinault e compagni, gli ammirati protagonisti della sfilata erano loro, i 137



va al Ferrari Club Milano, che ha saputo far convergere sulla manifestazione oltre all'interesse delle autorità meneghine, l'adesione delle vetture di Maranello di vari Paesi europei.

ANTICO E NUOVO. Al contrario dell'«esclusivo» Ferrari Day modenese dello scorso anno, in questa occasione sono state accettate tutte le auto col marchio del Cavallino Rampante, tanto da assegnare al termine un premio anche alla più recente Ferrari presente, una 208 GTB Turbo uscita di fabbrica solo una decina di giorni prima. Vista la disposizione del tracciato, nel cuore della metropoli lombarda, si è chiaramente dovuto rinunciare a qualsiasi forma di gara competitiva, lasciando «sfogare» le centinaia di CV dei 6, 8 e 12 cilindri di Maranello in brevi riprese.

GIUDIZIO DIFFICILE. Il compito della giuria è stato dei più ardui: era infatti più valida sotto ogni profilo la «nonna» della manifestazione, una 250 GT Spider California, carrozzata nel 1957 da Scaglietti, oppure l'intramontabile Daytona, o la 512 BB, capofila della produzione Ferrari prima della presentazione della nuova Testarossa? Nonostante l'attenta osservazione dei dettagli più nascosti, che dimostrano l'effettivo stato di conservazione e manutenzione delle vetture, non è stato possibile determinare quale fosse la «regina» della manifestazione, anche a causa dell'assenza di modelli come le vecchie GTO, Mondial o Testarossa, che rappresentano vere e proprie pietre miliari.



Una delle 137 Ferrari che hanno preso parte al raduno, la 275 GTB (foto sopra) sfilava lungo le strade di Milano, in piazza Duomo, fra due ali di folla. A fianco: le vetture di Maranello radunate nella Piazza d'Armi del Castello Sforzesco.

gioielli usciti dalle officine di Maranello, che hanno saputo far risvegliare i milanesi dal torpore di una fredda e tranquilla domenica autunnale. Per quelle stesse strade in cui negli anni d'oro recitavano il ruolo di indiscusse protagoniste, prima che contestazione, sensi vietati e isole pedonali, imponessero il black-out anche per le regine della strada, sono tornate di nuovo a padroneggiare, almeno per un giorno, le vetture del Cavallino Rampante. Il merito

Soci anche in Irlanda

IL FERRARI Club Milano, organizzatore del raduno lombardo, è uno dei sodalizi dedicati alla Casa di Maranello più attivi. Fondato nel 1978 vanta oltre 200 soci, di cui una settantina in Irlanda. Fra i suoi iscritti più illustri vi sono Michele Alboreto e Mike Bongiorno, divenuto socio onorario dopo avere collaborato col club a una raccolta di fondi per la sconfitta della distrofia muscolare. Fra le altre iniziative scaturite dal fervido lavoro del presidente Enzo Dall'Orto, va poi ricordato la donazione al comune di Milano di un busto in bronzo di Gilles Villeneuve, che ora si trova al museo della Scienza e della Tecnica. Chi volesse aderire o contattare il Ferrari Club Milano può rivolgersi alla sede in via Capecelatro 37, Milano, tel. 02/401386.

LA PREMIAZIONE che ha accomunato tutti i partecipanti, ha quindi conclusa la prima edizione della manifestazione, che dovrebbe tornare sulle strade di Milano fra due anni e comprenderà, secondo i programmi degli organizzatori, una rievocazione storica del GP disputato un tempo lungo le strade del capoluogo lombardo e un prologo all'autodromo di Monza, con una sfida in pista fra i vari modelli Ferrari, divisi per anno di costruzione. □

AUTO STORICHE/Come è rinato un gioiello

Hanno dato l'Astura ai vecchi ricordi

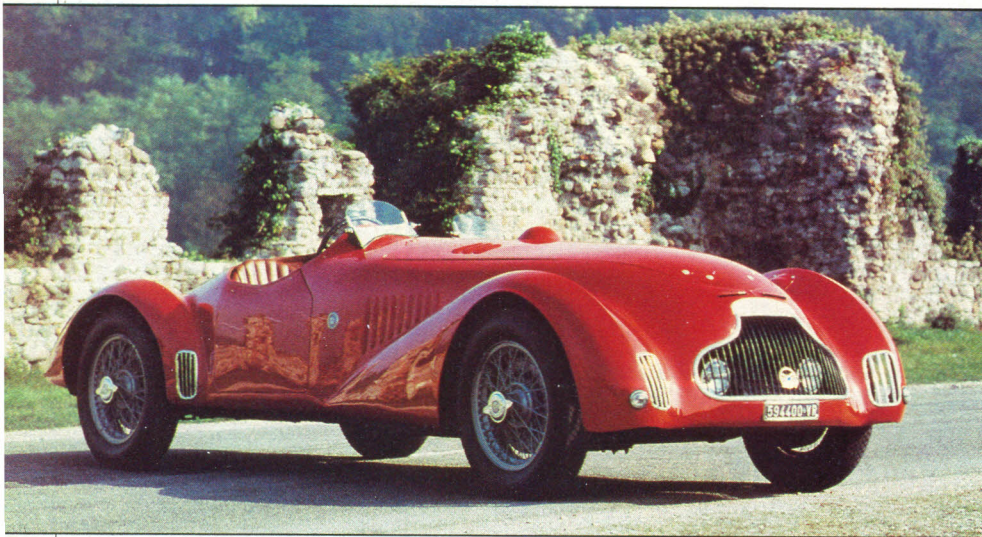
Partecipò alla Mille Miglia 1940 e oggi è tornato sulla strada

ADESSO è una stupenda macchina sport, in grado di solcare la strada a grandi falcate con le sue ruote alte e sottili. Un pezzo unico in grado, anche, di esprimere tutta la potenza per la quale era stata pensata e costruita. Il suo proprietario — il signor Luciano Nicolis — merita una medaglia al valore per l'ostinazione al limite della caparbietà con la quale ha «voluto» riportarla alla massima efficienza.

Si tratta della Astura sport realizzata nel 1940 per l'edizione speciale della Mille Miglia (quella in circuito, sul tracciato Brescia, Cremona, Mantova) alla quale era regolarmente iscritta con Gigi Villorosi. Una «poderosa Astura» era scritto sul programma di quella lontana Mille Miglia (l'unica disputata su tratto chiuso) che

insormontabile: nessuno era in grado di far andare quel motore. L'Astura è mossa, come i competenti sanno, da due motori dell'Aprilia. E la sport che fu di Gigi Villorosi e di Franco Cortese non fa eccezione. Ma chi è — oggi — in grado di mettere a punto e di far funzionare davvero un simile complesso?

FU UN CALVARIO, che vide successive tappe, non escluso quella in una officina che si vanta di essere specializzata in automobili Lancia. Fu un clamoroso buco nell'acqua perché quel motore non voleva saperne di fare il suo dovere: la testata non teneva. Finalmente il signor Nicolis — uno che parla poco, che viene da



Nel classico stile delle sport d'anteguerra la linea dell'Astura sport

doveva vedere il trionfo delle BMW. Con lo scoppio della guerra, la «poderosa Astura» cadeva nell'oblio come tante altre vetture da corsa. Alla fine degli anni quaranta, però, ritornava sulle piste e guidata da Franco Cortese, coglieva brillanti affermazioni. Il suo inconfondibile design, la purezza delle sue linee (a dispetto della considerevole mole), la meccanica stessa, facevano di questa Astura una temibile rivale per tutti. Poi, si sa, la tecnica andò avanti e la macchina fu fatalmente sorpassata e messa-da-parté.

È SEMPRE difficile ricostruire il cammino di una vettura che ha fatto i suoi giorni e la Astura sport del signor Nicolis non fa eccezione. Si sa che è stata in Inghilterra e poi — quasi miracolosamente — è ritornata in Italia proprio in tempo per essere «capita». Con il «boom» delle auto storiche, la Astura sport ricominciava una nuova vita. Ma, ahimè, si presentava subito una difficoltà che pareva

lontano e va lontano — si rivolgeva a Gianni Torelli. E Gianni Torelli (ormai nell'ambiente ha la fama di «mago») riusciva a mettere tutto al posto giusto, a raddrizzare le cose storte, a togliere quello che c'era in più e a mettere quello che non c'era per niente. Che cosa non c'era per niente? Non si può dirlo in termini tecnici perché risulterebbe inguaribilmente noioso, accontentiamoci di dirlo in termini, diciamo così, «poetici»: in quel motore mancava l'anima. E Torelli riusciva a dargliela, anche perché Nicolis non era indietreggiato di fronte a una cosa che avrebbe fatto gettare la spugna a chiunque: la costruzione di una testata nuova, ricavata da una serie di modelli in legno che hanno richiesto un anno di lavoro. Un lavoro comunque talmente perfetto che l'Astura è stata in grado di prendere parte alla Mille Miglia rievocativa, portando a termine la gara senza accusare il minimo sforzo.

Cesare De Agostini

MOMO[®]
DESIGN

Gli orologi MOMO DESIGN sono distribuiti in Italia da: VEMA INTERNATIONAL S.r.l. Via Cufra 29 - 20159 Milano tel. 02/6084049 - 600730

PIEMONTE E VALLE D'AOSTA

ASTRUA - Via Roma 28 - TORINO
BORLANDELLI - C.so Italia 22 - NOVARA
SIMONINI - Via Crispi 24 VERCELLI
COPPO - Via Dante 19 - ALESSANDRIA
IL TESORO - P.zza Mazzini 19 - CASALE M.
VASSALLO - C.so Giolitti 12 - CUNEO
BOGLIETTI - Via Italia 11 - BIELLA
GIANNI G. - C.so Btg Aosta 9 - AOSTA

LIGURIA

MONTRES E BIJOUX - P.zza De Ferrari 3R - GENOVA
PAVESE - Via Roma 24R - GENOVA
OREF. INTERNAZIONALE - Via Palazzo 48A - SANREMO
AMBRA - Via Brennero 42 - ALASSIO
DUPANLOUP - P.zza Marneti 22R - SAVONA
BERIO - Via Bonfante 20 - IMPERIA
TRAVERSO - Via Prione 34 - LA SPEZIA
FREGNI - Via Roma 62 - LERICI (SP)

LOMBARDIA

FIUMI GIOIELLIERE DAL 1867 - Via Manzoni 39 - MILANO
MANTICA F.LLI - C.so Buenos Aires 16 - MILANO
MAYA - Via Italia 4 - MONZA (MI)
RECALLATI - V.le Papa Giovanni 70 - BERGAMO
ROSSANO - Via A. Ratti 49 - RHO (MI)
CORNALI - L.go Europa 4 - DALMINE (BG)
CARMELI - C.so Palestro 19/B - BRESCIA
TRANQUILLI - Via S. Carlo 58 - SALO (BS)
COMPAGNONI - Via Roma 42 - LECCO (CO)
OREF. ARG. ITALIANA - Via V. Emanuele 66 - COMO
MACCHI E ROTA - Via F. Crispi 18 - BUSTO ARSIZIO (VA)
SIRONI - Via Magenta 3 - LEGNANO (MI)
BARZAGHI - P.zza Municipio - MEDA (MI)
FERRANDICO - P.zza Del Popolo 32 - CORBETTA (MI)
POLVERI P. - Via A. Papa 22 - DESENZANO (BS)
RESTANI F.LLI - P.zza Luppi 11/C SUZZARA (MN)
MARINONE - Strada Nuova 32 - PAVIA
BASSO - Via P. Amedeo 25/A MANTOVA
SOMENZI - C.so Vacchelli 42 - CREMONA

VENETO

MISSIAGLIA - P.zza S. Marco 125 VENEZIA
JURIS - P.zza Ferretto 84 - MESTRE (VE)
POZZO - Via Mazzini 70 - VERONA
DE POLO - Via S. Michele 9 - TREVISO
DONEGA - P.zza dei Signori 22 - VICENZA
BONAZZO - P.zza Marconi 46 - MONTECCHIO (VI)
CRIVELLARI - Via Japelli 20 - ABANO (PD)
MARCHI - V.le Stazione 35 - MONTEGROTTO (PD)
FAVARO - C.so XXIX Aprile 18 - CASTELFRANCO (TV)
MONDINI - C.so V. Emanuele 14 - GARDA (VR)
PIÙ DI PAROLINI - Via Rocca 21 - PESCHIERA S/G (VR)
VITTORELLI - Via Cavour 15 - CONEGLIANO (TV)

FRILZI VENEZIA GIULIA

CROATTO - Via Mercato Vecchio 11 - UDINE
PEDROLI - L.go Carducci 8 - TRENTO
WALTER GIOIELLI - P.zza Walther 8 - BOLZANO
STEDILE - Centro Rainalter 2/S
MADONNA DI CAMPILGIO (TN)
PERINI - Via Tartarotti 39 - ROVERETO (TN)

EMILIA

CAROBBO - Via Orefici 1 - BOLOGNA
BLONDI - Via Emilia 88 - MODENA
FOLLONI - Via Emilia S. Pietro 5 - REGGIO EMILIA
SECCHI SERGIO - Gall. S. Rocco 8/F REGGIO EMILIA
TAMBURINI/SANTOLIN - P.zza 3 Martiri 82 - RIMINI (FO)
LONGINOTTI - Via Repubblica 2 - PARMA
TAMBURINI - V.le Ceccarini 55 - RICCIONE (FO)
DEMALDE - Via Berenini 25 - FIDENZA (PR)
BARTORELLI - Via Bovio 30 - CATTOLICA (FO)
RIVALTA - Via Appia 72 - IMOLA (BO)
TRAMONTI - C.so Repubblica 40/42 - FORLÌ

TOSCANA

ROSSI - V.le Marconi 10 - VIAREGGIO (LU)
MARTIGNETTI - Via Marradi 14/A - LIVORNO
DIAMANTE - L.go Carducci 26/8 - PRATO
TRE EMME - Via B. Buozzi 6 - PISTOIA
LEONARDI - P.zza del Teatro 9 - MASSA
CARLI - Via Fillungo 95 - LUCCA
NOFRI - C.so Italia 132 - AREZZO
FRANCONERI M. - Via Mazzini 4/A - MONTECATINI (PT)

MARCHE UMBRIA

SISTI WARGAS - C.so Garibaldi 39 - ANCONA
ROTELLA - Via Branca 109 - PESARO
ROSELLI - C.so Cavour 117 - FOLIGNO (PG)
MENDES - Via Angeloni 49 - TERNI
IL MARENGO - Via Curzi 41 - SAN BENEDETTO (AP)

LAZIO

DE DOMINICIS - Via E. Filiberto 267 - ROMA
CLIMO - Via Frattina 146 - ROMA
QUAGLIARINI - V.le Parioli 29/B - ROMA

CAMPANIA

ARAMANNA - Via Dei Mille 59 - NAPOLI
GALDI - C.so V. Emanuele 183 - SALERNO

PUGLIA - BASILICATA

MOSSA - Via Sparano 70 - BARI
SERRESE - C.so V. Emanuele 4/A - FOGGIA

La «038» sarà presentata a Torino il 13 dicembre

Ecco la Lancia Delta S4

ESORDIRÀ in campionato mondiale non prima del prossimo luglio, ma lasciateci dire che l'attuale dominio rallistico di Audi e Peugeot ci sembra già meno duro da sopportare. La Delta S4, la tanto attesa arma della riscossa nei rally di Casa Lancia, è già realtà: verrà infatti presentata giovedì 13 dicembre, in occasione della comunicazione dei programmi sportivi del Gruppo Fiat per il 1985. Ma Autosprint, già ce l'aveva fatta a immortalarla nel corso delle primissime uscite «top-secret» della scorsa estate.

DIETRO una evidente parentela stilistica con la Delta di serie, la Lancia Delta S4 nasconde, come abbiamo già avuto più volte modo di raccontare, trazione integrale e motore con compressore volumetrico e turbo. Il propulsore è un quattro cilindri bialbero con quattro valvole per cilindro di 1750 centimetri cubici, per una potenza di oltre 400 cavalli a 8000 giri al minuto. Il doppio sistema di sovralimentazione è collegato in serie: il compressore volumetrico, azionato da una cinghia dentata collegata alla trasmissione del motore, ha il compito di assicurare il rendimento ottimale ai bassi e medi regimi e nelle accelerazioni brutali. Il turbo, nel quale fluisce l'aria di uscita del volumetrico, ha invece il comando delle azioni quando si rende necessario disporre della massima potenza, e ciò è possibile grazie a una valvola by-pass che esclude il lavoro del compressore al di là di certi valori della pressione di sovralimentazione. Fra turbo e volumetrico e fra quest'ultimo e il collettore di aspirazione due scambiatori di calore hanno il compito del raffreddamento, che è poi facilitato da un sistema di iniezione ad acqua che entra in azione non appena i valori di pressione e temperatura dell'aria di aspirazione si alzano eccessivamente.

