

AUTO SPRINT

25

IL SETTIMANALE DA CORSA - Anno XXIV - N. 25 - 19/25 giugno 1984

L. 1.500

GP CANADA

LA BRABHAM RISORGE
CON PIQUET MENTRE
LAUDA BRUCIA PROST.
ARNOUX È QUINTO

Foto Villani

ALBORETO
AL TAPPETO

10



Sped. in abb. post. gr. 11/70



IN COPERTINA

Ferrari-crisi: perché?

I difetti di Alboreto e quelli della C4

di Italo Cucci

FINO AD UNA certa ora ho ritenuto che quello di Lauda ai danni di Prost nel Mondiale di F. 1 fosse il sorpasso più drammatico e brillante della giornata. Poi, a notte, la televisione s'è totalmente dedicata ad altre ipotesi di sorpasso, questo nell'ambito dell'Europeo politico, e dei «fratelli rivali» della McLaren non s'è più parlato. Solo la Ferrari, se avesse vinto a Montreal, avrebbe fatto dimenticare a molti italiani i clamorosi eventi delle elezioni europee. Ma la Ferrari — come spesso le accade — è risultata sconfitta. Peccato. Prendo penna, carta e calamaio praticamente per la prima volta soprattutto per esprimere la mia amarezza di tifoso. Non sta bene ma lo dico: tifoso della Ferrari, tifoso di Alboreto. Convinto di interpretare la delusione di tanti (fors'anche del Grande Vecchio di Maranello che le delusioni se le tiene in petto perché la sua navigatissima esistenza gli ha insegnato che ad un giorno di pioggia ne seguono tanti di sole) ritengo sia giunto il momento di far punto e di rivolgere ad Alboreto un accorato appello: perché, Michele, sei tanto diverso da quello che avevamo conosciuto e immaginato? Perché dall'istante magico di Zolder non ci hai più offerto momenti di gloria? Perché alle amare piovose immagini di Montecarlo non hai sovrapposto a Montreal flash vittoriosi ma piuttosto le dolenti istantanee di un estemporaneo pugilato con un giornalista,

non casuale introduzione ad un'altra domenica amara?

CERTO PARRÀ ingrato questo sfogo contro Alboreto, così come il cazzotto da kappao che gli sferra la copertina di Autosprint: ma non sembra improprio sottolineare che, mentre René Arnoux s'arrabatta come può con una macchina non proprio competitiva, e va comunque a punti, il nuovo idolo dei ferraristi scompare puntualmente di scena lasciando una coda d'amarezze e di dubbi. La ricostruzione del suo match di pugilato con un giornalista italiano a Montreal — non ai bordi di una piscina o nella hall di un albergo, ma in prossimità della pista, e durante le prove — dice di una precisa crisi psicologica di Michele che non ha saputo digerire certe provocazioni (gli hanno dato dell'evasore fiscale e del coniglio: non è poco) passando automaticamente dalla parte del torto. Ci sono posizioni che vanno rispettate, costi quel che costi. Che poi Alboreto possa anche risponderci sottolineando che i suoi insuccessi si chiamano soprattutto Ferrari, ciò non cambia molto rispetto alla situazione imbarazzante in cui il bravo pilota è venuto a trovarsi. Anche se è giusto, a questo punto, cercare di capire qualcosa di più nella crisi delle «rosse» di Maranello.

LA FERRARI ha di volta in volta accusato una serie di piccoli ma gravi inconvenienti che le hanno impedito di mantenere le promesse



SOMMARIO

della vigilia. I problemi all'iniezione elettronica (e il conseguente ritorno all'antico, felice nella solitaria vittoria di Zolder, e basta), i guasti ai freni, all'alimentazione, agli scarichi (a Montreal Alboreto ha rotto la pompa della benzina; Arnoux lo scarico, come Michele a Imola) sembrano oggi degno corollario di un teorema che suggerisce un'altra e più importante soluzione: la differenza di velocità massima esistente fra le Ferrari e le McLaren, circa 11 kmh che non possono essere giustificati solo dalla diversa potenza dei motori: il sei cilindri di Maranello eroga 700 cavalli, il Porsche TAG non può andare oltre di molto. Le ricerche nel reparto corse Ferrari avrebbero portato alla conferma di voci che già circolavano da Rio de Janeiro: ciò che fa la differenza (in negativo) è l'aerodinamica. Come ci segnala il nostro Stefanini, subito dopo il G.P. di Detroit sulla pista di Fiorano dovrebbe essere provata una versione aggiornata della 126 C4 che potrebbe essere utilizzata a partire dal G.P. d'Inghilterra. La nuova macchina dovrebbe subire sostanziali modifiche interessanti sia la scocca vera e propria sia la parte aerodinamica (leggete a parte il dettaglio). Vi sarà — al momento opportuno — anche un esame approfondito delle responsabilità relative a certe scelte: un discorso chiaro che riguarda tanto Postlethwaite quanto Forghieri. Il giorno in cui presentò la C4 dei sogni, Enzo Ferrari, lusingato da ciò che si andava dicendo sulla bellezza della macchina, precisò: «Una macchina da corsa diventa bella quando vince». C'è ancora — e noi siamo fra questi — chi pensa che la Ferrari potrà diventare bellissima. In tutti i sensi. □

Pronta per Brands Hatch la Ferrari C4 modificata?

MARANELLO. Non la vedremo a Dallas. Forse a Brands Hatch il 22 luglio. È — o dovrebbe essere — la C4 modificata soprattutto nell'aerodinamica, risultata l'handicap maggiore. La ricerca di effetto suolo non ha dato i risultati sperati, avrebbe anzi sortito un peggioramento nell'avanzamento in velocità della vettura: questa soluzione è stata paragonata all'affetto frenante di un paracadute con i buchi. Per risolvere il problema si deve completare l'aerodinamica inferiore con prolungamenti effettivi della parte posteriore e inferiore della carenatura. Per intenderci, uno sviluppo effettivo di ciò che già s'è visto sul circuito di Digione e ancora più accentuato. Non è escluso che anche la parte superiore possa essere modificata per ottenere una migliore uscita dell'aria. (a.s.)