IL MOTORE è longitudinale, montato in posizione posteriore-centrale ma con il cambio nella parte anteriore. La scatola del cambio comprende anche il differenziale centrale e il dispositivo d'innesto della trazione anteriore, che può essere esclusa grazie alla ripartizione della coppia che favorisce nettamente il retrotreno. La Delta S4 in versione rallistica concederà poi la possibilità di variare la ripartizione della coppia fra i due assi grazie a un sistema elaborato insieme alla Hewland. Le sospensioni sono a parallelogramma come quelle adottate sulla Lancia Rally: i componenti sono montati su uniball e tanto



all'avantreno quanto al retrotreno si hanno bracci triangolari sovrapposti con i molloni che poggiano direttamente sui mozzi. Braccio superiore e inferiore hanno punti di ancoraggio diversi, così da permettere la rapida regolazione della geometria e dell'altezza da terra della vettura.

L'ARMA della riscossa Lancia nei rally è nata, quindi. E se la aspettavamo noi, figuriamoci quanto la attendevano i piloti del team torinese, che giovedì prossimo vedranno

finalmente il rilancio ufficiale delle proprie quotazioni — in senso di potenzialità vincente — in campo mondiale. Chi a combattere con la Lancia è già abituato — vedi Audi — sa quali siano le potenzialità vincenti della Casa, e ha già avuto modo di dichiarare, fra le righe, la propria certezza che la nuova Delta S4 non mancherà di gettare lo scampiglio sui campi di gara dalla prossima estate in poi. Speriamo che di ciò siano fermamente convinti anche a Torino. Noi lo siamo già... (r. b.)



Pronto il film del mondiale!

ANCHE QUEST'ANNO gli appassionati di rally avranno modo di rivedere le tappe significative della stagione con i filmati del «regista» dei rally Piero Comanducci. Il «cinematografaro» di Arezzo ha quest'anno realizzato una videocassetta della durata di un'ora e cinquanta minuti ad alta emozione rallistica, contenente quattro dei rally più belli della stagione appena conclusa: Montecarlo, Portogallo, Acropoli e Sanremo. Si tratta, come già negli scorsi anni, di filmati altamente spettacolari, improntati, più che sulla analisi tecnica della gara, sulla emozione del «momento» rallistico così come lo si vive dai lati delle strade. Le videocassette, disponibili a richiesta nei sistemi VHS, Betamax e Video 2000, si possono ordinare **anche telefonicamente** a: Transvideo, via Ferrucci 284, 50047 Prato (FI). Tel. 0574/596865. Affrettatevi: sono in numero limitato.



TIMO SALONEN

Ufficiale Salonen in Peugeot

SARÀ Salonen il secondo pilota del Team Peugeot per il mondiale Rally 1985. Come Autosprint aveva già anticipato il pilota finlandese che fino alla stagione appena conclusa ha guidato per il Team Nissan farà tutte le gare del prossimo campionato mondiale affiancando la prima Peugeot 205 Turbo 16 del finlandese Vatanen. La conferma dell'accordo con Salonen è stata data dalla Peugeot nella presentazione dei programmi sportivi per l'85 avvenuta lunedì 10 dicembre (quando questo numero di Autosprint andava nelle prime edicole) a Montecarlo. Salonen farà quindi tutte le gare del mondiale più eventuali altri impegni a carattere nazionale dove si ritenesse indicata la sua presenza.

Lele Pinto: niente Usa per incidente

SI È CONCLUSA (o sarebbe meglio dire è iniziata) nel peggiore dei modi la trasferta americana di Lele Pinto organizzata in occasione del Rally di Carson City dello scorso fine settimana, al quale ha partecipato Mauro Pregliasco con la Ferrari. Il gruppo degli italiani era infatti al banco partenze dell'aeroporto della Malpensa quando Lele, che stava espletando le formalità di accettazione, si è voltato senza accorgersi di una grossa valigia che un altro viaggiatore aveva lasciato immediatamente alle sue spalle. Perso l'equilibrio, è quindi caduto rimediando la distorsione di una caviglia e dovendo quindi rinunciare alla partenza. L'impresa di consolarlo per il dispiacere del viaggio sfumato è disperata, ma almeno porgiamo a Pinto i nostri migliori auguri di pronto recupero.

■ **CINEMA RALLY.** Il cinema Plo X di Padova ospiterà, mercoledì 12 dicembre con inizio alle 21.30, una serata cinematografica a sfondo rallistico organizzata dalla Autoitalia. Verranno proiettati i filmati realizzati da Belle Epoque sulla stagione rallistica '84, oltre ai quali verrà proposta anche una inedita «Biaison Story».

L'Audi svilupperà la sua 4x4 a motore centrale

La «corta» in pensione

«SE DOVESSE trionfare definitivamente la leadership rallistica delle vetture costruite appositamente — ovvero le 4x4 a motore centrale quali la Peugeot Turbo 16 e la Quattro —, l'Audi potrebbe anche decidere di abbandonare la politica rallistica delle vetture solo elaborate dalla produzione». Lo ha dichiarato Roland Gumpert, responsabile del reparto competizioni della Casa tedesca, commentando i recenti trionfi della 205 Turbo 16 nel mondiale. Come si sa, l'Audi ha sempre sostenuto la politica di fare gareggiare nei rally vetture indirizzate alla normale produzione, quali la Quattro, e, quest'anno, la Sport Quattro. «Il concetto introdotto dalla Peugeot del motore centrale, ora seguito anche dalla Lancia con la Delta S4, minaccia di diventare il motivo dominante del rallismo del futuro. Se con la Quattro "corta" non riusciremo a contrastare adeguatamente questa tendenza, ci vedremo costretti a sposare una politica diversa, ovvero quella di realizzare anche noi un prototipo



Foto Cockpit

per i rally. I responsabili Audi non concordano con una simile politica, ma può darsi che i successi raggiunti fino a oggi, e soprattutto la voglia di ripeterli in futuro, porti a sviluppare il discorso della 4x4 a motore posizionato centralmente di cui esiste già un avviato progetto». In questo caso, la

Quattro «corta» che ha esordito solo l'aprile scorso in Corsica, si vedrebbe destinata a un prematuro «pensionamento». Ma lo sviluppo tecnologico ha assunto anche nei rally una velocità sbalorditiva: all'Audi non volevano ammetterlo, ora pare si stiano ricredendo.

Jochi Kleint con Grundel su Golf gr. A

L'EX CAMPIONE d'Europa Jochi Kleint ha firmato con la Volkswagen per il 1985. Disputerà alcune gare di campionato mondiale al volante della nuova Golf 1800 Gti gr. A, affiancando in questo modo lo svedese Kalle Grundel che proseguirà il suo rapporto con il team tedesco. Sia Grundel sia Kleint prenderanno parte poi al lavoro di sviluppo della gr. B attesa dalla Volkswagen. In questo periodo i due piloti sono già al lavoro con la Golf bi-motore che potrebbe essere omologata in un prossimo futuro.

■ ERICSSON IN ITALIA. Mikael Ericsson, vincitore con una Audi 80 Quattro del gruppo A al Rally Rac, disputerà probabilmente nell'85 un paio di gare in Italia. È il pilota stesso che ha confidato di desiderare molto questa esperienza.

■ RIVA CON CHI. Sarà Maria Grazia Vittadello la navigatrice di Pierangela Riva alla guida della Peugeot 205 gr. A nella stagione di gare '85. Chantal Biasion, precedente navigatrice della Riva, sarà infatti presente come pilota nel Trofeo Uno.

Audi-Peugeot in pubblicità



tanto per dire, c'è anche l'Argentina, dove per non vincere bisognava farsi battere da una Renault 18 in versione praticamente stradale. In pubblicità, come si dice per l'amore e la guerra, è lecito tutto o quasi e non vogliamo certo prendere le parti di qualcuno (né la Peugeot ne avrebbe bisogno) ma certi... gol finiscono a volte per somigliare stranamente a autorettili...

■ POVERO POND. Record divertente, ma non per lui, di Tony Pond. Negli ultimi mesi il pilota britannico ha collezionato, tra spostamenti aerei e viaggi vari, la bellezza di 50.000 km per partecipare al Rally del Sud Africa, a quello dell'Oman e al Rac. Totale dei km effettivi corsi nelle tre gare: 97!

SEMBREREBBE un risultato di calcio, con quel titolo «Ingolstadt batte Sochaux 5 a 3», ma il riferimento alle rispettive sedi Audi e Peugeot e la tabella sottostante chiariscono che si tratta invece di una sintesi del mondiale rally 1984, in cui il team tedesco ha ottenuto «ben cinque» vittorie contro le «tre sole» della Casa francese. Intendiamo riferirci all'annuncio pubblicitario con il quale l'Audi ha occupato l'ultima pagina del quotidiano francese, l'Equipe, il lunedì successivo alla conclusione del Rally Rac. Quel punteggio, pur reale nella sostanza numerica, tace però il fatto, altrettanto importante, che mentre le «tre sole» vittorie francesi sono state ottenute partecipando a solo cinque prove del mondiale scelte tra le più frequentate e in assoluto dominio, nelle «ben cinque» dei tedeschi, appunto della stagione, il Northern Lights Rally di due domeniche fa, Mika Arpiainen si è laureato campione finlandese rally 1984. Nell'ultima gara Arpiainen ha battuto, al volante della sua Audi 80 Quattro, Mellinen e Jonsson, entrambi su Opel Ascona.

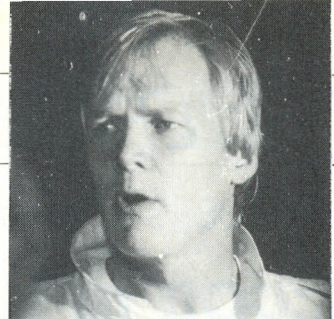
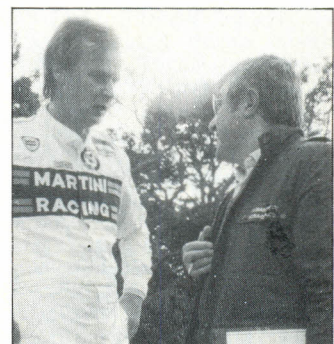


Foto Cockpit

Ari Vatanen «top» 1984 in Francia

ARI VATANEN, vincitore con la Peugeot 205 T16 degli ultimi tre rally mondiali cui ha preso parte, è stato premiato quale pilota rally dell'anno dalla rivista francese «L'Automobile Magazine», che a ogni fine d'anno assegna i suoi trofei in campo automobilistico. Al fianco di Vatanen, il giovane brasiliano Ayrton Senna è stato premiato quale migliore «promessa» del campionato mondiale di Formula 1. Sono stati premiati anche Hans Mezger, ingegnere capo della Porsche e creatore del motore Tag turbo della McLaren, il team McLaren campione del mondo al completo ed Henri Pescarolo, come pilota francese più titolato nell'endurance.



RUSSO E ALLEN (Foto Cockpit)

Russo operato dai medici di Bettega

HA AVUTO esito perfetto l'operazione chirurgica subita da Ninni Russo, il responsabile logistico delle spedizioni Lancia nel mondiale. Ninni, che da mesi si trascinava una dolorosa immobilità parziale del ginocchio sinistro, è stato operato lunedì della scorsa settimana a Verona di asportazione di parte del menisco esterno. Il bello è che a operarlo sono stati i medici Marcer e Musatti, appassionati di rally (si possono addirittura incontrare in qualità di navigatore e pilota in alcuni rally nazionali) e responsabili dell'opera di rieducazione che Bettega affrontò dopo il grave incidente alle gambe di cui fu vittima due anni fa al Tour de Corse.

Inizia un tour de force per le prove del rally

Due sole Quattro al Monte

SE SI DISPUTERÀ, come pare, il Rally di Montecarlo, saranno numerosi i team e i piloti costretti a recarsi in fretta e furia nel sud della Francia per effettuare le ricognizioni. In questa settimana inizieranno sicuramente i test per il team Peugeot e per i piloti che porteranno in gara le due Turbo 16. I francesi fanno rotta per le strade del «Monte» martedì 11 dicembre, immediatamente dopo la presentazione dei programmi '85 tenuta il 10 a Montecarlo. Venerdì 14 sarà poi la volta del team Lancia — sempre che,

beninteso, il Montecarlo venga confermato del tutto — che si recherà in Francia con Alen, Bettega e Bission, il quale disputerà la gara con la 037 del Jolly Club. Non è certa la partecipazione di Henri Toivonen, che proprio in questi giorni sta ultimando il periodo di recupero seguente l'operazione alla schiena dell'ottobre scorso, e che è atteso a Torino da un momento all'altro. Partirà per la Francia anche il team Audi, che però è stato l'unico dei top team ad avere già provato. Due settimane fa, infatti, Röhl e Blom-

qvist hanno effettuato due giorni di test con le Quattro «corte», privilegiando le prove di pneumatici e svolgendo test di regolazione delle sospensioni. Roland Gumpert, boss del team tedesco, ha dichiarato anche che se il Montecarlo si farà, l'Audi non riuscirà a schierare più di due vetture, poiché la Michelin ha assicurato la fornitura di gomme a un massimo di due concorrenti. In questo caso, a disputare il Monte saranno certamente Röhl e Blomqvist, lasciando così a casa Michèle Mouton.

Lancia Rally anche per Noberasco '85

HA FINALMENTE un volto il 1985 di Gabriele Noberasco. Il pilota ligure, impegnato nell'84 nel campionato europeo con una Ritmo gr. A e secondo, con una 037 Tre Gazzelle, al Rally del Sestriere, proseguirà l'anno prossimo con il team di Leonetti. Guiderà una Lancia 037 in sei-sette gare: un programma — non ancora del tutto definito — suscettibile di ampliamenti in caso di buoni risultati nell'Open al quale Noberasco guarda con interesse particolare, affiancandosi, a seconda delle contingenze che verranno a verificarsi, al programma di Bettega e Pregliasco con le altre due Lancia Rally.

■ **CHALLENGE PISTA.** Il crescente successo del Rally di Monza, che anche quest'anno ha richiamato al parco dell'Autodromo una fittissima partecipazione di concorrenti e pubblico, darà forse il via a un nuovo campionato. Gli organizzatori della gara monzese sono infatti in contatto con i colleghi degli impianti del Nürburgring e del Paul Ricard per creare, forse già dall'85, uno speciale Challenge rally in autodromo, ai quali si conta di invitare i piloti più in vista del momento.

■ **037 PER BOSCHI.** La scuderia Boschi di Casalecchio di Reno (BO) ha recentemente acquistato una Lancia Rally ex-Bettega seconda evoluzione, che sarà affidata l'anno prossimo all'equipaggio Burzi-Evangelista e gareggerà nei rally di Coppa Italia. Sale così a undici il numero delle vetture di proprietà di questa scuderia, che si sta dimostrando una delle più attive fra quelle emiliano-romagnole.



Attualfoto

Rothmans solo nazionale

HA SUBITO un brusco cambiamento di rotta il programma del team Porsche Rothmans di David Richards per la prossima stagione. Quello che doveva essere un impegno con tre vetture in campionato europeo è stato cambiato in un programma soprattutto a livello nazionale. Sfumato Henri Toivonen, con il quale è anzi in atto una azione legale per non avere rispettato quella che Richards sostiene essere una sua opzione sul pilota per l'85, è per ora certo solo che il team Porsche Rothmans gareggerà nel campionato irlandese con Billy Coleman, in quello francese con Bernard Beguin e in quello spagnolo con Beny Fernandez.

Fermo al Rac Tabatoni prima del via

OLIVIER Tabatoni avrebbe dovuto partecipare al Rally Rac con una Citroën Visa. Purtroppo però non ha nemmeno potuto prendere il via della gara, in quanto i responsabili della sua assistenza hanno avuto un incidente mentre si recavano, ancora sulle strade francesi, verso la Manica che avrebbero dovuto traversare con il ferry boat. Arrivato in Inghilterra, Tabatoni ha appreso la brutta notizia e ha cercato la possibilità di rimediare una assistenza locale, ma non è riuscito nell'impresa e ha dovuto rinunciare.

Sundström nell'Open GB con la 205

LA PEUGEOT Talbot Sport britannica ha confermato che due 205 Gti daranno l'attacco, nell'85, al gruppo A nel campionato britannico Open. Una sarà sicuramente per la giovane promessa finlandese Mikael Sundström, mentre la Peugeot spera ci sia ancora la possibilità di affidare la seconda vettura a Louise Aitken. Des O'Dell, responsabile del reparto competizioni, ha confermato la sua scelta di Sundström al posto di un numero 1 inglese dicendo: «Spero che sia il nuovo Toivonen».