AUTO SPRI NT

Il settimanale da corsa

n. 25

Anno XXIV
19-25 giugno 1984

Direttore responsabile
ITALO CUCCI

Vicé Direttore: Tommaso Valentinetti, **Capo Redattore:** Paolo Facchinetti. **Inviati speciali:** Marino Bartoletti, Giancarlo Cevenini. **Capiservizio:** Daniele Buzzonetti, Alfredo M. Rossi. **Redattori:** Roberto Boccafoli, Diego Eramo, Andrea Ficarelli, Roberto Guglielmi, Guido Schittone. **Da Roma:** Gaetano Dima. **Impaginazione:** Valentino Cervellieri, Morena Albertini, Giordano Capelli. **Collaboratori:** Cesare Maria Mannucci, Carlo Massagrande (Industria e P.R.), Giorgio Piola (Tecnica), Alessandro Stefanini, Lino Manocchia (USA). **Servizi speciali:** Vincenzo Bajardi, Maurizia Baresi, Enrico Benzinger, Hugh Bishop, Claudio Braglia, Adriano Cimarosti, Massimo Clarke, Ercole Colombo, Bob Constanduros, Adriano Costa, Gérard Crombac, Cesare De Agostini, Antonio Ferrari, Roberta Gremignani, Maurice Hamilton, Alan Henry, Thomas M. Imhof, Jeff Hutchinson, Luigi Massari, Marcello Minerbi, Gabriela Norris, 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. **Traduzioni:** Gigi Rueckert. **Archivio e ricerche:** Ettore Mingardi.

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

Distribuzione: Italia, Concessionario Esclusivo A&G Marco-20126 Milano, via Fortezza 127, tel. 02/25.26. All'estero, Messagerie Internazionali s.r.l., via Calabria 23, tel. 02/90.72.20.27-8-9, Fizzonasco di Pieve Emanuele (MI) Telex 312597 Mexint-I

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

Abbonamenti: ITALIA Annuale L. 62.400. Semestrale L. 32.000. ESTERO Via terra o mare L. 100.000

Via aerea: Europa e bacino mediterraneo L. 140.000 - Africa L. 200.000 - Americhe L. 220.000 - Asia L. 220.000 - Oceania L. 300.000

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

IN QUESTO NUMERO

FORMULA 1

Il Gp del Canada dai nostri inviati	2-24
Il prossimo Gp: Detroit	26

VELOCITÀ

Nasce una nuova F. 1: la Minardi	29
Trofei Monomarca	78

SPECIALI

Provata a Varelunga la Samba Rally	52
Autotest: la Porsche SC/RS	55
La nuova Land Rover 90	60
Auto storiche a Zandvoort	81
Conclusa la scuola Rally Opel-AS	89

RALLY

Arriva il Nuova Zelanda	82
L'Elba in replay	87
La Opel continua nell'Open	90

LE GARE DELLA DOMENICA

Euro F. 2 a Pau	91
Euro F. 3 al Nürburgring	94
Euroturismo a Zelweg	96
Tricolore F. 3 a Varano	100
La 24 Ore di Le Mans	103

RUBRICHE

Self Service (posta)	47
Auto compravendita	64
Tutte sprint	71
Il giornale delle scuderie	73
Sprintoso	74
Dove corriamo	111

CHIAMATE AS
(051) 45 33 33

TELE
SPRI
NT

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

Il ritorno di Piquet e la conferma di Lauda

Due contro Prost

Nelson ha finalmente appagato la sua voglia di riscatto e visto che la Brabham pare avere risolto i suoi problemi, si propone per un seguito di tutto rispetto. Niki, dal canto suo, ha confermato l'eccezionale momento con una gara tutta all'attacco (anche del compagno)

di Giancarlo Cevenini

MONTREAL — Per la prima volta sul podio nel mondiale 1984, Nelson Piquet, campione del mondo in carica, è quasi svenuto per la fatica e l'emozione di aver finalmente rotto la serie nera della sua Brabham che dall'inizio del campionato non aveva accumulato neppure un punto. Finalmente ha vinto il primo GP della stagione, questo del Canada, bello per la lotta alle sue spalle ma noioso quanto mai, perché gli ultimi 15-20 giri sono stati coperti all'insegna della «tartaruga» per paura di finire la benzina. Senza questa spada di Damocle sulla testa avremmo avuto la fortuna di assistere ad una gara stupenda con uno scatenato Lauda, che ha ridimensionato il suo compagno Prost, alla caccia del «quasi» imprevedibile binomio Brabham-Piquet. Invece il finale è stato al risparmio umiliando lo sport della velocità per eccellenza, e di questo bisogna ringraziare ancora una volta i Soloni della Fisa che dalle loro sedie dettano legge contro ogni buona regola di sport. Dopo sei GP senza raccogliere neppure un punto, la Brabham con Piquet ha rivalizzato il campionato mondiale di F.1, perché ha dimostrato che da oggi in avanti non ci sarà solo un monologo McLaren: anche il campione del mondo in carica potrà dire la sua. Già nelle prove con quel favoloso motore Bmw da 900 cv di potenza si era visto che la Brabham aveva risolto i problemi che l'assillavano dall'inizio della stagione e in gara non c'è stato nulla da fare. Prepotentemente in testa dall'inizio Nelson ha rintuzzato facilmente prima l'attacco di Prost, e poi quello di Lauda. Un grande, grandissimo Piquet che ha dimostrato ancora una volta, se mai ce ne fosse stato bisogno, che se la macchina tiene non è facile stargli davanti. Oltre alla grandissima indiscutibile gara di Piquet e della sua Brabham-Bmw, vincitrice di questo settimo appuntamento della stagione mondiale '84, si è vista qui a Montreal un'altra stupenda prestazione delle McLaren, ambedue in grado di dare fastidio alla Brabham ma non di passarla, come ha onestamente ammesso Lauda al termine della corsa: «Non ce l'avrei mai fatta a prendere Piquet — ha detto — sono arrivato a meno di 5" da lui, ma poi ho capito che non c'era nulla da fare e mi sono accontentato della seconda posizione».