■ **SCOMPARSO.** Un giovane di 25 anni, Massimo Rapetti, residente ad Acqui è scomparso da casa e per trovarlo sono stati mobilitati polizia, carabinieri e vigili del fuoco che operano nell'alexandrino e nell'entroterra di Savona. Rapetti, come hanno affermato i familiari che ne hanno denunciato la scomparsa alla polizia di Acqui, era partito dalla cittadina piemontese nel pomeriggio di sabato 8 a bordo di una «A 112» rossa da lui stesso «preparata» per poter partecipare ai rally. Il giovane aveva detto di recarsi a provare l'auto in qualche pista non ben specificata ma che si ritiene possa trovarsi tra il Piemonte e la Liguria. Massimo Rapetti, che non appartiene ad alcuna scuderia, non risulta neppure iscritto a eventuali corse in programma in questi giorni.

■ **PEUGEOT TEDESCA.** Anche i diversi campionati rally nazionali della prossima stagione saranno dominati dalle Peugeot 205 Turbo. Infatti è certo che una Peugeot Dealer Team schiererà una macchina per lo svedese Kalle Grundel, questo team goderà del pieno appoggio della fabbrica francese specialmente per quanto riguarda l'assistenza, così come le squadre Peugeot italiane. Il team tedesco disputerà l'intero campionato nazionale, ma Grundel avrà una macchina a disposizione almeno per una gara mondiale, il RAC.

■ **MEGLIO I FOTOGRAFI.** Sono in via di definitiva guarigione Massimo Furlan e Sergio Crivellari, i due fotografi dell'agenzia Belle Epoque investiti dalla Citroën Visa di Caneva allo scorso rally di Sanremo. Proprio in considerazione di quanto accaduto, i due fotografi si sono visti arrivare dalla Citroën un graditissimo e del tutto inatteso regalo per le imminenti festività natalizie: due splendide macchine per scrivere elettroniche, accompagnate dagli auguri della Casa sia per le festività sia per un pronto ritorno ai rally.

■ **ARI A FUOCO.** Nella prova di Grizedale North (la 9.) del Rac Vatanen è incappato in un incidente piuttosto particolare quando l'impianto antincendio si è messo in azione da solo. Chi ne ha sofferto di più è Terry Harryman, coperto del prodotto speciale fuoriuscito dalle bocchette. Prontamente curato, ha affermato qualche tempo dopo: «Non mi sento troppo male, ma le pillole che ho preso mi fanno sentire peggio del mio malessere d'origine».

■ **«FINN» 205.** Circolano voci secondo le quali l'anno prossimo una Peugeot 205 Turbo 16 disputerà il campionato finnico rally. Si tratterebbe della stessa macchina che usa Vatanen attualmente, che dovrebbe arrivare in primavera.

CIR/Conclusione senza sorprese al Sestriere con il ghiaccio protagonista

Tabaton scivola meglio

Il pilota della Lancia Olio Fiat ha dominato la corsa raggiungendo il settimo risultato utile della stagione. Buono l'esordio di Noberasco sulla 037 nonostante una leggera toccata all'inizio

di Roberta Gremignani

SESTRIERE — L'ultimo a vincere il «Rally di Sestriere» nome leggendario nella storia del nostro rallyismo, era stato proprio «Il Drago» Sandro Munari, in coppia con Davenport, nel lontano 1969. Dopo 15 anni, la gara piemontese è tornata a rivivere, senza le condizioni climatiche che molti attendevano, e alcuni addirittura speravano, cioè grandi nevicate e scenario totalmente bianco, ma con condizioni ancora più insidiose. Prove speciali all'85, 90% asciutte, con pericolose placche di ghiaccio o addirittura alcune curve completamente ghiacciate o anche il scivolosissimo verglas. Prove cioè da non affrontare con gomme chiodate ma con gomme slick o intermedie e per questo assai insidiose nei tratti viscosi dove l'aderenza diventa minima. In questo contesto, Fabrizio Tabaton e Luciano Tedeschini hanno portato la «Lancia-Olio Fiat» della scuderia Grifone alla sesta vittoria stagionale e per Tabaton c'è stato anche il record di arrivi consecutivi della sua carriera, sette, ad indicare una ormai raggiunta maturità. Di questa maturità ha dato prova anche a Sestriere; ha iniziato la gara con il passo dei Cir «dove non c'è Boretti» che lui stesso considera il più forte dei privati che hanno disputato questo campionato. Alla fine della prima Ps, però, si è trovato dinanzi al tempo di un sorprendente Noberasco che, in coppia con Cresto, all'esordio sulla Lancia 037 della «Tre Gazzelle», ha subito trovato il ritmo che gli ha permesso di vincere la Ps con 11 secondi di vantaggio su Tabaton. Il genovese, però, non si perdeva d'animo né si innervosiva: si limitava, in tutta tranquillità, ad aumentare il proprio passo, infliggendo distacchi al suo rivale. Se dobbiamo levare il cappello di fronte ad un Tabaton professionista (forse ha avuto una volta di più ragione Cesare Fiorio, quando ad inizio stagione disse che un anno di purgatorio-Cir gli avrebbe fatto bene), bisogna anche tessere un elogio di un Noberasco davvero convincente per la grinta dimostrata.

GABRIELE non si è mai arreso, ha commesso solo un piccolo errore veniale, un testa coda con leggera toccata, smentendo così la sua passata fama di pilota troppo irruente. Ha accettato con filosofia la supremazia del suo avversario, senza forzare il proprio limite, conscio del fatto che portare a termine una gara tanto difficile gli avrebbe fruttato un bel po' di esperienza il prossimo anno, quando sarà impegnato nel

campionato open ed in alcune prove dell'europeo con la Lancia 037. Detto dei due protagonisti più seguiti della gara, bisogna ricordare le regolari e fruttuose prestazioni dei «privati Celesia-Vierin e Rosselli-Tosi, entrambi su Lancia, rispettivamente terzi e quarti, e di Cerutti-Perazzi, quinti con una Manta di Conrero. Piero Canobbio ed Elsa Martinelli hanno finalmente concluso vittoriosamente il gruppo N, per una volta senza coincidenze sfortunate a loro sfavore. Sempre in gruppo N, da rilevare la gara di Gallione, il nome nuovo uscito dal Trofeo A112, che ha concluso il rally anzitempo per una picchiata, ma ha entusiasmato il pubblico. In gruppo A, invece, la vittoria è andata a Zanatta-Granata sull'Alfetta, ma tanti applausi se li sono meritati Ricotto-Sabena che con una piccola Fiat 127 hanno messo alle loro spalle molte vetture più potenti classificandosi secondi di gruppo. Il Cir va quindi in archivio con successo totale della Scuderia Grifone che, grazie al risultato di Sestriere, ha portato a Genova una doppietta essendo passati Tabaton-Tedeschini al secondo posto della classifica assoluta, alle spalle di Fabbri-Cecchini. A Sestriere era presente anche Fabrizia Pons, con l'assistenza degli amici Marietta-Mattioli, in gara con una Audi 80 Quattro gruppo N.

A112/Vittoria a Pizio Vernengo è l'under 23

SESTRIERE — Nato nel 1977 per volere della Lancia il trofeo A112 ha prodotto nei suoi sette anni di attività piloti che oggi sono ai vertici del rallyismo italiano ed internazionale: Bettega, Capone, Tabaton, Cunico, Cinotto, Paolo Fabbri, Caneva, per citare i più noti. Al 13. «Rally del Sestriere», ultimo appuntamento dell'edizione '84, i centododici vi sono però arrivati a giochi quasi interamente fatti con una quasi totale diserzione, solo 13 sono stati infatti i partenti. Contrariamente ad ogni pronostico di inizio stagione al friulano Pietro Corredig è andato meritatamente il trofeo e alla bergamasca Luisa Zumelli il femminile, rimanendo scoperta esclusivamente l'assegnazione del titolo under 23 per il quale erano in lizza due soli piloti: Vernengo e Panontin ambedue della scuderia Grifone. La gara ha visto un dominio ininterrotto di Aldo Pizio, si è aggiudicato 15 speciali lasciandone una a Panontin e una a Cavigioli che ha così bissato il successo ottenuto alla Targa Florio, prima prova della stagione: Vernengo e Panontin si sono dati battaglia a viso aperto. Leggero vantaggio iniziale di Panontin che, alla fine della 13. speciale precedeva il diretto rivale di 17" mettendo così, grazie alla legge degli scarti, una ipoteca sul trofeo. Ma nella prova seguente, l'insidiosa «Col Di Lys», il friulano sbiellava pagando 6" e ritirandosi all'uscita della prova stessa. Per Ennio Vernengo, al suo secondo anno di attività ed attualmente militare, è bastato controllare il suo nuovo diretto avversario per insediarsi nella seconda posizione e vincere il trofeo under 23.

Carlo Burlando

RALLY CIR

Sestriere, 8-9 dicembre 1984

Rally del Sestriere

Le classifiche

Absoluta: 1. Tabaton-Tedeschini (Lancia Rally) in 2.18'31"; 2. Noberasco-Cresto (Lancia Rally) a 5'44"; 3. Celesia-Vierin (Lancia Rally) a 11'07"; 4. Rosselli-Tosi (Lancia Rally) a 15'42"; 5. Cerutti-Perazzi (Opel Manta) a 17'41"; 6. Canobbio-Martinelli (Fiat Ritmo) a 22'16"; 7. Benazzo-Sini (Renault 11) a 23'23"; 8. Polastro-Costa (Fiat Ritmo) a 24'21"; 9. Lancia-Bertaglia (Fiat Ritmo) a 24'23"; 10. Maranghi-Nieri (Fiat Ritmo) a 27'37".

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Sbisà-Beria (Fiat 127) in 3.07'38"; 2. Gargantini-Rostagno (A 112) a 3'31"; 3. Massocci-Castelli (A 112) a 8'08"; 4. Volpi-Calovolo (A 112) a 9'33"; 5. Busso-Robasto (A 112) a 10'25"; 6. Castelli-Zerbino (A 112) a 21'52".

Classe 1600: 1. Ferranti-Sabadini (Ford Escort) in 2.53'25"; 2. Parlamento-Coda (Ford Escort) a 3'21"; 3. Marocco-Dolci (Samba Rallye) a 11'35".

Classe 2000: 1. Canobbio-Martinelli (Ritmo Abarth) in 2.40'47"; 2. Benazzo-Sini (Renault 11) a 1'07"; 3. Polastro-Costa (Abarth 125) a 2'05"; 4. Lancia-Bertaglia (Abarth 130) a 2'07"; 5. Maranghi-Nieri (Ritmo 130) a 5'21"; 6. Ferrara-Carassio (Ritmo 130) a 7'12"; 7. Garbarino-Cirillo (Ritmo 130) a 9'33"; 8. Fragale-Fornengo (Ritmo 130) a 14'37".

GRUPPO A

Classe 1300: 1. Ricotto-Sabena (Fiat 127) in 2.46'52"; 2. Pavia-Sitta (Samba Rallye) a 16"; 3. Sini-Tummino (127) a 12'09"; 4. Colombotto-Balocco (127) a 25'17"; 5. Espen-Del Santo (De Tomasso) a 41'51".

Classe 1600: 1. Cortese-Quaglia (Talbot) in 2.55'06"; 2. Gatti-Canta (Talbot) a 7'02"; 3.

Genti-Paglietti (Sunbeam) a 10'39"; 4. Baldi-Tasco (Vw Golf) a 18'24"; 5. Volschi-Veronese (Alfasud) a 21'43"; 6. Orsi-Fumi (Samba) a 22'22"; 7. Girola-Scialdo (Sunbeam) 29'29".

Classe 2000: 1. Capella-Virzi (Ascona) in 2.48'09"; 2. Valsania-Martinetto (Ascona) a 49"; 3. Davidod-Pastorello (Manta) a 2'48"; 4. Parola-Calmel (Ritmo) a 19'18".

Classe oltre 2000: 1. Zanatta-Granata (Alfetta) in 2.46'09".

GRUPPO B

Classe 2000: 1. Hristof-Stoian (Lada) in 2.53'37"; 2. Bianchi-Audibert (Visa) a 1'55"; 3. Arnaud-Delorme (Renault 5 turbo) a 8'07"; 4. Riberi-Martina (Renault 5 turbo) a 23'09"; 5. Giribaldi-Ballario (Beta Montecarlo) a 33'45".

Classe oltre 2000: 1. Tabaton-Tedeschini (Lancia Rally) 2.18'31"; 2. Noberasco-Cresto (Lancia Rally) a 5'44"; 3. Celesia-Vierin (Lancia Rally) a 11'07"; 4. Rosselli-Tosi (Lancia Rally) a 15'42"; 5. Cerutti-Perazzi (Opel Manta) a 17'41"; 6. Garosci-Cristiani (Lancia Rally) a 1.10'42".

A 112: 1. Pizio-Cavallaro 2.41'46"; 2. Vernengo-Bertione a 4'23"; 3. Cavigioli-Grossini a 6'18"; 4. Craveri-Fossato a 9'04"; 5. Berton-Castagno a 11'37"; 6. Barbieri-Mangini a 17'33"; 7. Bello-Mei a 20'38"; 8. Robino-Marchiori a 25'12".

LA CLASSIFICA FINALE DEL CIR

Absoluta: 1. Fabbri-Cecchini (Ritmo gr.A) p. 140; 2. Tabaton-Tedeschini (Lancia Rally) 126; 3. Maneo-Zangrandi (Ritmo gr.N) 122; 4. Boretti-Boretti (Lancia Rally) 80; 5. Dalla Pozza (Ritmo gr. A) 47; 6. Ferranti (Escort gr. N) 45; 7. Egizii-Nieri (Lancia Rally) 42; 8. Rossi-Toselli (Ritmo gr. N) 35; 9. Lazzarini (Ritmo gr. N) 32; 10. Bignardi-Galleni (Opel Manta) 28.

GRUPPO B: 1. Tabaton-Tedeschini (Lancia) p. 126; 2. Boretti-Boretti (Lancia) 80; 3. Egizii-Nieri (Lancia) 42; 4. Cinotto-Radaelli (Audi) e Runfolà-Poli (Lancia) 20.

GRUPPO A: 1. Fabbri-Cecchini (Ritmo) 140; 2. Dalla Pozza (Ritmo) 47; 3. Bignardi (Manta) 28; 4. Stagni (Manta) 27; 5. Galeone (Ritmo) 24.

GRUPPO N: 1. Maneo-Zangrandi (Ritmo) p. 112; 2. Ferranti (Ford) 45; 3. Rossi-Toselli (Ritmo) 35.

FEMMINILE: 1. Gremignani (Samba GLS) p. 95; 2. Bignardi (Manta) 60; 3. Contardi-Dutto (Ritmo) 15.

■ **FABBRI** — Paolo Fabbri, che era iscritto al Rally di Sestriere con una Ritmo gruppo N, non ha gareggiato, ma ha sostituito Radaelli (impossibilitato a raggiungere Sestriere) come ricognitore di Tabaton, per il quale ha lavorato anche Michele Rayneri.

■ **FIORIO** — Apripista d'eccezione a Sestriere Alessandro Fiorio, con una Fiat Uno, in coppia con il suo copilota del prossimo anno, Mario Ferfolgia. Fiorio junior, pur avendo dovuto fermarsi a poche prove dal termine, ha dimostrato a chi lo ha visto impegnato sulle prove un ottimo controllo di macchina che fa ben sperare per il suo futuro di pilota.



Sopra, Fabrizio Tabaton al Sestriere non ha commesso errori e ha vinto con facilità (FotoStudio 83). A sinistra, Gabriele Noberasco per la prima volta al volante di una Lancia Rally ha compiuto una magnifica corsa, arrivando secondo assoluto. Ha vinto la prima prova speciale (Attualfoto) Sotto, ripresa al via la Lancia «Olio Fiat» dei dominatori Tabaton-Tedeschini (FotoStudio 83)



Una delle immagini
tipiche del Rac.
Gli alberi di una
foresta britannica
fanno da cornice
alla Toyota di Eklund
(FotoBishop)



INCHIESTA / La crisi del rally inglese

PatatRac

Fino a pochi anni fa era un appuntamento immancabile del mondiale. Ora si è ridotto a una gara a scarsa partecipazione e interesse. Alcuni piloti ne contestano la formula segreta delle prove speciali; altri sono invece d'accordo. Abbiamo interpellato in merito vari personaggi del «giro» iridato: la maggioranza ha confermato l'attuale momento negativo della corsa

di Roberto Boccafogli

QUEST'ANNO sembrava di non essere nella solita grigia Inghilterra di fine novembre. I verdi prati dei parchi intorno alla città di Chester, illuminati da un sole addirittura stonato con il momento, accoglievano le prime miglia del Rally Rac, ultimo appuntamento della stagione iridata, con cortesia quasi esagerata. Anche il pubblico, come sempre numeroso e assiepato sulle transenne ai lati dei vialetti tipicamente inglesi, pareva volere confermare il fascino eccezionale di una gara che ha

segue





PatatRac

segue

sempre costituito uno dei momenti «top» del campionato mondiale. Più a nord, fra i prati impregnati di umidità del sud della Scozia, e nel buio delle foreste del Galles, la carovana del rally che si snodava lentamente era però inseguita da una domanda insistente: il Rac è in crisi? Poche vetture «veramente» ufficiali, e fra queste solo la Peugeot di Vatanen con reali possibilità di vittoria: l'impressione era di trovarsi di fronte a una scontata processione verso il traguardo finale di Chester. E il ricordo andava alle passate edizioni in cui si decidevano i campionati, in cui il mercato piloti attendeva solo la gara inglese per assumere i contorni definitivi per la stagione seguente.

IL RAC è in crisi? Abbiamo girato la domanda ad alcuni personaggi dell'ambiente dei rally iridati, e sono emerse, come era immaginabile, opinioni e considerazioni diverse. Volendo però trarre una conclusione, possiamo anticipare che la maggioranza degli interpellati ha suggerito quanto la formula del

Rally Rac si possa considerare per certi aspetti negativa, almeno superata. Uno dei pareri più indicativi, in questa direzione, è senz'altro quello di Cesare Fiorio.

«Non voglio ricorrere a giri di parole — ha affermato il direttore sportivo Lancia — sono e sono sempre stato convinto che il Rac sia la più grande mistificazione ralistica esistente. Si tratta di una gara modesta, almeno per quanto riguarda i contenuti

tecnici: c'è chi dice che è una gara impegnativa perché molto lunga, ma non dimentichiamo quante prove speciali non superano i tre chilometri di lunghezza. Le speciali nei parchi sono molto belle, spettacolari: ma dal punto di vista dell'agonismo c'è certamente di meglio».

— Voi della Lancia siete sempre stati contrari, ad esempio, alla formula delle prove speciali segrete, da fare senza le note del navigatore.



Più ancora che la Peugeot 205 T16 di Vatanen, in alto (FotoBaresi) e della Quattro «corta» della Mouton, pagina a fianco (FotoBishop), sono state vetture quali le Toyota, le Opel e le Nissan — sopra, quella di Salonen (FotoBaresi) — le protagoniste del Rally Rac '84

«E lo siamo ancora. Si parla tanto di queste speciali «segrete», ma per quanti lo sono davvero? Non per i piloti inglesi, di sicuro: loro sono abituati a gareggiare nelle zone del Rac per molti rally nazionali, e a forza di percorrerle, gara dopo gara, non è possibile che non conoscano a memoria qualche punto «critico», dove si trovano poi a guadagnare su chi davvero guida improvvisando. Quante volte ho sentito parlare positivamente delle prove speciali segrete, adducendo la motivazione che così tutti i piloti si trovano alla pari. Ma pensate che se in Italia si decidesse di organizzare, che so, un Sanremo con prove segrete, i nostri piloti, che nelle stesse zone gareggiano per numerosi rally nazionali, non si troverebbero in posizione di vantaggio? No, penso si tratti di una formula sbagliata. Poi ci si lamenta della scarsa partecipazione: sfido io, al Rac hanno sempre partecipato numerosamente i piloti britannici, ed è ovvio, e i nordici, che si trovavano a poter sfruttare una delle poche occasioni di gareggiare fuori casa. Ma perché la Lancia dovrebbe portare al Rac un Bettega, ad esempio? Un pilota italiano, per raggiungere il grado di competitività di altri avversari, dovrebbe gareggiare

in Inghilterra per almeno un anno, dopo di che dovrebbe disputare almeno un paio di edizioni del Rac. Solo così gli sarebbe possibile mettersi al livello dei migliori».

— Il Rac è destinato a morire, quindi?

«Non dico questo. È un rally per molti versi interessante: è abbastanza selettivo, si disputa in condizioni quasi sempre difficili. Ma si dovrebbe almeno arrivare a un futuro con le ricognizioni guidate, se non con prove vere e proprie che in Gran Bretagna pare siano impossibili da organizzare».

La pietra contro il Rac è lanciata anche da un altro suo «nemico» storico, Walter Röhrl.

«Sono felice che finalmente si punti l'attenzione sul fatto che il Rac non è un buon rally per il campionato mondiale — "spara" subito il tedesco due volte campione del mondo —. Anch'io, anni fa, ero affascinato da questo rally "segreto": c'era l'emozione di misurarmi con difficoltà che vanno al di là del sapere andare veloce, c'era il fascino dell'esaltare la propria prontezza di riflessi, per essere in grado di reagire a ogni difficoltà in tempi estremamente brevi. Poi, tutto è finito dopo avere toccato con mano quanto i piloti britannici, o di altre nazionalità ma ormai abituati a gareggiare in Inghilterra, siano realmente avvantaggiati. Non è impossibile mandare quasi a memoria alcune di quelle brevissime speciali che caratterizzano il Rac, ed è inutile che si tenti di sostenere che ciò non costituisca un vantaggio. Facciamo l'esempio di una curva particolarmente difficile, pericolosa: il pilota che la ricorda, che sa perfettamente cosa fare e quando per passare nel migliore dei modi, è ovviamente avvantaggiato nei confronti di chi si trovi ad affrontarla alla cieca. Sarà anche un rally affascinante, pieno di atmosfera di "vecchia Inghilterra", ma non è una gara leale».

«Non si può parlare di slealtà — ribatte Hannu Mikkola, compagno in Audi di Röhrl e quattro volte primo al Rac —. Alcuni piloti possono ricordare meglio di altri certe sezioni del percorso, ma mai al punto di ricordare curva dopo curva. E lo sterrato fangoso del Rac non ti perdona anche se sbagli una sola curva... Penso che il male del Rac sia invece nella sua collocazione nel calendario della gara: quest'anno siamo arrivati in Inghilterra a campionato ormai in archivio, e per questo motivo non c'è stata grande partecipazione. Penso che l'unico fattore che può deci-

dere la fortuna o la sfortuna di un rally sia la partecipazione: se ci sono molti concorrenti, allora è un rally di successo, altrimenti può anche essere la gara più bella del campionato — e penso che il Rac sia una gara stupenda per un pilota, — ma se ne parlerà sempre in termini di rally "scarso».

vato molto scocciato per non essere della partita.

«Se tanti si accaniscono contro il Rac, è segno che c'è qualcosa di sbagliato — afferma Markku —. Il fatto delle speciali senza note del navigatore, per esempio, non piace molto proprio per il fatto che nessuno vuole gareggia-

partecipare — c'erano solo Nissan e Toyota, il cui interesse per il mercato britannico è noto. O si cambia la formula o si cambia la data. Anche se nell'85, all'ultima gara di campionato, non ci sarà ancora un vincitore, sono certo che in Inghilterra gareggerà solo chi è in lotta per il titolo».



Un altro parere illustre: è quello di Sandro Munari, più volte presente al Rac ai tempi della sua militanza con la Lancia.

«Non voglio insistere sullo "scandalo" delle prove segrete solo per alcuni — afferma senza esitazioni —. Sarà anche vero che nessuno può ricordare tutto il percorso a memoria, ma ricordo che John Davenport, mio navigatore al Rac nel 1968, mi suggeriva continuamente cosa fare quasi ogni volta che ci avvicinavamo a punti critici. Non sarà conoscerlo a memoria, ma... Poi, diciamolo chiaro: a togliere interesse al Rally Rac c'è anche il fatto che solo con quattro ruote motrici si può combinare qualcosa. Chi avrebbe potuto, quest'anno, sfidare la Peugeot e le Audi? Penso che in un futuro in cui tutti avranno per forza la trazione integrale, anche il Rac potrà contare su una partecipazione migliore. Molti piloti, però, non gradiscono il rally inglese per le ragioni di cui si parlava prima: per questo motivo sarà meglio correggere, in qualche modo, il fatto delle speciali segrete».

A Markku Alen il Rac non piace. Non più di tanto, almeno. Eppure, chi quest'anno lo ha incontrato a seguire la gara può testimoniare di averlo tro-

re in condizioni di inferiorità rispetto a chi conosce il percorso meglio di lui. Trovo che sia sbagliato che un rally del campionato mondiale favorisca sfacciatamente qualcuno, e questo anche se i concorrenti dispongono, ad esempio, di vetture migliori. Io sono un pilota professionista, e se un rally, qualunque rally, fa parte del mondiale ritengo sia mio dovere disputarlo. Anche quest'anno avrei preferito gareggiare in Argentina, in Costa d'Avorio e al Rac, mentre invece la Lancia ha deciso il contrario. Se il Rac lamenta carenza di partecipanti, trovo giusto che si faccia qualcosa per cambiare».

«La formula del Rac ha qualche carenza, sono d'accordo — sostiene Jean Todt, "boss" del team Peugeot vincitore due settimane fa con Ari Vatanen —, ma penso che il suo male più grande sia la collocazione che ha nel calendario del mondiale. Chi può avere voglia di andare a un rally che non potrà mai vincere, nel finale di una stagione ormai decisa e con il pericolo di rischiare danni seri alle vetture o ai piloti per via della selettività del percorso? Quest'anno, ad esempio, oltre a noi e alle Audi inglesi — anche per il team Audi ufficiale ha infatti deciso di non

Chiude questa carrellata di opinioni Henry Toivonen, che al Rac del 1980 ha colto la sua unica vittoria iridata.

«È una follia fare gareggiare dei piloti su quasi novecento chilometri di prove speciali senza avere le note del navigatore — sostiene Henri —. Trovo che accorciando la gara, magari allungando qualcuna delle speciali troppo brevi, si potrebbe anche risolvere il problema delle ricognizioni, ora insolubile perché le autorità forestali britanniche non concedono i permessi per entrare nei tanti chilometri di foreste toccati dalla gara. In quanto al problema delle speciali segrete, non penso poi che i piloti locali siano tanto favoriti. È una accusa mossa dai piloti mediterranei, non abituati e quindi meno forti di inglesi e nordici su questo terreno. Il fatto è che il Rac, così com'è non è un rally veramente significativo. Ma se per rilanciare la partecipazione del Rac si rende necessario risolvere questo problema, allora è giusto che ci si provi. Non è giusto, in fondo, che un rally mondiale sia evitato perché troppo specifico. I responsabili faranno meglio a pensarci: la mia prossima vittoria al Rac la voglio cogliere contro avversari "veri"...».

(r.b.)

Buffum e l'Audi campione rally Usa

Mikkola re, Pregliasco KO

CARSON CITY - Festa grande per l'Audi in Nevada: Hannu Mikkola ha vinto il Carson City Rally al volante di una Quattro «Corta» garantendo nella prova di chiusura del Campionato statunitense il titolo marche alla casa tedesca mentre John Buffum con una Quattro «Lunga» terminando 2., si è assicurato il titolo piloti. Al via della gara l'Audi era in pieno inseguimento perché in testa nei due campionati

c'erano rispettivamente la Mazda e il neozelandese Rod Millen. All'Audi serviva dunque una vittoria per battere i giapponesi, mentre Buffum poteva arrivare anche solo 4. potendo far suo ugualmente il titolo. Per questo è stato chiamato Mikkola in aiuto di Buffum e l'Audi è riuscita nella doppia impresa. Disastroso è stato, per contro, il Rally della Mazda che ha visto Millen ritirato per rottura del cambio quando lot-

tava con Mikkola per il 1. posto.

IN GARA c'erano anche piloti di prestigio come lo svedese Ola Stromberg con una Saab prototipo e l'italiano Mauro Pregliasco, in coppia con Massimo Sghedoni, al volante di una Ferrari 308. Per entrambi poca fortuna: Stromberg ha rotto presto la pompa dell'acqua mentre Pregliasco già nella 2. speciale ha rotto un giunto. (c. c.)

RALLY 2 SERIE/La Fettunta a Grassini dopo i reclami

Scarpelli senza Speranza

BARBERINO VAL D'ELSA — Pareva essere andato tutto bene e invece il rally della Fettunta, l'unico di 2. serie che si corre in Toscana, ha avuto un finale a sorpresa. Il vincitore Scarpelli, che aveva compiuto una grande gara al volante dell'Alfetta Gtv, e il secondo arrivato Stefano Speranza, sulla Ritmo, sono stati esclusi dalla classifica a seguito di un reclamo presentato dallo stesso Speranza. Su entrambe le vetture sono stati riscontrati irregolarità nella parte interna del passaruota anteriore. Così, dopo una corsa risoltasi solo all'ultima prova speciale a portare a casa la Coppa dei primi sono stati Vareso Grassini e Daniela Baroncetti, classificati in terza posizione con l'Alfetta Gtv gr. N. Grassini ha costituito la sorpresa del rally. È stato al comando fino alla quinta prova speciale dimostrando di non temere la maggior potenza delle vetture di Scarpelli e Speranza così come Betti, che con la Golf soprattutto all'inizio si è inserito nelle posizioni di vertice. Alla gara ha anche partecipato Geri Pelli in coppia con Betty Tognana, i quali alla fine sono stati esclusi dalla classifica pure loro per aver montato gomme scolpite sulla Peugeot 205 Gti. La ragazza toscana, abituale copilota di Gianni Del Zoppo nel campionato italiano dei rally ha comunque trovato nel rally della Fettunta un motivo per porre l'accento sull'eccessiva combattività dei partecipanti: «Non si può correre col coltello fra i denti come ho visto fare oggi — ha detto — La mancanza di lunghezza adeguata delle prove speciali porta i piloti a correre col coltello tra i denti rischiando a non finire. Per questo infatti molte vetture sono uscite fuori pista, e francamente il numero è stato impressionante».

Fernando Morandi

RALLY 2. A SERIE

Barberino, 9 dicembre 1984

La classifica

Assoluta: 1. Grassini-Baroncetti (Alfetta Gtv) in 12'44"; 2. Betti-Fiorini (Golf Gti) 12'50"; 3. Fruzzetti-Morelli (Scirocco Gti) 13'01"; 4. Ottaviani-Nuraghi (Fiat Ritmo)

130) 13'01"; 5. Pelloni-Casari (Ritmo 130) 13'05"; 6. Maddii-Maddii (Alfasud) 13'13"; 7. Dasara-Terron (Opel Manta Gte) 13'17"; 8. Cecchi (Talbot Ti) 13'21"; 9. Bellosi-Iacuzzi (Opel Ascona) 13'23"; 10. Breschi-Gorgini (Opel Manta Gte) in 13'26.

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Michelotti-Giannini (A 112) in 14'36"; 2. Saccone-Crubellati (A 112) 14'41"; 3. Vitamia-Antonelli (A 112) 14'42"; 4. Zoli-Fusi (A 112) 14'44"; 5. Curone-Barbieri (A 112) 15'00"; 6. Giustini-Bolognesi (A 112) 15'05"; 7. Mocerlini-Ceccarelli (A 112) 15'08"; 8. Di Domenico-Benifei (Fiat 127) 15'42"; 9. Leva-Sciandra (Fiat 127) 15'54"; 10. Spinelli-Ghelli (A 112) 16'36"; 11. Martinetti-Minghetta (A 112) 17'28".

Classe 1300: 1. Turrini-Nannelli (Alfasud) in 14'49"; 2. Sorini-Cappellini (De Tomaso) 14'57"; 3. Pieretti-Maggiorelli (Alfasud) 15'00"; 4. Tommi-Rossi (Alfasud) 16'12"; 5. Tofani-Bandinelli (Alfasud) 16'33"; 6. Giuseppe-Coppi (Skoda) 18'04".

Classe 1600: 1. Betti-Fiorini (Golf Gti) in 12'50"; 2. Maddii-Maddii (Alfasud) 13'13"; 3. Cecchi (Talbot Ti) 13'21"; 4. Corvi-Benetti (Golf Gti) 13'48"; 5. Carrara-Morescalchi (Golf Gti) 13'50"; 6. Giorgini-Puccetti (Talbot Ti) 14'27".