LAUDA HA VERAMENTE fatto una corsa da manuale ridimensionando anche, con una stupenda rincorsa il suo compagno di squadra, quel Prost che è stato inesorabilmente avvicinato e poi passato dall'austriaco in splendida forma. Lauda ha avuto a disposizione per sua stessa ammissione una macchina eccezionale, mentre Prost ha avuto dei problemi ancora una volta ai freni, ma non sarà che lui li usa troppo violentemente? Poi ha anche accusato un eccessivo ritardo di risposta nel motore che non gli ha

permesso di rendere al meglio. Con il terzo posto, il francese guida ancora la classifica mondiale con 32,5 punti, seguito dal compagno Lauda a otto lunghezze. Ora sarà interessante vedere la gara di domenica a Detroit, una gara che dirà molto sull'avvenire di questo campionato del mondo, con una Brabham che sembra intenzionata a non perdonare nessuno, mentre alla McLaren si è scatenata una battaglia interna senza pietà. Alla grande giornata della Brabham e della McLaren ha fatto riscontro una giornata nera per i colori italiani: la Ferrari che dall'inizio aveva fatto sognare con Alboreto e Arnoux alle spalle di



Qui sopra (FotoVillani) un primo piano del nuovo radiatore dell'olio montato sul musetto delle Brabham. A causa del calore sviluppato, Piquet, nella pagina accanto (FotoColombo) si è bruciato un piede

Piquet e Prost, è inesorabilmente sparita di scena. Alboreto, in ottima forma, si è ritirato al decimo passaggio per la rottura del motore; Arnoux, dopo poco, si è dovuto fermare per cambiare le gomme che si stavano degradando e, ripartito, ha fatto una grande corsa ma sul finale ha dovuto rallentare vistosamente per la rottura di uno scarico e subito dopo l'aver tagliato il traguardo in

quinta posizione si è fermato, forse senza benzina. La Ferrari ha dimostrato qui a Montreal di avere problemi con le gomme che sono insufficienti; a ciò si aggiunge anche il fatto che tutto il resto, dal motore al telaio, non è all'altezza di McLaren e Brabham, quindi l'attuale situazione negativa di Maranello è facilmente spiegabile.

NEPPURE L'ALFA ROMEO della nuova frontiera ha fatto meglio: sparito subito o quasi Patrese per una toccata con Arnoux, Cheever ha fatto sì una bella corsa ma sempre e costantemente nelle retrovie; verso la fine si è trovato in zona punti ma più per i ritiri degli altri che per merito della macchina, a sette giri dalla fine il motore è rimasto a secco e per il pilota è svanita l'ultima possibilità di fare punti. Il team verde Benetton non sembra aver ancora risolto i problemi nonostante l'allontanamento di Chiti e l'arrivo di Tonti: certo è ancora troppo presto, bisognerà vedere nei prossimi GP che cosa la «nuova Euroracing-Alfa» saprà fare. A tenere alti i colori italiani è stato ancora una volta lo splendido De Angelis, che è dovuto partire con una Lotus di riserva e con un motore che aveva già percorso 300 km perché la sua macchina aveva rotto il motore nelle prove di domenica mattina e né la Lotus né la Renault ne aveva più di ricambio, avendone rotto, nelle due giornate di prove, fra Renault, Ligier e Lotus, la bellezza di dieci. Con questa «mezza macchina» Elio ha fatto dei miracoli ed è giunto quarto, mentre il suo compagno di squadra Mansell è sesto, con una sfortuna incredibile avendo rotto la seconda e la quarta marcia a venti giri dalla fine.

LA RENAULT ha qui in Canada veramente toccato il fondo. Scrivemmo una volta che il team francese ha solo generali: capi di qua, capi di là, ma le battaglie non si vincono senza i soldati ed è stato così ancora una volta. Il bravo Warwick si è dovuto ritirare per la perdita della parte posteriore della carrozzeria sotto il motore, un guasto da team di second'ordine; comunque, a parte questo guasto, ancora una volta la Renault non è stata mai competitiva con i team come Brabham e come McLaren e anche la Ferrari finché è stata in gara. Una ennesima gara da dimenticare, questa della Renault, che però non si vede come possa sbloccare la situazione. Ancora una volta ha fatto una gara stupenda il brasiliano Senna, sempre fra i migliori con una grinta che solo un campione può avere, ma i limiti della macchina sono quelli che sono e Senna non poteva fare più di così e ha già fatto tanto. Alla fine è arrivato settimo e per lui è stata una grande soddisfazione, ma che fatica: è quasi svenuto per la stanchezza, così come Piquet anche lui al limite



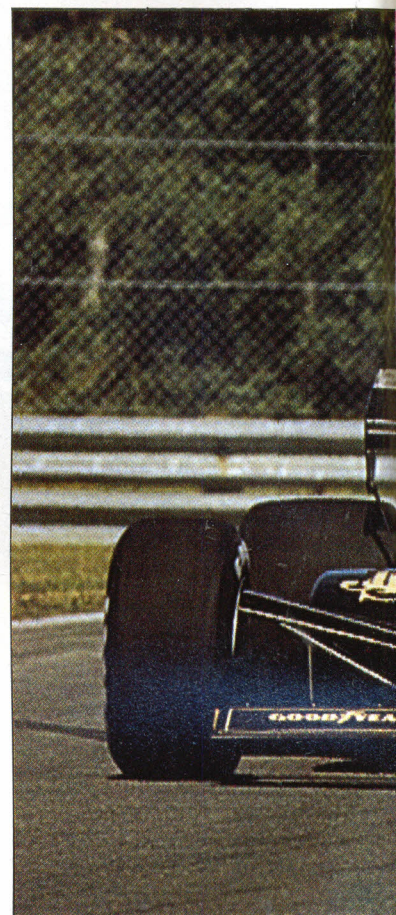
del collasso con in più l'handicap di una bruciatura ai piedi dovuta al grande caldo che il nuovo radiatore dell'olio, messo sul davanti della vettura, buttava sui suoi piedi. Nelson giova ricordarlo, è partito in cattivo stato di salute perché prima del via aveva un forte dolore di stomaco con conati di vomito e giramenti di testa.