Classe 2000: 1. Ottaviani-Nuraghi (Fiat Ritmo 130) in 13'01"; 2. Pelloni-Casari (Ritmo 130) 13'05"; 3. Dasara-Terron (Opel Manta) 13'17"; 4. Bellosi-Iacuzzi (Opel Ascona) 13'23"; 5. Breschi-Gorgini (Opel Manta) 13'26"; 6. Petrolani-Gentili (Ritmo 125) 13'39"; 7. Bongiovanni-Bongiovanni (Opel Kadett) 13'41"; 8. Squerri-Sampieri (Ar Gtv) 13'43"; 9. Bindi-Belli (Opel Ascona) 13'46"; 10. Cardelli-Galletti (Opel Kadett) 13'50"; 11. Franzoso-Bacchin (Opel Manta) 13'52"; 12. Togni-Bizzarri (Ar Gtv) 14'15"; 13. Rossi-Furlan (Opel Manta) 14'17"; 14. Sincovich-Martini (Opel Gte) 14'18"; 15. Tommasi-Favilla (Opel Ascona) 14'26"; 16. Crestani-Zanetti (Opel Kadett) 14'37"; 17. Battini-Pagni (Opel Kadett) 14'51"; 18. Mattiuz-Masoc (Opel Ascona) 15'00".

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Nencioni-Olivieri (A 112) in 14'40"; 2. De Ricco-Vanni (A 112) 14'42"; 3. Nerini-Paolieri (A 112) 14'44"; 4. Vescovi-Carrara (A 112) 14'52"; 5. Morelli-Man (A 112) 15'13"; 6. Tondello-Fenio (A 112) 15'24"; 7. Folegnani-Paoli (A 112) 15'34"; 8. Spagnolo-Parodi (A 112) 15'56"; 9. Ini-Pucci (A 112) 15'57"; 10. Mecarelli-Orlandini (Fiat 127) 16'25"; 11. Morelli (A 112) 18'23"; 12. Viggiano-Liessi (A 112) 18'41".

Classe 1400: 1. Vannuzzi-Giannelli (Samba Rally) in 14'49"; 2. Cellai-De Luise (Alfasud Ti) 14'59"; 3. Piya-Venturi (Samba Rally) 15'09"; 4. Tortorolo-Cordi (Opel Corsa) 15'36"; 5. Luconi-Marri (Visa Gt) 16'20"; 6. Leone (Talbot Samba) 17'26".

Classe 1600: 1. Sanesi-Dugini (Ford XR 3) in 14'06"; 2. Cavoli-Pancaldi (Ford XR 3) 14'22"; 3. Conti-Deri (Ritmo 105) 14'31"; 4. Monti-Bonfanti (Ford XR 3) 14'37"; 5. Barel-Galli (Ford XR 3) 15'20"; 6. Lancioni-Bartolomei (Alfasud Ti) 16'27".

Classe 2000: 1. Bensi-Pasut (Ritmo 130) in 13'32"; 2. Mammì-Tognoli (Ritmo 130) 13'39"; 3. Lenci-Tarulli (Ritmo 125) 13'40"; 4. Rosina-Besio (Ritmo 130) 13'42"; 5. Gori-Cecchi (Ritmo 125) 13'47"; 6. Vanni-Camilli (Alfetta Gtv) 13'58"; 7. Pazzagli-Francini (Ritmo 130) 14'00"; 8. Papi-Delle Piane (Ritmo 130) 14'05"; 9. Padovan-Brunello (Ritmo 130) 14'08"; 10. Antonelli-Turina (Ritmo 130) 14'17"; 11. Pilli-Zanchi (Ritmo 125) 14'25"; 12. Pasqui-Bozzi (Ritmo 130) 14'33"; 13. Porrini-Porrini (Fiat 131 R) 15'14".

Classe oltre 2000: 1. Grassini-Baroncetti (Alfetta Gtv) in 12'44"; 2. Benini-Gironi (Lancia Delta) 13'36"; 3. Mursia-Mursia (Lancia Delta) 14'29".

GRUPPO 2

Classe 1150: 1. Arfilli (Golf) in 14'43"; 2. Bertone-Maini (A 112) 15'02"; 3. Ceccanti-Spadoni (Fiat 127) 15'23"; 4. Olivieri-Figari (A 112) 15'27"; 5. Turci-Borghesi (A 112) 15'53"; 6. Padovan-Businaro (A 112) 16'07"; 7. Bertocci-Pedinelli (Fiat 127) 16'43"; 8. Guida-Raffaelli (A 112) 18'12"; 9. Adhara-Vannoni (A 112) 19'42".

Classe 1300: 1. Benassi-Pardini (Alfasud) in 14'07"; 2. Saloni-Pacini (Alfasud) 14'10"; 3. Dalla Colletta-Bin (Alfasud) 14'31"; 4. Lombardi-Lugli (Alfasud) 14'33"; 5. Cirio-Decora (Alfasud) 15'05"; 6. Antonelli-Tosi (Alfasud) 15'09"; 7. Ricci-Morelli (Alfasud) 15'11"; 8. Ferri-Tosi (Alfasud) 16'04"; 9. Simoneschi-Boni (Alfasud) 17'46".

Classe 1800: 1. Fruzzetti-Morelli (Scirocco) in 13'01"; 2. Chiusso-Carrara (Scirocco) 13'26"; 3. Benetti-Tosi (Golf Gti) 13'31"; 4. Santolini-Francini (Ritmo 75) 13'59"; 5. Fontanelli-Del Punta (Golf Gti) 14'10"; 6. Zavarini-Succi (Alfasud) 14'22"; 7. Venturini-Talbot (Ti) 14'23"; 8. Torricelli-Gragnani (Golf Gti) 14'48"; 9. Cassese-Cioffi (Ritmo 75) 16'17"; 10. Ferrali-Tringali (Renault 5) 16'44"; 11. Chiarini-Parentini (R 5 Alpine) 18'42".

RALLY 2 SERIE

Giancola ringrazia De Lucia

CASERTA — I fratelli Giancola, hanno vinto la 2. edizione del rally alto casertano, seconda serie organizzato dalla scuderia «Caserta

Corse». La vittoria dei fratelli di Isernia, meritata ma anche inaspettata, è stata però facilitata dal prematuro ritiro di De Lucia-Cataldi (Golf Gti). Per Vincenzo De Lucia si è trattata di una vera e propria sfortuna che lo ha colpito nel corso della terza prova speciale, quando gli si è rotta la frizione poco prima dell'arrivo costringendolo a rinunciare alla gara.

Sempre nel primo giro, nella speciale di Galluccio quasi a presagio di quanto sarebbe accaduto successivamente, sia Cante-Gagliardi che i fratelli Giancola hanno ottenuto un «parimerito» con De Lucia, ma i primi non hanno saputo approfittare della ghiotta occasione e, pur con un secondo di vantaggio sui Giancola alla partenza della quarta P.S., hanno gettato al vento ogni possibilità di vittoria, con due errori in curva nella prova di S. Pietro. Per Barbati-Pistone (Kadett GTE), terzi assoluti con 19 secondi di ritardo su Cante, la gara è stata solo una continua rimonta tesa a recuperare un testacoda che nella prima prova speciale ha loro precluso ogni possibilità di vittoria, mentre alle loro spalle, con un ritardo di sette secondi, l'equipaggio della matese racing Gaetani-Franco (Ritmo 130) ha patito per un braccetto un po' «traditore» ma è arrivato egualmente quarto.

Bruno Duval

RALLY 2. SERIE

1. RALLY ALTO CASERTANO

Rocca d'Evandro, 9 dicembre 1984

Le Classifiche

Assoluta: 1. Giancola-Giancola (Escort RS) 16'11"; 2. Cante-Gagliardi (Ritmo) 16'16"; 3. Barbati-Pistone (Kadett) 16'35"; 4. Gaetani-Franco (Ritmo) 16'42"; 5. Massaro (Ritmo) 16'47"; 6. Miniello-Di Lauro (Golf) 17'02"; 7. Mattei-Pari (Ascona) 17'12"; 8. Scialla-Centore (Kadett) 17'19"; 9. Esposito (Golf) 17'20"; 10. Teoli (Ritmo) 17'21".

GRUPPO N

Classe 1400: 1. Potito-Marianera (A112) in 17'56"; 2. Angelone (Visa) 18'05"; 3. Della Pia-Cirignano (Samba) 18'26"; 4. Vicentini-Alimonti (Opel Corsa) 18'37"; 5. Di Vossoli (A 112) 19'10"; 6. Marasulli-De Vito (Samba) 21'40".

Classe 1600: 1. Esposito (Golf GTI) in 17'20"; 2. Cenatiempo (Peugeot) 17'32"; 3. Natale (Ritmo) 20'51".

Classe 2000: 1. Gaetani-Franco (Ritmo) 16'42"; 2. Massaro (Ritmo) 16'47"; 3. Teoli (Ritmo) 17'21"; 4. Migliozi-Gallo (Ritmo) 17'38"; 5. De Angelis-Cellucci (Ritmo) 17'49"; 6. Giannini-Trinchieri (Ritmo) 17'55".

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Mastrangelo-Picariello in 17'32"; 2. Mura-Romanelli 18'16"; 3. Arciero 19'29" (tutti su A112).

Classe 1600: 1. Costantini-«Red» (Golf Gti) 17'29"; 2. Cipolla-D'Ambrosi (Alfasud) 21'49".

Classe 2000: 1. Giancola-Giancola (Escort RS) 16'11"; 2. Cante-Gagliardi (Ritmo) 16'16"; 3. Barbati-Pistone 16'35"; 4. Mattei-Pari (Ascon) 17'12"; 5. Scialla-Centore 17'19"; 6. Isidori-Paglia 17'49"; 7. Dell'Ascenza (Manta) 19'36"; 8. Crolla-D'Uva 21'13". Gli altri su Kadett GTE.

GRUPPO 2

Classe 1150: 1. Sassano 17'48"; 2. Di Tella-Gallo 18'49"; 3. Durante-Rossi 20'50"; 4. Donzelli-Andreoli (Panda 30) 22'29". Gli altri su A112.

Classe 1800: 1. Miniello-Di Lauro (Golf) 17'02"; 2. Ambrosone (Alfasud) 18'54".

SLALOM/Pulcianello chiude il Centro-Sud

Vinaccia a pieni punti

CASERTA — Con lo slalom di Puccianello si è concluso il 2. Campionato Centro-Sud di Slalom singolo - Trofeo Lancia Autoitalia organizzato dalla scuderia Caserta Corse e dalla ditta Motorsport di Caserta. Il campionato ha avuto un buon successo in termini di partecipanti, con punte di una ottantina di partenti, e anche il pubblico, presente nei diversi comuni ove si sono svolte le gare, ha seguito con simpatia le evoluzioni dei piloti. Si è aggiudicato questa seconda edizione il casertano Luigi Vinaccia (A 112 gruppo speciale 1150) che ha concluso il campionato a punteggio pieno e ha collezionato ben 14 vittorie di classe. Vinaccia è riuscito a precedere il napoletano Pericle Minghini (Fiat 500 Prototipo), anche lui a punteggio pieno, grazie a uno scarto migliore. Un altro casertano, Giuseppe De Maio (Alfasud gruppo speciale 1300) si è distinto nel terzo posto in classifica ancora a causa dello scarto. (b. d.)

Carlo Scola si ripete

ACRI — 43 piloti hanno preso il via sotto un sole primaverile alla terza e ultima prova del Campionato regionale slalom organizzato dalla Cosenza Corse su un percorso tortuoso e sporco di terriccio che ha messo a dura prova i piloti. Si è ripetuto Carlo Scola con la sua Osella PA10 spinta da un motore Alfa Romeo, alle sue spalle si è piazzato Mammone su Fiat X 1/9 1600 Gr. B, quest'ultimo è stato autore di una spettacolare uscita di strada subito dopo aver tagliato la linea di arrivo uscendone indenne causa terriccio. La classifica assoluta del campionato sarà pubblicata prossimamente poiché gli organizzatori non l'hanno al momento compilata. (l. m.)

SLALOM SINGOLO

Acri, 9 dicembre 1984

Slalom ad Acri

Le classifiche

Assoluta: 1. Carlo Scola (Osella PA10 gr. Nazionale) 2'36"95; 2. Mammone (Fiat x 1/9 1600 gr. B) 2'47"13; 3. Ferraiuolo (A 112) 2'47"96; 4. Mercuri (Fiat 126) 2'48"18; 5. Vizza (Prototipo Vizza) 2'48"50; 6. Iaquina (A A 112) 2'48"99; 7. De Luca (Simca) 2'49"91; 8. Chiodi (Golf GTI) 2'51"69; 9. Rizzo (Fiat 126) 2'52"73; 10. Morrone (R 5 Turbo) 2'55"01.

Categoria A: 1. Tiano (A 112) 2'59"46; 2. Luppulo (A 112) 13'8"62.

Categoria B: 1. Jaquina (A 112) 2'48"99.
Categoria C: 1. Martelli (Samba Talbot) 2'57"10; 2. Cavalcanti (Fiat X 1/9) 3'00"40.

Categoria E: 1. Russo (Ford Escort) 3'23"82.

Categoria E: 1. Morrone (R 5 Turbo) 2'55"31; 2. Cardamone 2'55"95; 3. Misasi (Opel Kadett GTE) 2'56"40.

Categoria F: Mercuri (Fiat 126) 2'48"18; 2. Rizzo (Fiat 126) 2'56"73; 3. Nigro (Fiat 126) 2'55"79; 4. Ferragina (Fiat 126) 3'00"18; 5. Barberio (Fiat 500) 3'01"87.

Categoria O: 1. De Luca (Fiat 500) 3'00"31; 2. Cedolia (Fiat 500) 3'04"40; 3. Bruno (Fiat 600) 3'06"68.

Categoria G: 1. Minervini (A 112) 2'57"93; 2. Grandinetti (Fiat 127) 3'00"44; 3. Filice (A 112) 3'01"17; 4. Pastore (fiat 127) 3'10"29.

Categoria H: 1. Ferraiuolo (A 112) 2'47"96; 2. Filice (A 112) 2'51"88; 3. Gervasi (Fiat 128) 2'59"71; 4. Lepore (A 112) 3'01"41.

Categoria I: 1. Toscano (Fiat 128 Sport) 3'02"16; 2. Pisani (Simca) 3'02"77; 3. Barreca (Fiat 128) 3'03"15; 4. Cozzolino (Mini Cooper) 3'03"27; 5. Pignataro (Simca Rally 2) 3'10"43.

Categoria L: 1. Mammone (Fiat X 1/9 Gr. B 1600) 2'47"13; 2. Chiodi (Golf GTI) 2'61"69; 3. Lo Schiavo (Golf GTI) 3'25"03.

Categoria M: 1. Dominici 3'01"35.

Categoria Speciale: 1. Scola Carlo (Osella PA 10 SM) 2'36"35; 2. Vizza (Prototipo Vizza) 2'48"50; 3. De Luca 2'49"61; 4. Scaglione (Fiat 126) 2'56"64; 5. Lavalle (Simca Rally 2).

KARTING/3. Trofeo del mare
Trecca di sabato

FANO — Oltre 300 piloti hanno partecipato sabato e domenica alle ultime 2 prove del 3. Trofeo del Mare. Nella Minikart ha vinto Trecca che, dopo essersi imposto il sabato, è stato preceduto da De Santis, Trulli e Malandrucò la domenica. Goffi nella 100 Cadetti e Tarquini nella Formula C si sono imposti in tutte le prove conquistando anche i rispettivi trofei di classe. Morbidelli con una vittoria la domenica e un secondo posto dietro Garelli il sabato ha conquistato il Trofeo della 100 Avenir. Nella 100 Nazionale la vittoria finale è andata a Biondini vincitore delle prove del sabato e ottimo secondo dietro Orsini la domenica. Vincendo entrambe le giornate Siena e De Angelis hanno conquistato rispettivamente il Trofeo della 125 Junior e dell'Intercontinentale C.

Giovanni Paterlini

KARTING

Fano (Pesaro), 8-9 dicembre 1984

3. Trofeo del Mare

Classifica finale

Minikart: 1. Trecca; 2. Trulli; 3. De Santis; 4. Malandrucò; 5. Cosetti.

100 Cadetti: 1. Goffi; 2. Candoli; 3. Bianchini; 4. Boldrini; 5. Tafà.

100 Nazionale: 1. Biondini; 2. Cappelletti; 3. Perticaroli; 4. Morara; 5. Magimigli.

100 Avenir: 1. Morbidelli; 2. Garelli; 3. Simoni; 4. Naspèti; 5. Drudi.

125 Junior: 1. Siena; 2. Marcelli; 3. Giombelli; 4. Fornari; 5. Brigato.

Intercontinentale C: 1. De Angelis; 2. Di Ferdinando; 3. Bizzarri; 4. Ferlini; 5. Saitta.

Formula C: 1. Tarquini; 2. Capitelli; 3. Battistini; 4. Benedetti; 5. Calcinari.