LA WILLIAMS ha una volta ancora dimostrato di essere in annata negativa: né Rosberg né Laffite sono mai stati competitivi e alla fine il doppio ritiro rispecchia l'attuale andamento negativo del team che da oltre un anno non vince un GP. Negativo questo GP del Canada anche

per la Ligier: Hesnault mai con i primi è stato eliminato perché al via ha toccato Ghinzani e la sua macchina è rimasta squilibrata, mentre De Cesri ha avuto problemi ai freni e a metà gara ha dovuto dare forfait. Complessivamente, quindi, per la squadra francese una gara negativa nonostante l'impegno e la grande grinta di Andrea. Una gara onesta per l'Ats di Winkelhock, che sarebbe andata a punti con le gomme Pirelli se non avesse avuto un problema al cambio: si è dovuta accontentare dell'ottava posizione. Una bella gara, finché sono stati in pista, l'hanno fatta i due piloti della Tyrrell che,

con la loro leggerissima vettura e con il motore Ford aspirato, hanno dato del filo da torcere a molte macchine cui rendevano oltre 200 cavalli. Poi il motore ha tradito Bellof, il più veloce dei due, mentre Brundle si è levato la soddisfazione di classificarsi decimo. Domenica prossima l'avventura americana continua con il GP di Detroit, nel regno dell'automobilismo mondiale, ancora tutti alla caccia del duo della McLaren con Prost e Lauda grandi favoriti; ma attenzione: il leone Piquet da troppo tempo a secco di vittorie, si è risvegliato. E forse ci ha ripreso gusto. □

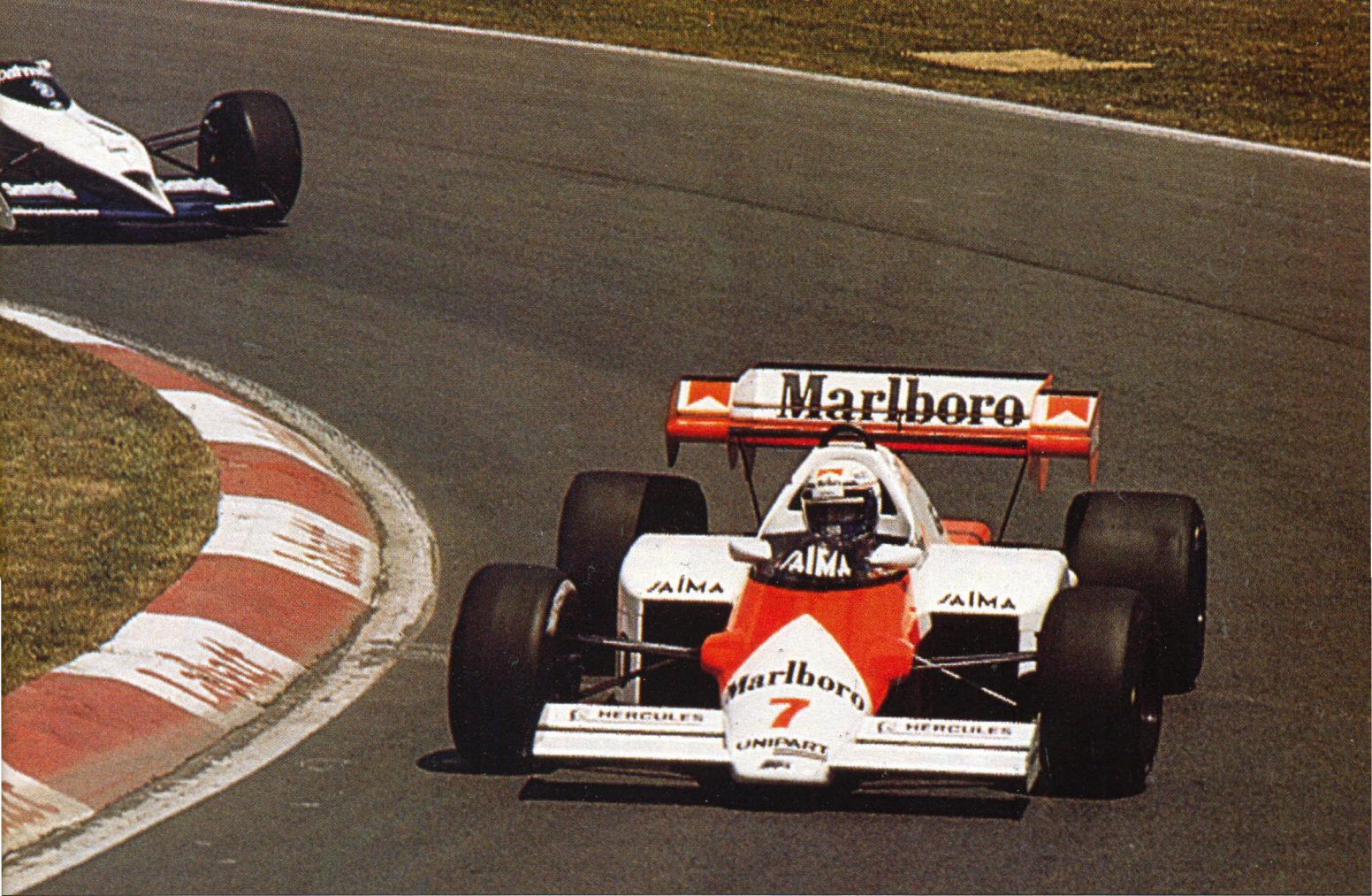
GP CANADA



I protagonisti di Montreal

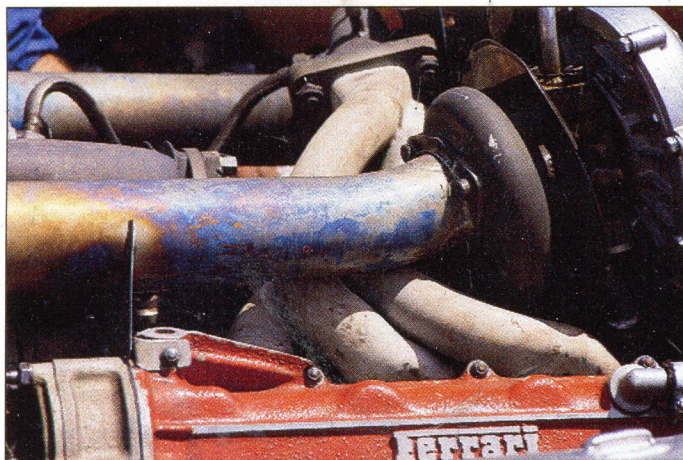
René Arnoux, sopra seguito da Warwick (FotoVillani) dopo aver cambiato le gomme al 14° giro, si rende protagonista di una grande gara finché non gli si rompe uno scarico costringendolo a rallentare.

A sinistra (FotoVillani) Lauda e Piquet scambiano due chiacchiere in un momento di relax. Sopra a destra Prost davanti a Piquet (FotoColombo) durante le prove per la qualificazione: Piquet conquista la pole position, mentre Prost realizza il secondo miglior tempo. A destra, i due piloti della Lotus, De Angelis (11) e Mansell giunti rispettivamente quarto e sesto. I due si sono dati clamorosamente battaglia





René Arnoux sopra e a sinistra (FotoAmaduzzi) prepara la vettura per il Gp del Canada. Soddisfatto, a destra, (FotoAmaduzzi) aspettando la gara. Il pilota francese tiene alto il nome Ferrari in un momento piuttosto critico per la scuderia di Maranello. Arnoux, sotto (FotoVillani) è giunto quinto, ma avrebbe certamente fatto meglio se non si fosse rotto uno scarico della sua vettura, a sinistra, (FotoVillani) così com'era successo ad Alboreto durante il Gp di S. Marino disputato a Imola



BOX FERRARI/Alboreto kappaò, Arnoux sfortunato

A & A: aiuto!

I guai di Montreal: pompa di benzina (Michele), e scarico (René) rotti. Ma anche le Goodyear non vanno. Forghieri tempestoso

di Cesare Maria Mannucci

MONTREAL — Durante il warm up della mattina, tutti i problemi della Ferrari sembravano scomparsi. Dopo due giorni di prove, in cui sia Alboreto che Arnoux non erano mai riusciti a svettare, lamentando problemi con le pompe di benzina e con regolazioni di assetti troppo morbidi, in condizioni di gara, le Ferrari sembravano aver trovato la chiave per recitare il ruolo di protagonisti in questo Gran Premio del Canada. Arnoux e Alboreto risultavano i più veloci, precedendo le Brabham, le McLaren e le Lotus, le vetture, cioè, che partivano davanti alle Ferrari nello schieramento. Le prime fasi della gara sembravano indicare che il gap tecnico che divideva le Ferrari dalle McLaren si fosse ridotto. Dietro Piquet, Alboreto e Arnoux tenevano agevolmente il passo di Prost, tuttavia, poco a poco cominciavano ad affiorare i problemi con le gomme. Entrambi i ferraristi avevano preso il via con Goodyear del tipo C, miscela particolarmente tenera, ma che assicurava ottimi valori di grip; dopo dieci giri si evidenziava nettamente la differenza tra Goodyear e Michelin. Prost e Piquet erano partiti con Michelin. Con una miscela equivalente a quella adottata da Arnoux e Alboreto, tuttavia, mentre i ferraristi lamentavano già dopo dieci giri un consumo esagerato delle coperture, Piquet e le McLaren non accusavano alcun cedimento nel rendimento delle loro gomme, effettuando addirittura tutta la gara senza sostituzione dei pneumatici. Per Michele Alboreto il Gran Premio del Canada terminava ancora prima che sulla sua vettura si potesse verificare il cedimento dei pneumatici.

AL VIA, il milanese si era installato con una buona partenza in terza posizione, dopo aver passato la Lotus di De Angelis che lo precedeva sullo schieramento. Per il vincitore del Gran Premio del Belgio, Montreal poteva essere una occasione per uscire da quella serie nera che da dopo Zolder aveva frustrato tutti i suoi tentativi d'affermazione. Il milanese si era portato ormai a ridosso di Prost, quando doveva posteggiare la sua Ferrari ai margini della pista per il cedimento della pompa della benzina: «La macchina stava andando molto bene, con il pieno

tenevo agevolmente il passo dei primi, un guasto del genere oggi non ci voleva, credo che alla fine della gara avremmo occupato le posizioni alte della classifica», questo il laconico commento di Michele, che dopo la battuta di arresto di Montreal, la quarta consecutiva, deve ormai, con ventitré punti di distacco da Prost, abbandonare ogni velleità per quella corona iridata che l'esaltante galoppata di Zolder aveva per un

e ho visto che nelle gomme posteriori avevo degli enormi buchi, continuare in quelle condizioni era impossibile; sapevo che durante la gara avrei dovuto fermarmi, per la sostituzione, ma non pensavo certo di avere dei problemi così grossi con le gomme dopo solo dieci giri». Ripartito con un nuovo set di gomme, Arnoux ingaggiava un duello con la Renault di Warwick, tuttavia dopo pochi giri si ripetevano nuovamente i problemi



momento illuso, i ferraristi. Del resto, il week-end canadese era cominciato male per Michele, con lo scontro fisico con un rappresentante della stampa italiana. C'è da augurarsi che a Detroit il milanese possa ritrovare quelle giornate di gloria che lo aveva lanciato lo scorso anno ai vertici della Formula Uno.