Per Falsone
vittoria vera

MAZARA DEL VALLO — Un tempo incerto ha fatto da cornice alla seconda prova del «Trofeo Autunnale», disputatasi il 3 dicembre sulla Pista Egadi di Mazara del Vallo. La gara riservata alla classe 60 Minikart ha registrato il primo successo di Falsone, che ha preceduto il concittadino Abela. Anche Antonino Ippolito ha gustato per la prima volta la gioia del podio, imponendosi nella 100 Nazionale, davanti ad Antonino Pedone. Alla sua seconda gara nella 100 Avenir, il giovane Messina ha continuato la serie di successi ottenuti nella 100 Nazionale. La gara della 125 Junior ha visto il successo di Marino, il quale ha approfittato del ritiro di Cicala. Vincendo per la seconda volta nella 125 C/Nazionale, Fugallo ha già conquistato il trofeo riservato alla sua categoria. (p. 1.)

KARTING

Mazara del Vallo, 3 dicembre 1984

2. Prova Trofeo Autunnale

Le classifiche

60 Minikart: 1. Falsone; 2. Abela; 3.

Ruggeri; 4. Di Libertò; 5. Cunsolo.

100 Nazionale: 1. A. Ippolito; 2. A. Pedone; 3. J. Bonomo; 4. Lo Cicero; 5. Giacatari; 6. Ferrara; 7. Falsone; 8. Scavone.

100 Avenir: 1. Messina; 2. Lo Brutto; 3. Italiano; 4. Cerchia.

125 Junior: 1. Marino; 2. Capizzo; 3. Genna; 4. Rosolia; 5. Caronia; 6. Tortorici; 7. Corso; 8. F. Ippolito; 9. Ferrigno; 10. Morrae.

125 C/Nazionale: 1. Fugallo; 2. Scurti; 3. Maggio; 4. Ciaccio.

Il trofeo
è di Pozzi

BORGOTICINO — Mauro Pozzi si è aggiudicato l'assoluto nel Trofeo d'Inverno svoltosi sulla Pista Azzurra, oltre a quello dell'Intercontinentale B. Nelle altre categorie Di Gesualdo ha conquistato il trofeo della Minikart, mentre Di Giacomini ha vinto la 100 Cadetti. Nella 100 Nazionale Papis si è aggiudicato il Trofeo nonostante l'uscita di pista nell'ultima prova costatagli il successo. Gilardi ha conquistato il trofeo della 100 Avenir mentre l'ultima prova è stata vinta da Bertecco. Il Trofeo per il miglior tempo di qualificazione è stato vinto da Corberi della 100 Nazionale. (g. pat.)

KARTING

Borgoticino, 9 dicembre 1984

Trofeo Inverno

Classifica finale

Minikart: 1. Di Gesualdo; 2. Forè; 3. Guarneri; 4. Giustizieri; 5. Ferrero; 6. S. Parilla.

100 Cadetti: 1. D. Giacomini; 2. Callegher; 3. Gemmo; 4. Lambertini; 5. G. Giacomini; 6. Soncini.

100 Nazionale: 1. Papis; 2. S. Seid; 3. Beretta; 4. Alfieri; 5. Belloni; 6. E. Seid.

100 Avenir: 1. Gilardi; 2. Beggio; 3. Pelenghi; 4. Gallarotti; 5. Scieghi; 6. Scialpi.

Intercontinentale B: 1. Pozza; 2. Centenari; 3. Buttolo; 4. Massari; 5. Viser; 6. Fondrini.

■ **ROVER.** Una Vitesse 3500 V8 parteciperà anche l'anno prossimo al campionato tedesco produzione. Il pilota della Rover sarà Olaf Manthey e la preparazione verrà realizzata dal Twr di Tom Walkinshaw che iscriverà direttamente la vettura.

■ **BARRON.** La monoposto di F. 3 del Barron racing ha sostenuto recentemente un test a Zandvoort guidata da Roberto Moreno, che in questo periodo è molto attivo come collaudatore.

■ **BERG.** Il secondo classificato nel campionato Marlboro di F. 3, il canadese Allen Berg, ha provato una Arrows-Bmw come premio per il suo piazzamento. I suoi programmi futuri, però, riguardano ancora la F. 3 inglese e, in secondo piano, la F. 3000.

Regolamenti: la Csaì da Alessi

ROMA — Il nuovo regolamento della CSAI che dovrebbe prevedere la figura dei delegati provinciali, allo scopo di migliorare la gestione dello sport in un Paese dalle problematiche piuttosto differenti tra Sud e Nord, sta trovando scogli imprevisti alla vigilia del varo. Per snellire la procedura, una delegazione di sportivi rappresentativi si è incontrata la scorsa settimana con il presidente dell'AC Italia Alessi. Assieme a Serena e Saliti, c'erano i delegati Solimena, Librizzi, Saitta, Bisoffi, De Sanctis mentre Pianta rappresentava l'Ancai e Silecchia il «Gruppo Fiat». Le scuderie erano rappresentate da Angiolini (Jolly Club), Leonetti (Tre Gazzelle), Cosentino (Nord Ovest); infine Causo rappresentava il G.G.G. Nella riunione è stato analizzato l'ostracismo messo in atto dall'AC Milano sulla questione dei delegati ed è stato notato come i contributi CONI, vengano talvolta mantenuti in conto corrente ACI in parcheggio e non corrisposti in tempo utile a licenziati e piloti che ne hanno diritto. Un futuro «sottoconto» potrebbe risolvere il problema della immediatezza ma in un cambio di meccanismi decisionali l'AC Milano potrebbe temere in merito ai contributi che fin'ora ha avuto per il GP d'Italia. Dunque, un esempio di come si tenta di sacrificare interessi di parte a quelli generali dello sport. (g. d.)

RALLY PARIGI-DAKAR/Presentato a Parigi il percorso '85

Sarà quel che Sahara

Cinquecentocinquanta equipaggi iscritti (350 auto, 150 moto e 50 camion): ecco le cifre del successo del raid organizzato da Sabine, il quale — per l'edizione che prenderà il via il primo gennaio prossimo — ha disegnato un tracciato di 14 mila chilometri

di Paolo Scalera

PARIGI — Chi si aspettava ancora una volta più uno show che una conferenza stampa per la presentazione della settima edizione della Parigi-Dakar, avvenuta a Parigi al Palazzo dei Congressi di Port Maillot, non è stato tradito. A cavallo di un bianco destriero, scortato da due Tuareg che montavano neri stalloni, Thierry Sabine, mentore e motore del rally più pazzo dell'anno, è entrato in scena accompagnato da canti africani, mentre un'abile regia riproduceva sul palco suoni e luci di un'alba sahariana. Questo è stato solo l'inizio della solita, istrionica esibizione del «magnifico», che tra motti di spirito e scroscianti applausi ha offerto in pasto al folto pubblico (circa 3000 persone) e ad una qualificata presenza di piloti, la sua ultima creazione: il percorso della Dakar 1985. Qualcosa era già trapelato, si sapeva che la gara, pur partendo sempre il 1 gennaio, sarebbe terminata due giorni dopo il solito, il 22 gennaio, ma non ci si aspettava certo che Sabine «regalasse» ai concorrenti altri 2000 km arrivando così ad un totale di 14.000, da percorrersi attraverso l'Algeria, il Niger, il Mali, la Mauritania e il Senegal. 550 equipaggi iscritti, suddivisi in 350 auto, 150 moto, 50 camion sono il bilancio di un successo che non accenna a diminuire e che ormai ha coinvolto non solo gli appassionati e gli «amateurs»: Jacky Ickx, Jochen Mass, Bernard Darniche, René Metge, e poi Colson, Sarrazin, Jaussaud, Jarier, Lartigue, Marreau sono solo alcuni dei nomi noti iscritti su Porsche, Audi Quattro, Mercedes. Grandi campioni e debuttanti, tutti nello stesso calderone, sottoposti alla dura legge del deserto, formano l'esplosivo cocktail che è l'essenza stessa del rally. «Lo strapotere della Porsche nella sesta edizione può avere raffreddato i dilettanti — ha detto

Sabine — ciononostante essi rappresentano ancora l'85% degli iscritti, e proprio per loro, nei quali mi riconosco, ho preparato un percorso più duro e selettivo. Quest'anno non si potrà far conto solo sulla macchina — ha continuato le Magnifique — bisognerà sapere anche navigare perché ho preparato la più lunga tappa mai tentata nel Ténére: 1900 km partendo da Agadez e toccando Dirkou, Chirfa, Iferouane, per poi tornare ad Agadez. Questo percorso sarà compiuto in due giorni e rappresenterà l'ormai consueto raid Santos de Cartier, il cuore del raid».

PIÙ CHE IL CUORE, secondo noi questo sarà l'inferno. A

partire infatti da Chirfa i concorrenti si dirigeranno su Iferouane con il solo aiuto della bussola, senza nessuna altra indicazione, e da lì, in piena notte, affronteranno una prova speciale di 335 km che li farà tornare ad Agadez dove — evento storico — li attenderà un giorno di riposo. Che sia questo il momento chiave del rally è dimostrato anche dal fatto che alle moto sarà risparmiata l'ultima «speciale» notturna. «Troppo pericolosa — ha specificato Sabine, aggiungendo sornione: e poi noi avremo il nostro da fare per recuperare i dispersi». Ecco dunque svelato il «regalo» di Sabine: un giorno di riposo il 12 gennaio dopo una tappa orga-

nizzata con lo scopo di falcidiare la carovana. Non è un mistero, infatti, che nessuna organizzazione, compresa la TSO di Sabine, può riuscire a portare da Algeri a Dakar 550 veicoli provvedendo a benzina e cibo per tutti. Per far ciò, sarebbe necessario un esercito. Per questo motivo Thierry Sabine ad un certo punto del raid ha inserito, una di seguito all'altra, due tappe massacranti che hanno lo scopo di sfoltire i ranghi e alleggerire il lavoro dell'organizzazione. Crudele, certo, ma perfettamente nello spirito della corsa che per la ormai prossima edizione si fregia del «lay-out» «I nuovi avventurieri». Un sottotitolo affascinante, ma che molti malediranno quando, dopo il giorno di riposo, si ritroveranno davanti alle ruote i 1200 km di pista nel Sahel che fanno parte della tappa-maratona 2 giorni non stop che porterà i «sopravvissuti» da Agadez a Gao, nel Mali, ad un passo dalla mitica città di Tombouctou. «Volevate più sabbia, più difficoltà — ha ghignato Sabine — eccovi dunque l'intero Ténére. Non ancora soddisfatto, Thierry ha poi aggiunto al Mali la Mauritania. Da Tombouctou il raid infatti giungerà a Nema dove i fortunati si potranno confrontare con un nuovo tipo di difficoltà: «In Mauritania la bussola non basta, bisogna saper leggere le carte. E bene», ha affermato Sabine. C'è stato anche chi, però, si è lamentato dell'assenza della Guinea. Evidentemente, non solo il deserto entra nel sangue, ma anche la giungla. Si è pensato a problemi politici, ma mr. T.S., serafico, ha spiegato: «Il nuovo presidente della Guinea ha accettato entusiasticamente la mia proposta ma quando sono andato a cercare un passaggio adatto fra Kayes (Mali) e Labe (Guinea) ho tro-

La Parigi-Dakar giorno per giorno 3 settimane senza respiro

- 1/1 - Parigi-Sète - 1076 km sulla N. 20 (trasferimento).
- 3/1 - Algeri-Ourgla - 628 km (trasferimento).
- 4/1 - Ouargla-El Golea - 300 km (speciale). Pista molto dura.
- 5/1 - El Golea-In Salah - 430 km (speciale Chababa-Ain Gettala).
- 6/1 - In Salah-In Amguel - 628 km (speciale) 500 km El Krenig-In Ekcier (trasferimento).
- 7/12 - In Amguel-Tamanrasset - 263 km (speciale).
- 8/11 - Tamanrasset-Iferouane - 550 km (speciale, sabbia).
- 9/1 - Iferouane-Agadez - 360 km (speciale, montagna).
- 10/1 - Agadez-Dirkou (via Fachi-Bilma) - 655 km (speciale, sabbia).
- 11/1 - Dirkou-Iferouane-Agadez (via Chirfa-Adrar-Bous) - 844+360 km.
- 12/1 - Riposo a Agadez.
- 13/1-14/1 Agadez-Gao (via Gall-Tahoua-Talcho-Anderam Boukane-Menaka-Ansongo) - 450 km (speciale), 310 km (pista), 408 km (trasferimento).
- 15/1 - Gao-Tombouctou 424 km (speciale).
- 16/1 - Tombouctou-Nema (via Nampala) - 412 km (speciale) +310 km (speciale).
- 17/1 - Nema-Tichit - 500 km.
- 18/1 - Tichit-Kiffa - 440 km (speciale).
- 19/1 - Kiffa-Kayes - 300 km (speciale).
- 20/1 - Kayes-Kedougou - 320 km (speciale) via Santadougou.
- 21/1 - Kedougou-Tambacounda-Sali Portudal - 360 km (speciale) 500 km (trasferimento) via Kossanto-Dialakoto-Tambacounda.
- 22/1 - Sali Portudal-Dakar (via Thies-M'Boro) - 80 km (spiaggia).

N.B.: il chilometraggio indicato in ogni tappa non è sempre il totale giornaliero perché in molte tappe la TSO non ha precisato la lunghezza del trasferimento.

segue



Spettacolare come sempre la presentazione della Parigi-Dakar: l'organizzatore Thierry Sabine è arrivato in sella ad un cavallo bianco, scortato da due tuareg. In basso, la pianta della corsa che partirà il primo gennaio da Parigi: sono 14.000 km

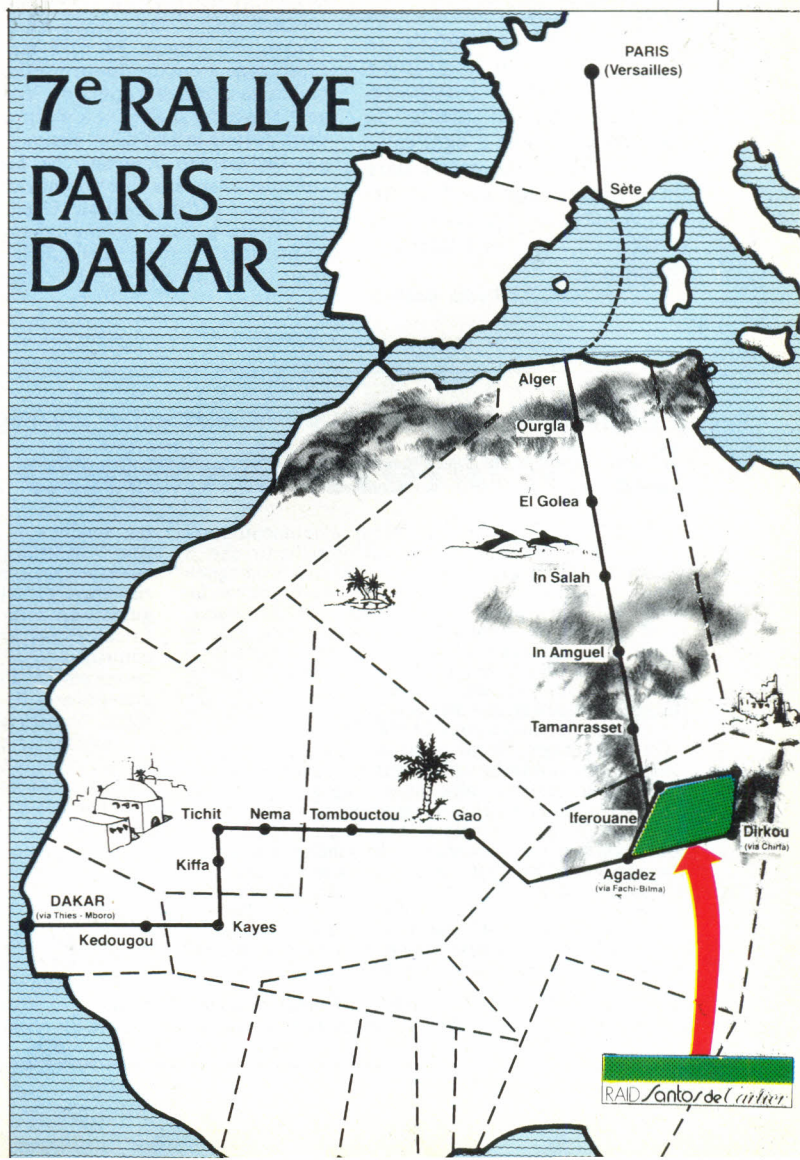
Cos'è il «Raid Santos de Cartier» Da perdere la bussola...