ARCHIVIATA la gara di Michele, tutte le attenzioni erano rivolte ad Arnoux, tuttavia al tredicesimo giro anche René doveva limitare le sue ambizioni di alta classifica, rientrando precipitosamente ai box con le gomme degradate in maniera disastrosa: «La macchina in condizioni di gara era eccellente, lo avevo capito durante il warm up; al via però mi sono reso subito conto che avevo moltissimi problemi di trazione, ho guardato negli specchietti retrovisori

con le gomme, questa volta meno evidenti perché non si trovava più in condizioni di pieno: «La guida era abbastanza difficoltosa, ma riuscivo a tenere il passo della Renault. Dopo metà gara ho cominciato a perdere potenza a causa della rottura dello scarico. Questo mi creava dei problemi non tanto in velocità massima, quanto in accelerazione. È stato un vero peccato, senza questo inconveniente oggi si poteva lottare tranquillamente per la vittoria». La dichiarazione di Arnoux appare comunque molto ottimistica. Certo nelle prime fasi di gara, le Ferrari avevano dimostrato di tenere agevolmente il passo dei primi, tuttavia, mentre Brabham e McLaren potevano permettersi il lusso di effettuare tutto un Gran Premio non-stop, le Ferrari avrebbero comunque pagato il prezzo della sostituzione dei pneu-

matici. Indubbiamente la Goodyear ha buona parte di responsabilità per l'attuale momento difficile del Cavallino, ma è anche vero che la Lotus, con le medesime gomme, almeno in prova riesce a svettare anche davanti alla Brabham e alla McLaren. Se si confrontano i tempi in gara di Alboreto, Arnoux, Mansell e Lauda, ci si rende conto però che in assetto di gara non vi sono differenze trascendentali tra le due vetture. Alboreto ha realizzato il suo miglior passaggio al quinto giro in 1'30"990, Arnoux ha realizzato 1'30"210 al trentaduesimo passaggio, prima che si verificasse la rottura dello scarico, mentre i piloti Lotus avevano segnato 1'31"305 per De Angelis e 1'30"503 per Mansell. Come si vede, prestazioni più o meno simili, anche se è innegabile che le vetture di Ducarouge sforzano meno i pneumatici per ottenere queste risultanze.



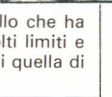
ALLA FINE, l'atmosfera in casa Ferrari non era delle più tranquille. L'ingegner Forghieri ha parlato molto concitato con Maranello. Il clima era incandescente. I tecnici si trinceravano dietro dei no comment che poco servivano a migliorare un clima che a Montreal non era dei più tranquilli. La macchina concettualmente è valida, la gara di Zolder ne è la testimonianza, tuttavia la McLaren è sempre più lontana, non tanto per la coppa costruttori, ormai appannaggio del team di Ron Dennis, quanto piuttosto per oltre quel secondo di differenza che in corsa ha diviso il migliore passaggio Ferrari da quello McLaren. 1'30"210 per Arnoux, contro 1'29"083 di Lauda, anche se a scusante di Arnoux va evidenziato che gli ultimi giri, con la macchina leggera, non si sono potuti sfruttare al meglio per la rottura dello scarico, guasto che ormai comincia a ripetersi con una frequenza non più solamente casuale. □

■ I COSTRUTTORI hanno tenuto una riunione a Montreal per discutere le proposte da portare in Fisa. Riguardo ai consumi, si è deciso di presentare le seguenti proposte: benzina come massimo 220 litri, mentre il peso delle vetture dovrebbe essere come minimo 520 kg nel 1985, 510 nel 1986 a 500 kg nel 1987.

Le
PAGELLE
di


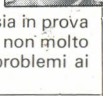
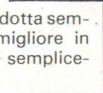
**AUTO
SPRI
NT**

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

voto 10	1 NELSON PIQUET	
BRABHAM-BMW	voto 10	
	Pilota: una gara eccezionale come si attendeva da tempo. Vettura: finalmente il turbo Bmw è tornato al vertice.	
	2 CORRADO FABI	
	voto 6	
voto 5	Pilota: ha fatto quello che ha potuto. Vettura: molti limiti e non certo a livello di quella di Piquet.	


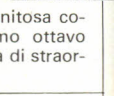
voto 7	3 MARTIN BRUNDLE	
TYRRELL-FORD	voto 7	
	Pilota: bella gara nonostante disponga di un aspirato. Vettura: molto leggera ma con una buona stabilità.	
	4 STEFAN BELLOF	
	voto 7	
voto 7	Pilota: si è districato bene in mezzo a gente che aveva monoposto assai superiori. Vettura: come quella di Brundle.	




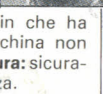
voto 4	5 JACQUES LAFFITE	
WILLIAMS-HONDA	voto 4	
	Pilota: una corsa mediocre e senza convinzione. Vettura: decisamente inguidabile.	
	6 KEKE ROSBERG	
	voto 6	
voto 5	Pilota: appena sufficiente, ha girato bene solo per poche tornate. Vettura: un poco meglio di quella di Laffite.	


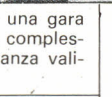

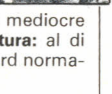
voto 7	7 ALAIN PROST	
MCLAREN TAG-PORSCHE	voto 9	
	Pilota: molto bene sia in prova sia in gara. Vettura: non molto valida in gara per problemi ai freni e al motore.	
	8 NIKI LAUDA	
	voto 10	
voto 10	Pilota: una gara condotta sempre all'attacco, il migliore in campo. Vettura: semplicemente perfetta.	



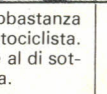
voto 5	9 PHILIPPE ALLIOT	
RAM-HART	voto 5	
	Pilota: una corsa decisamente mediocre e senza velleità. Vettura: ancora una volta non ha per niente convinto.	
	10 MIKE THACKWELL	
	voto 3	
voto 5	Pilota: un esordio da dimenticare per l'inglese che non è mai stato all'altezza della fama. Vettura: insufficiente.	

voto 6	11 ELIO DE ANGELIS	
LOTUS-RENAULT	voto 8	
	Pilota: ottima prestazione nonostante sia sceso in pista con il muletto. Vettura: piuttosto «stanca».	
	12 NIGEL MANSELL	
	voto 8	
voto 6	Pilota: una bella corsa in attacco che meritava maggiori soddisfazioni. Vettura: poca stabilità.	




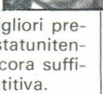
voto 6	14 MANFRED WINKELHOCK	
ATS-BMW	voto 7	
	Pilota: una gara dignitosa coronata da un ottimo ottavo posto. Vettura: nulla di straordinario.	
voto		

voto 0	15 PATRICK TAMBAY	
RENAULT	voto 0	
	non ha partecipato.	
	16 DEREK WARWICK	
	voto 7	
voto 5	Pilota: ha lottato fin che ha potuto, ma la macchina non l'ha sostenuto. Vettura: sicuramente non all'altezza.	


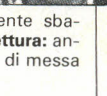

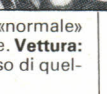
voto 6	17 MARC SURER	
ARROWS-FORD e BMW	voto 6	
	Pilota: ha condotto una gara sufficiente. Vettura: complessivamente è abbastanza valida.	
	18 THIERRY BOUTSEN	
	voto 4	
voto 5	Pilota: decisamente mediocre e senza nerbo. Vettura: al di sotto del suo standard normale.	


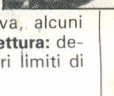

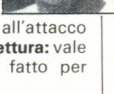
voto 7	19 AYRTON SENNA	
TOLEMAN-HART	voto 9	
	Pilota: ancora una bella prova per il giovane brasiliano. Vettura: non male, ma ancora molto limitata.	
	20 JOHNNY CECOTTO	
	voto 7	
voto 5	Pilota: una gara abbastanza buona per l'ex motociclista. Vettura: certamente al di sotto di quella di Senna.	

voto 6	21 HUUB ROTHENGATTER	
SPIRIT-HART	voto 2	
	Pilota: molto male, più che un pilota sembrava che in pista ci fosse una chicane mobile. Vettura: mediocre.	
voto		

voto 5	22 RICCARDO PATRESE	
EUROALFA	voto 5	
	Pilota: bene in prova, ma in gara non ha dato molto. Vettura: ancora insufficiente nel rapporto telaio-motore.	
	23 EDDIE CHEEVER	
	voto 8	
voto 6	Pilota: una delle migliori prestazioni del pilota statunitense. Vettura: non ancora sufficientemente competitiva.	

voto 6	24 PIERCARLO GHINZANI	
OSELLA-ALFA ROMEO	voto 5	
	Pilota: non ha convinto, anche se è stato in pista per pochi giri. Vettura: ha fatto molti passi avanti.	
voto		

voto 5	25 FRANÇOIS HESNAULT	
LIGIER-RENAULT	voto 4	
	Pilota: ha praticamente sbagliato quasi tutto. Vettura: ancora troppi problemi di messa a punto.	
	26 ANDREA DE CESARIS	
	voto 6	
voto 5	Pilota: una gara «normale» senza infamia né lode. Vettura: vale lo stesso discorso di quella di Hesnault.	

voto 6	27 MICHELE ALBORETO	
FERRARI	voto 6	
	Pilota: bene in prova, alcuni problemi in gara. Vettura: decisamente con chiari limiti di potenza.	
	28 RENÉ ARNOUX	
	voto 8	
voto 6	Pilota: generoso e all'attacco fin che ha potuto. Vettura: vale lo stesso discorso fatto per quella di Alboreto.	

LA CRONACA DI MONTREAL/Lauda contro Piquet

L'allievo batte il maestro

Forse per la prima volta ad armi pari, i due piloti (due volte iridati) si sono dati battaglia. L'ha spuntata Nelson vincendo una gara che ha confermato la regolarità di De Angelis

di Cesare Maria Manucci

MONTREAL — Se in Belgio era stata la Ferrari, in Canada è stata la Brabham di Piquet ad interrompere la serie positiva della McLaren. Interrompere per modo di dire in quanto Lauda e Prost si sono piazzati secondo e terzo; dietro ad un Piquet che finalmente, dopo sei ritiri, al settimo tentativo è riuscito a fare centro. A punti ancora una volta Arnoux e De Angelis che, se non brillano in quanto ad acuti da primo posto, meritano comunque grande attenzione per la loro regolarità. De Angelis è andato a punti per la sesta volta su sette e Arnoux per la quinta volta consecutiva. Ma lasciamo da parte le cifre e vediamo nel dettaglio l'evolversi degli eventi che hanno portato a questo risultato. Cominciamo dalle prove.