DA TRE ANNI ormai Cartier, uno degli sponsor della TSO, ha il privilegio di dare il nome ad una corsa nella corsa. È il raid Santos, dal nome del mitico Santos Dumont, grande amico di Cartier ed esploratore. Quest'anno il raid durerà due giorni, dal 10 gennaio all'11 gennaio per un totale di 1900 km per le auto e 1565 km per le moto. La differenza di chilometraggio è dovuta al fatto che i motociclisti non prenderanno parte alla speciale Iferouane-Agadez, che sarà percorsa in piena notte. Nell'insieme il 3. raid Santos de Cartier è la più lunga tappa mai fatta nel Ténéré. Il 10 gennaio la bussola sarà puntata su Dirkou: ben 655 km sul duro terreno del Sahel, passando per l'ormai leggendario «Arbre du Ténéré» sulla via di Dirkou, ci si dirigerà verso Bilma su una pista che attraversa il tratto caratterizzato da dune giganti. L'11 gennaio, partenza da Dirkou verso Chirfa e Iferouane: 910 km da percorrere senza l'aiuto del

road-book aiutandosi solo con la bussola. Da Iferouane ad Agadez 335 km di montagna nel territorio dei Tuareg per un totale di 1245 km in una sola tappa. I motociclisti per ricongiungersi ad Agadez da Iferouane useranno la via di Arlit.

■ **ALLA PRESENTAZIONE** della Parigi-Dakar, Thierry Sabine suona sempre la grancassa, è una sua abitudine infatti apparire il più magnifico possibile. Quest'anno, però, oltre alla grancassa ha suonato anche la...batteria, presentando un disco edito della RCA con due titoli: «Paris-Dakar» e «Remix Motors». Thierry, più impacciato con le bacchette che con la bussola, ha suonato in compagnia del gruppo «Les nouveaux aventuriers».

■ **VINCITORE** della Parigi-Dakar, categoria camion, nel 1982 e 1983, Georges Groine riparte anche quest'anno alla guida di un veicolo da 10 tonnellate. Con lui, in cabina, una graziosa attrice, Chantal Nobel. Navigatore del Mercedes 1936 AK un americano, Bernard Malferriol. Il camion ha una velocità di punta di 160 kmh.



RAID Santos de Cartier

Sarà quel che Sahara

segue

vato solo piste impossibili dove per poco, durante la ricognizione, non ho perso un veicolo. Sono stato costretto a fermarmi una notte nella giungla e nell'oscurità siamo stati attaccati da alcuni leoni isolati. Portare la gara in quel posto sarebbe stato da pazzi criminali». Il resto, dunque, traendo le dovute conclusioni, sarebbe per gente sana di mente...

ECCO QUA, DUNQUE, la Parigi-Dakar 1985. Una gara, un rally, un raid, un'avventura che si può anche non amare, ma che non può non affascinare. I puristi dei rally, come al solito, storceranno il naso e parleranno del Safari. Ma il Safari è un altro tipo di gara, magari massacrante per le vetture, ma che certo non coinvolge gli uomini come la Dakar. Togliete ai 22 giorni di corsa il 1. gennaio parigino, due giornate di nave fra Sète e Algeri, lo stop del 12 e rimarranno solo 18 giorni e più di 13.000 km da percorrere. Sono 722 km di media da lasciarsi alle spalle a ogni calar del sole. Se Sabine voleva dare un ulteriore connotato di durezza alla sua scampagnata in terra d'Africa, c'è perfettamente riuscito.

Paolo Scalera

■ **LA PARIGI-DAKAR** ha da sempre attratto nomi famosi. Nel 1982 fu la volta del figlio del premier inglese Margaret Thatcher, Mark, il cui nome da allora è rimasto legato alla scarsa abilità di navigatore della sua compagna che lo fece perdere nel deserto. Quest'anno, come è già noto, al volante di un camion Astra ci saranno i coniugi Casiraghi insieme al 4. classificato della scorsa edizione, Arcangioli. Qualcuno però potrebbe domandarsi: Casiraghi? Chi è costui? Semplicemente il giovane maritano della graziosa Caroline di Monaco che, sfruttando la notorietà della consorte, dopo aver partecipato con scarso successo a qualche rally africano, tenta ora la prova più dura. Chi tornerà per primo sui propri passi: lei o lui?

■ **ANCHE QUEST'ANNO** Autosprint seguirà la Parigi-Dakar con la HB-Mercedes 230 GE che tanto bene si è comportata nella scorsa edizione. In macchina con il nostro equipaggio un nome altrettanto noto di quello del «Principino» di Monaco: Guccio Gucci che, nella veste di navigatore, porterà in Africa un tocco di *made in Italy*, lo stesso che ha accompagnato alla vittoria nel mondiale dei 12 metri S.I. contro «azzurra» la splendida «Victory».

■ **LA PARIGI-DAKAR 1985** vedrà presente anche una vettura della Peugeot. Si chiama P4 ed è una fuoristrada a quattro ruote motrici realizzata in collaborazione da Peugeot-Mercedes e Stejr. La vettura verrà portata in gara da un equipaggio dell'esercito francese che ha commissionato alle case produttrici una grossa partita di questi veicoli. La vettura monterà cerchi italiani Cromodora e impianto di illuminazione sempre di provenienza italiana.

La Dakar '85 spiegata da Thierry Sabine

Lontana dalla civiltà

PARIGI. Quest'anno è parso un po' ingrassato ma non ha perso il fisico da sportivo dell'uomo che si avvicina ai 40 anni con disinvoltura. Con un buon polso di ferro ha tenuto il bianco destriero con il quale è salito sul palcoscenico e certo non è parso imbarazzato quando i due tuareg lo hanno affiancato per tranquillizzare l'animale terrorizzato dai colpi di flash. Fosse anche ruzzolato in terra, Thierry Sabine si sarebbe, probabilmente, solo spazzolato il fondo dei pantaloni rialzandosi con un «voilà». Inconscienza o grande talento? Se lo domandano in molti, certo comunque una buona dose di intelligenza («le Magnifique» la possiede. I concorrenti lo adorano. Per poi odiarlo durante il raid. E amarlo di nuovo nell'attesa della seguente edizione. «Il 1. gennaio 1985 partirà una Parigi-Dakar nuova, più dura, massacrante. Non un ritorno alle origini, perché la Dakar faticosa lo è sempre stata, ma più pura, lontana dalle città e dai grandi centri abitati»). Così Sabine inizia a spiegare la Parigi-Dakar n. 7. Una corsa che si differenzierà da quella passata perché si svolgerà sempre lontana dalla civiltà. «Quest'anno siamo passati per Nya-mey, Yamassoukrou, Freetown. Erano soste di grande fascino perché portavano la realtà della Dakar sotto gli occhi di tutti, ma

erano pericolosi».

UNA PARIGI-DAKAR sempre più dura, più pericolosa, più massacrante... Il solito ritornello: «Ma no. La corsa è sempre la stessa: dura. Di anno in anno però le difficoltà aumentano. Nel 1985 ci sarà la traversata del Ténéré con la sola bussola, senza nemmeno una balise ad indicare la via, poi la tappa-maratona di 1600 km, quindi il deserto della Mauritania. Manca la Guinea come è noto, ma il trasferimento da Kayes, nel Mali, a Labe era impossibile. Veramente impossibile». Niente Guinea, dunque, però quello del Mali è un gradito ritorno: «Il Mali è una terra stupenda, dai paesaggi sempre vari, diversi, che mi ha accolto sempre con amicizia. Per questo motivo, grazie all'occasione della gara, io trasporterò lì medicinali, di cui hanno molto bisogno, come in Mauritania porterò materiale agricolo».

— Per quale motivo ha scelto la Mauritania come sede di ben tre tappe?

«Questo paese l'avevo in testa da due anni. La Mauritania è un quadro bellissimo nel quale incorniciare le tappe: montagne, mari di sabbia, distese di dune... Se da Agadez a Gao saranno i piloti a dettar legge, da lì in poi sarà il momento dei navigatori. Solo dopo aver passato la Mauritania gli equipaggi potranno pensare di poter arrivare a Dakar».

Il pilota di F. 1 oratore in un interessante convegno sulla circolazione

La sicurezza secondo Patrese

BOLOGNA — Sicurezza sulle strade: al momento resta una chimera ma il dibattito sull'argomento che il «Corriere della Sera» e la «Regione Emilia Romagna» hanno organizzato nell'ambito del Motor Show ha messo a fuoco i punti più interessanti del problema. Ogni oratore ha riportato impressioni personali in merito alla sicurezza ma l'opinione generale è che tra il Codice della Strada fermo ormai al 1959 e l'organico della Polstrada, rimasto inalterato dal lontano '62 (quando i veicoli circolanti erano poco più di 3.500.000 mentre ora arrivano a circa 24.000.000), la circolazione italiana sia degna di un paese del terzo mondo. Ad esempio, il presidente della Confetra, Cremonese, ha negato, dati statistici alla mano, che gli autoveicoli commerciali siano i maggiori responsabili degli incidenti stradali ma ha evidenziato come in effetti l'Italia sia considerata «terra di nessuno» dai guidatori stranieri che ne approfittano per comportarsi come a casa loro non farebbero mai. E per i «terroristi della strada», ha proposto speciali pattuglie «anti-terrorismo» e l'abolizione dell'articolo 141 del Codice che prevede la «conciliazione» immediata, tramite una piccola ammenda, in caso di superamento dei limiti di velocità.

L'ESPERIENZA DELLE CORSE. Simpatico anche l'intervento di Riccardo Patrese che era stato chiamato

per mediare la sua capacità di pilota di F.1 con i problemi della circolazione normale. E dall'algo della sua esperienza, Riccardo ha fissato quattro paragrafi da rispettare per diventare validi piloti da autostrada: 1) guidare tenendo sempre conto della propria condizione fisica; 2) cercare di prevenire il possibile incidente controllando le reazioni degli altri automobilisti; 3) tenere sempre d'occhio gli specchietti retrovisori; 4) non dimenticarsi dei limiti di velocità. Il presidente dell'AC Italia, Rosario Alessi, ha invece sottolineato soprattutto la necessità di un nuovo Codice che non preveda la attuale depenalizzazione dei reati. Ora infatti l'unico rischio è una multa anche nei casi più gravi mentre secondo Alessi la patente a punti sarebbe un ottimo deterrente per calmare gli spericolati. Altro intervento incisivo, quello di Luca Goldoni che con la consueta verve ha portato la sua esperienza di automobilista-tipo. E ha ricordato la multa per il classico freno a mano che non funziona, quando invece all'uscita di una galleria autostradale non c'è mai una pattuglia per «pizzicare» l'autotreno in flagrante situazione pericolosa. Ma, gira e rigira, il problema è sempre quello; manca una precisa politica pro-sicurezza e non a caso tra i paesi CEE siamo sempre gli ultimi ad adeguarci. (d. b.)

Un esercito i distratti della guida

L'elenco riporta le più frequenti cause di incidenti d'auto accaduti in Italia nel 1982.

Guida distratta o andamento indeciso	51.722
Mancato mantenimento della distanza di sicurezza	36.890
Mancata precedenza al veicolo proveniente da destra	16.989
Mancato rispetto dello «stop»	10.182
Mancato rispetto del segnale «dare precedenza»	19.739
Marcia contromano	14.405
Mancato rispetto delle segnalazioni semaforiche	5.562
Eccesso di velocità	35.606
Svolta a sinistra irregolare	6.449
Sorpasso all'incrocio	3.290
Marcia non in prossimità del margine destro della carreggiata	4.913
Mancata precedenza ai pedoni sulle strisce pedonali	3.350

**AUTO
SPRI
NT**

L'Audi completa la gamma a trazione integrale

SPECIALE

SULLA STRADA

Quattro al traguardo

Servizio a cura
di Carlo Massagrande





Realizzati otto modelli in due anni

Dieta integrale

Con la presentazione a St. Moritz della nuova Coupé, della 100, delle 100 e 200 Avant, l'Audi ha chiuso puntualmente il ciclo produttivo delle versioni a trazione 4x4. La prossima novità? Un cambio «magico»

ST. MORITZ - Più di una presentazione di nuovi modelli e cioè dell'Audi Coupé Quattro, dell'Audi 100 Quattro, delle Audi 100 e 200 Avant anche queste nella versione Quattro, si è trattato di un traguardo molto importante raggiunto dall'Audi: 8 modelli della gamma Audi nella versione «Quattro» cioè con trazione integrale permanente sulle quattro ruote. Un successo di Ferdinand Piech che proprio due anni or sono sempre a St. Moritz garantì una gamma completa dei modelli a trazione integrale entro un paio di anni e ha mantenuto l'im-

pegno. Ma il successo di Piech è il successo dell'Audi, questo ingegnere che sul biglietto da visita è vicepresidente ma che nel contempo è tecnico, è uomo di p.r., è addetto commerciale, è progettista. È soprattutto la persona che ha creduto nell'Audi, che ha voluto salvarla assumendosi piena responsabilità contro pareri (allora) contrari del gruppo Volkswagen, ha saputo dare alla marca «dei quattro cerchi» un'impronta particolare, nuova, coraggiosa, rivoluzionaria, quella di sostenere a viso aperto la validità della trazione integrale permanente. Ma



Audi

i fatti gli hanno dato ragione: i rallies costituiscono un banco di prova indiscutibile, inoppugnabile: e proprio su questo terreno le Audi stanno dimostrando la loro indiscussa, attuale superiorità. Anche nel 1984 due sono stati i titoli mondiali. In brevissimo tempo, da marca quasi da «buttare», esageriamo naturalmente, è diventata l'immagine prestigiosa del gruppo. Oggi giorno possedere un'Audi, e in particolare un'Audi Quattro, significa essere persona che conta: rappresenta insomma un status symbol. La quattro ruote motrici dell'Audi sul mercato rappresenta sì un lusso, ma anche sicurezza, prestigio e tanto tanto sport. Purtroppo costano molto in rapporto naturalmente alla media dei prezzi correnti, ma nel contempo offrono tanto di più. Costano molto soprattutto in Italia, un Paese che apprezza molto i pregi tecnici, perché l'Iva incide da noi per il 38% (quasi tutte dispongono ora dei motori 2200 all'infuori dell'Audi 80 Quattro con motore 1800 e Iva al 20%). Entro due anni, però, verranno realizzati motori di due litri appositamente per il mercato italiano. Le nuove Audi, proprio per il tipo di trazione permanente sulle quattro ruote con dispositivo di bloccaggio dei differenziali posteriori e intermedio, dispongono di un assale posteriore completamente nuovo che ha potuto essere montato in sostituzione dell'assale originario senza sostanziali modifiche al sottofondo della vettura. Vediamole.

AUDI COUPÉ QUATTRO. Grembialine frontali e posteriori con funzione di spoiler, copridisco integrali, coefficiente Cx abbassato a 0,36, sedili sportivi, servosterzo rinnovato, motore cinque cilindri di 2200 cc. Audi Coupé e Audi Quattro si rassomigliano in molti particolari. Cambio meccanico a cinque marce. Plancia a strumenti rotondi. Dell'Audi Coupé monotrazione presentata nel 1980, ne sono stati venduti oltre 100.000 esemplari.

AUDI 100 CS QUATTRO. Cx 0,30, nuovo assale posteriore. Interessante il nuovo limitatore di frenata sull'assale posteriore che reagisce alle accelerazioni trasversali. Riduce la forza frenante all'assale posteriore nelle frenature in curva, in misura tale da evitare un frenaggio eccessivo della ruota posteriore interna alla curva che non è sollecitata. Sospensioni e ammortizzatori uguali a quelli del-

segue

Questa è la musica della FORMULA UNO Un'occasione straordinaria per tutti i ferraristi

L'INNO DELLA FERRARI

VAI FERRARI!

103

GIACOBAZZI
LAMBRUSCO d.o.c.



Dante Meschiari

LA CANZONE DEL PILOTA

UN ALBUM-DISCO FANTASTICO A UN PREZZO FANTASTICO 10.000 LIRE

Prego inviare al sottoindicato indirizzo n. _____ copie dell'album-disco «Vai Ferrari» al prezzo di **L. 10.000** cadauna.

Ho pagato anticipatamente l'importo di L. _____

- allego assegno circolare o bancario
- allego ricevuta di vaglia postale
- allego ricevuta di versamento sul c.c. postale n. 12287405 intestato a SPRINT MARKET s.r.l. via dell'Industria 6 - 40068 SAN LAZZARO DI SAVENA (BO) (È obbligatorio indicare la causale del versamento)

NOME COGNOME

VIA E NUMERO

CAP CITTÀ PROVINCIA

Non inviare denaro contante - Non si effettuano spedizioni in contrassegno

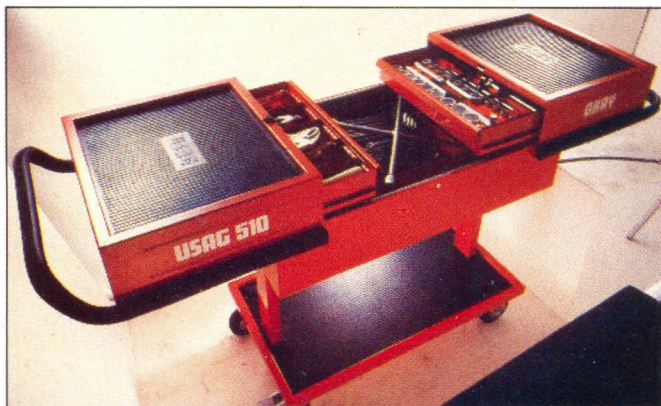


Panoramica della gamma Audi nella versione Quattro. Sopra gli otto modelli a trazione integrale più la versione sport del Coupé. Sopra a sinistra, ancora il Coupé in prova a St. Moritz. Qui a sinistra, la 100 Avant, particolarmente adatta, insieme al modello 200 Avant al traino di roulotte o barche. Sotto, la versione 100 GS della Casa tedesca, sempre con 4 ruote motrici



**AUTO
SPRI
NT****USAG**

I misteri dell'officina



CONTINUA LA SERIE DELLE DOMANDE PRESELTE

Anche questa settimana pubblichiamo due domande inviate dai lettori che hanno partecipato al nostro concorso.

Se una frizione si inonda d'olio come si può arrivare alla più vicina officina?

domanda formulata da **Giuseppe Perillo** di Pompei

RISPOSTA: Verificatasi questa circostanza, bisogna far slittare la frizione fino a scaldarla al punto da poter viaggiare. È opportuno che messa in movimento non si cambi la marcia innestata, cercando di raggiungere la più vicina officina, dove il problema è facilmente risolvibile, se l'officina è adeguatamente attrezzata. Il carrello USAG OKAY 510—511 (nella foto) nei vari assortimenti, offre la possibilità di disporre di attrezzi professionali nel massimo ordine e disponibili dove servono.

Perché a volte la batteria appare totalmente scarica mentre invece basta smuovere i morsetti della batteria perché essa riprenda il perfetto funzionamento?

domanda formulata da **Paolo Pieroni** di Roma

RISPOSTA: La causa di questo inconveniente è normalmente attribuibile ad ossidazioni sui morsetti. È opportuna quindi una periodica manutenzione per mantenerli puliti, eventualmente proteggendoli con prodotti specifici. Per effettuare questa operazione basta allentare i dadi di ferro con l'ausilio di una chiave USAG 252 della misura da mm. 10 o da 13 (nella foto). Se il problema della ossidazione si verificasse con estrema frequenza è sufficiente fissare, con del nastro isolante, una moneta da 10 lire sull'involucro superiore della batteria stessa a metà tra i morsetti.

Ricordate il regolamento?

RICORDATE il regolamento del concorso? Su Autosprint n. 27 è stato pubblicato integralmente. Per rinfrescarvi la memoria, ripresentiamo qui una breve sintesi degli articoli 3, 4 e 5. Partecipano al concorso coloro che, usando l'apposita scheda, hanno fatto pervenire entro il 28 settembre 84 un quesito riguardante i motori.

A giudizio insindacabile del Direttore di AS, sarà scelta la «domanda più interessante» e all'autore di questa sarà assegnato il premio consistente in una cassetta USAG mod. 527 M con 171 utensili per meccanici.

Tra i partecipanti-Soci del Club AS 84, infine, sarà estratto a sorte un nominativo al quale sarà offerta una visita alla sede della Ferrari di Maranello.

SULLA STRADA

Dieta integrale

segue

L'Audi 200 Quattro. A richiesta sistema di frenatura ABS. Come optional: computer di bordo, impianto di climatizzazione completamente automatico e sedili regolabili elettricamente con quello del guidatore dotato di tasto memorizzatore: in un minicomputer cioè possono essere inserite quattro diverse posizioni e sceglierne poi una premendo un tasto. Quando la vettura viene usata da più persone quattro di loro possono così ritrovare automaticamente la loro giusta posizione di guida.

AUDI 100 AVANT CS QUATTRO. Nuovo assale posteriore. Capacità vano bagagli variabile nel quale può essere montato nella parte posteriore dello schienale della poltrona, un sedile per due bambini. Nuovo limitatore di frenata sull'assale posteriore. Sospensioni di tipo rigido. Sedile posteriore divisibile asimmetricamente (1/3 e 2/3). Opzionali: computer di bordo, impianto di climatizzazione completamente automatico, sedili regolabili elettrica-



Una immagine dell'Audi Coupé Quattro, vettura che, nella versione Sport ha conquistato con Blomqvist il Mondiale rally

mente come sull'Audi CS Quattro, sistema di frenatura ABS, sedili per bambini nel vano bagagli.

AUDI 200 AVANT QUATTRO. Motore turbocompresso da 182 CV, 224 km/ora di velocità massima. Sistema di antibloccaggio ABS. Equipaggiamento corrispondente a quello della berlina Audi 200 Quattro. Nuovo assale posteriore. Rego-

I modelli di St. Moritz

	Audi Coupé quattro	Audi 100 CS quattro	Audi 100 Avant CS quattro	Audi 200 Avant quattro
Motore	5 cilindri iniez.	5 cilindri iniez.	5 cilindri iniez.	5 cilindri iniez. turbo
Cilindrata cc.	2226	2226	2226	2144
Pot. max CV	136	138	138	182
Vel. max km/h	202	202	199	224
Acc. 0-100 kmh	9"0	9"9/10	10"2/10	8"2/10
Consumo a 120 km/h lt/100 km	9,1	8,4	8,8	9,6
Peso a vuoto kg	1200	1330	1370	1450
Peso rimorchiabile ammesso dalla Casa	1500	1600	1550	1700

Questi i prezzi delle Quattro

	PREZZO LIRE	IVA 38% (20%)	TOTALE LIRE
Audi 80 Quattro 1800	16.590.000	3.318.000	19.908.000
Audi 90 Quattro 2200	21.325.000	8.103.500	29.428.500
Audi 100 Quattro 2200	24.170.000	9.184.600	33.354.600
Audi 100 Avant Quattro 2200	26.185.000	9.950.300	36.135.300
Audi 200 Quattro 2200 Turbo	34.175.000	12.986.500	47.161.500
Audi 200 Avant Quattro 2200 Turbo	37.560.000	14.272.800	51.832.800
Audi Coupé Quattro 2200	21.295.000	8.092.100	29.387.100
Audi Quattro 2200 Turbo	41.985.000	15.954.300	57.939.300

SICUREZZA/Il disegno di legge di cinque deputati

Mettiamoci la cintura

In una conferenza stampa patrocinata dalla Sabelt, sono stati illustrati i punti caratterizzanti del disegno che è composto di soli 5 articoli

ORMAI da molti anni i politici scoprono l'automobile unicamente come fonte inesauribile di gettito fiscale, come mezzo per rastrellare denaro in modo diretto o indiretto. Ogni tanto, però, a qualcuno rimorde un po' la coscienza e nascono allora iniziative e proposte che vanno nel senso giusto, che si preoccupano di ciò che è utile per l'automobilista, per la sua sicurezza, per la riduzione dei costi sociali legati all'uso dell'auto. In questi giorni è stato infatti illustrato un disegno di legge che mira a rendere obbligatorio anche in Italia l'uso delle cinture di sicurezza, così come avviene in tutti i Paesi d'Europa, in Usa e Giappone. Anche in questo campo, insomma, siamo buoni ultimi. Per la verità il Nuovo Codice della Strada include questa norma tra le cose innovative, ma sono decenni che il Parlamento non trova il tempo di occuparsi seriamente del problema e chissà quanti altri anni occorreranno ancora perché l'iter legislativo

giunga a compimento. Giustamente preoccupati di questi tempi lunghi alcuni parlamentari (Facchetti, Sanguineti, Lucchesi, Caria e Medri) hanno deciso di farsi promotori di una specie di legge stralcio che risolva almeno il problema specifico al più presto possibile. Il ragionamento non fa una grinza e il proposito è senz'altro lodevole. È molto più facile e rapido trovare accordi politici e convergenze su pochi e semplici articoli aventi un unico obiettivo, che esaminare e approvare una materia complessa come le norme generali del traffico stradale. La proposta «rischia» dunque di passare in pochi mesi, almeno così sperano i proponenti sostenuti, ovviamente, dalle industrie produttrici di cinture di sicurezza tra le quali, appare particolarmente attiva la Sabelt che ha patrocinato il convegno di presentazione. Ecco i punti caratterizzanti del disegno di legge che si compone di 5 articoli solamente:

— entro il 1986 tutte le vetture di nuova immatricolazione dovranno avere le cinture sui posti anteriori. I minori di anni 12 non potranno occupare i posti anteriori.
— entro il 1987 cinture sui posti anteriori per tutte le vetture immatricolate dopo l'1/1/72 e cinture anche per i posti posteriori.
— nel 1989 obbligo d'uso delle cinture per i

passaggeri anteriori; il conducente del veicolo è responsabile delle violazioni a queste norme per le quali è punito con l'ammenda da 50.000 a 200.000 lire.

COSÌ formulata la legge ci sembra, come già detto, lodevole e irrinunciabile negli scopi ultimi, ma inaccettabile nella formulazione e nelle modalità. Ecco le principali riserve.

— Rimandando al 1989 l'obbligo dell'uso delle cinture si perdono quattro anni preziosi per risparmiare vite umane e gravi oneri sociali se è vero che

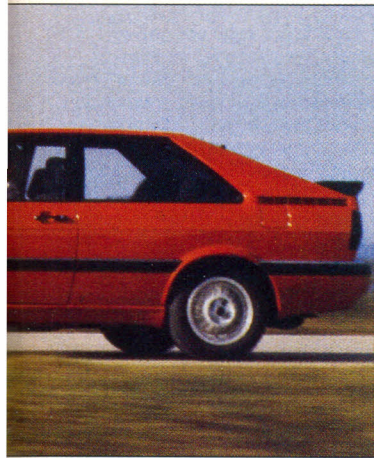
si potrebbero evitare diverse centinaia di morti all'anno, conseguenze più gravi per migliaia di incidenti e circa 1000 miliardi di spese di indennizzi assicurativi. Affiora innegabile il sospetto che ci si sia preoccupati più di imporre l'installazione che non l'obbligo dell'uso; almeno per le vetture nuove che già montano di serie le cinture. Meglio

l'uso graduale, con il suo valore educativo, che il «montaggio» a rate.

— Se poi l'obbligatorietà consente recuperi di costi, non si vede perché ne debbano beneficiare solamente le compagnie di assicurazione. Erano stranamente assenti alla presentazione del disegno di legge. Ci sembrerebbe, per contro, molto opportuno prevedere tariffe differenziate (sono fissate per legge) per chi fa uso delle cinture. Qualcosa di simile viene applicato da qualche compagnia per chi indossa il casco in motocicletta. Sarebbe senz'altro un ottimo incentivo ripagato dai minori indennizzi per incidenti meno gravi e meno numerosi.

VENGONO infine spontanee alcune riserve, anche di carattere squisitamente giuridico, circa la responsabilità del conducente se i passeggeri non utilizzano le cinture. Può risultare obiettivamente difficile ottenere, in ogni caso, il rispetto di una norma da parte di terzi responsabili. Si pensi, ad esempio, ad un autista con il suo datore di lavoro. Ineccepibile, invece, e utilissima la norma che prevede di tenere i bambini sui posti posteriori, avendo però, anche in questo caso, l'avvertenza di indicare i tipi più adatti di cintura e di seggiolini applicabili alla spalliera posteriori.

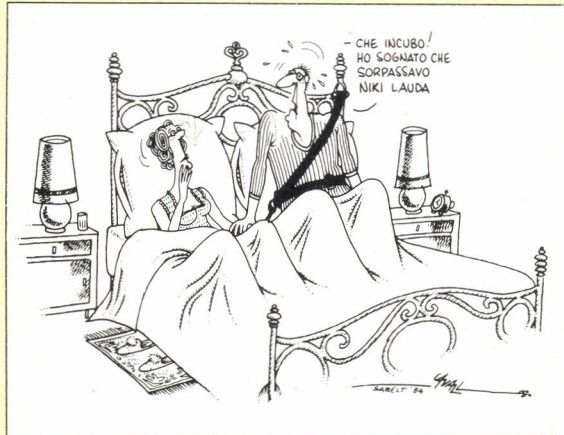
Marcello Pirovano



latore di frenata dell'assale posteriore. Servosterzo, alzacristalli elettrici, serratura centralizzata e indicatore digitale del consumo carburante inutile in una vettura come questa. Schienale divisibile.

SOPRATTUTTO i due modelli Avant, la 100 CS e la 200, vetture spaziose, da famiglia, sono particolarmente indicate per il traino di pesanti roulotte, di barche, di cavalli, per muoversi in terreni difficili e per trainare sicuri. Il concetto di fondo della trazione sulle quattro ruote motrici, è quello della sicurezza di marcia in ogni condizione, asciutto, bagnato, in curva, in frenata, in accelerazione: purtroppo si prende a volte troppa confidenza con la vettura a quattro ruote motrici credendo che possa fare l'impossibile. Molti automobilisti scelgono questa vettura a trazione integrale permanente più per un uso invernale su neve o ghiaccio, per non dovere montare le catene per esempio, piuttosto che per la sicurezza, il vero elemento portante. Quest'ultima fascia di automobilisti che spende di più in una prospettiva di sicurezza, sta aumentando rispetto all'altra, segno di una mentalità che si evolve. Quasi 30.000 sono le Audi a trazione integrale permanente a tutt'oggi circolanti.

IL PROSSIMO appuntamento innovativo dell'Audi, quando e quale sarà? Un cambio automatico che non sarà automatico ma neanche manuale, a sei rapporti che ridurrà a zero — è stato detto — i tempi di passaggio di marcia. 22" secondi di utile su un giro del Nürburgring rispetto a un cambio attuale. Un secondo a curva nei rallies. A noi sembra tanto, quasi troppo!
(c. m.)





A sinistra, la linea della nuova station wagon della Fiat. Nella foto qui sotto, si nota l'originale soluzione di stampo statunitense, di sdoppiare il portellone posteriore diminuendone il peso e creando un piano di carico in grado di sopportare 150 kg. In basso, una immagine d'insieme dell'interno della Regata Weekend



La station-wagon della Fiat con soluzioni tipicamente statunitensi

Weekend all'americana

Novità assoluta per le «giardinette» europee la «ribaltina» che sdoppia il portellone posteriore integrata nel paraurti. Quattro i modelli con prezzi che vanno dai 13 ai 18 milioni

LA SITUAZIONE del mercato in Europa delle vetture station-wagon, non è certamente incoraggiante per i costruttori del nostro continente: appena il 7% dell'immatricolato, 500.000 nell'arco di ogni anno. In Italia questa percentuale è ancora più contenuta, il 2% del mercato, pari a 30.000 vetture (la punta massima è stata nel 1982 con 42.000 familiari). Della Regata versione familiare, che si chiama «Weekend», si prevede una vendita nel 1985 di 10.000 macchine. Raffrontata alla 131 Panorama Maratea di cui ne sono state vendute in totale 150.000, la Weekend pur di dimensioni esterne inferiori, può vantare rispetto alla 131, volume e capacità di carico del 15% superiori. Il successo della Regata berlina è stato molto elevato: il settore delle medio-alte alimentato dalla Regata, è passato dal 13% al 17% e così si pensa che il successo della Weekend sia altrettanto scontato. Quattro le versioni, un 1300 benzina 68 CV 155 km/ora di velocità massima, una 1600 benzina 100 cavalli, 180 km/ora con allestimento super, una 1700 diesel 58 CV a 150 km/ora e una 1900 diesel 65 CV, oltre 155 km/h, anche questa con allestimento supe-

riore. Caratteristiche meccaniche uguali a quelle della Regata berlina con sospensioni, trasmissione e impianto frenante adeguati naturalmente alla maggiore capacità di carico. Novità assoluta, di netta derivazione americana, novità cioè per vetture familiari del settore medio, è la «ribaltina» che sdoppia il portellone posteriore, intergrata con la parte centrale del paraurti che consente un vano di carico più accessibile,

minor peso del portellone, facilità delle operazioni di carico e scarico e che, all'occorrenza, nelle soste può essere utilizzata come piano di appoggio (un sedile da picnic per esempio) fino a 150 chilogrammi. Questi, infine i prezzi (IVA compresa): Regata Weekend 70 L. 13.063.200; Weekend 100 A L. 16.543.200; Weekend D L. 15.907.200; Weekend DS L. 17.935.200. (c.m.)