Mansell e Prost si scatenano

VENERDÌ. Nella prima sessione i piloti giravano essenzialmente alla ricerca delle ottimali condizioni di assetto. Nigel Mansell era l'unico che riusciva a sfondare il muro dell'1'28. La Lotus si dimostrava la vettura più equilibrata, con notevole vantaggio soprattutto nella «esse» veloce dopo i box. Elio De Angelis accusava problemi con le turbine troppo piccole che non davano risultanze favorevoli per l'accelerazione. Sessione tormentata per la Renault: Tambay dopo aver effettuato quattro giri si fermava ai box constatando che le condizioni del piede non gli permettevano la benché minima funzionalità nella guida. Warwick accusava la rottura di ben tre motori. Sotto l'effetto della detonazione, si fondevano le candele. Questo guasto si verificava sia sulla macchina da gara che sul muletto, e anche sulla macchina di Tambay, che Warwick aveva utilizzato dopo il ritiro di Patrick. Sessione difficile anche per la Ferrari: per ben due volte Arnoux era costretto ai box con problemi alla pompa della benzina. René girava con regolazioni della careggiata anteriore differenti rispetto alla macchina di Alboreto. Rosberg girava con la Williams modificata, già provata a Brands Hatch. Il finlandese perdeva molto tempo per noie all'impianto elettrico terminando anzitempo le sue prove, a causa della rottura del cambio. Problemi per Rothengat-

ter, sostituto di Baldi, al suo debutto in F. 1. Sulla Spirit si rompeva un cuscinetto del cambio, costringendo l'olandese a sostare a lungo ai box. Senna continuava i test con l'iniezione elettronica, mentre Cecotto si fermava in chiusura per la rottura del motore. Ultimo tempo per Winkelhock fermo lungo il circuito a causa del cedimento della trasmissione. La sessione cronometrata, era la consacrazione di Alain Prost, che dopo aver cercato le condizioni di assetto ottimali, era l'unico a scendere sotto l'1'27. La McLaren del francese dimostrava una superiorità incontrastata, dando quasi 2" al suo compagno Lauda, in difficoltà con le regolazioni degli ammortizzatori. Le Lotus sembravano le uniche vetture in grado di contrastare la superiorità McLaren: De Angelis, detentore a lungo della poole, non riusciva a migliorarsi nel

finale a causa della pista estremamente scivolosa per l'olio perso da De Cesaris. Andava peggio a Mansell, a lungo fermo ai box per una perdita di benzina; ripartito negli ultimi minuti, l'inglese realizzava il quinto tempo prima di fermarsi con il motore rotto. La Brabham modificata soddisfaceva parzialmente Piquet: il brasiliano pur ottenendo una notevole riduzione delle temperature, rompeva l'ennesimo motore. Salito sul muletto, non migliorava il suo tempo rompendo nel finale la trasmissione. Miglioravano le Alfa: Patrese dopo aver rotto un motore nelle prove libere, realizzava l'ottavo tempo, ottenendo un buon bilanciamento della vettura, ma soprattutto non pagando più rispetto alle altre vetture, una eccessiva mancanza di velocità massima; tra la Ferrari e l'Alfa vi erano soltanto due chilometri di differenza.

Patrese sbatte Piquet pole

SABATO. Nelle prove non cronometrate di sabato, si ripeteva la superiorità Lotus. De Angelis risultava il più veloce distanziando di quasi un secondo Lauda. La prestazione del romano era estremamente indicativa perché ottenuta con 60 litri di benzina e gomme da gara. Nel finale De Angelis si fermava per la rottura di una turbina, la medesima usata nelle prove di venerdì. Mansell pagava oltre 2" al suo compagno di squadra, lamentando la rottura del motore, per la stessa causa che già aveva tormentato le prove di Warwick: la detonazione dei pistoni, grande spavento per Riccardo Patrese. Arrivato alla frenata della chicane, il padovano usciva rovinosamente di strada, per un probabile cedimento di un braccetto della sospensione o di un ammortizzatore. Dopo le preoccupanti rotture del venerdì, alla Renault cambiavano tutte le regolazioni della macchina, non si ripeteva la moria dei propulsori ma i tempi di Warwick continuavano ad essere alti, nonostante sulla sua vettura fosse concentrato tutto il lavoro della scuderia. Sulla Ferrari facevano il loro ritorno le sospensioni con i valori di carreggiata tradizionali, dopo le prove del venerdì. Sia Alboreto che Arnoux giravano con il pieno, risultando dopo le McLaren le vetture con la velocità massima più elevata. Senna sostava a lungo ai box per la rottura del motore, così come De Cesaris, fermatosi lungo il circuito per la rottura di un radiatore. Le Williams abbandonavano definitivamente il treno posteriore tipo McLaren, decidendo di tornare alla soluzione tradizionale, che implicava però il ripetersi di un cronico sottosterzo. L'unica novità veniva da Laffite, una tantum più veloce di Rosberg.

PER LA SESSIONE valida per lo schieramento, molti si aspettavano Prost, altri De Angelis, invece saltava fuori... Piquet. Il brasiliano, con la speciale macchina da qualifica, dotata di nuove turbine che assicuravano un maggior numero di cavalli, soprattutto agli alti regimi, piazzava la stoccata vincente, migliorando il tempo di venerdì di quasi 2". Prost tentava il tutto per

Le classifiche di Autosprint

PILOTA	PUNTI
1. Prost (7)	63
2. De Angelis (7)	60
3. Lauda (7)	59
4. Piquet (7)	57
5. Arnoux (7)	54
6. Alboreto (7)	53
Warwick (7)	53
8. Senna (7)	48
9. De Cesaris (7)	47
10. Rosberg (7)	46
11. Bellof (7)	45
12. Mansell (7)	43
13. Brundle (6)	42
14. Tambay (6)	41
15. Boutsen (6)	36
LAffite (7)	36
17. Cheever (6)	35
Surer (6)	35
19. Winkelhock (7)	34
20. Ghinzani (6)	33
T. Fabi (5)	33
22. Patrese (7)	32
Cecotto (7)	32
23. Baldi (5)	30
24. Palmer (5)	29
25. Hesnault (6)	22
26. Alliot (5)	17
27. C. Fabi (2)	11
28. Gartner (1)	6
29. Thackwell (1)	3
30. Rothengatter (1)	2

TEAM	PUNTI
1. McLaren (7)	63,5
2. Ferrari (7)	53
Lotus (7)	53
4. Renault (7)	49
5. Brabham (7)	47,5
6. Ligier (7)	41
7. Tyrrell (7)	40
8. Toleman (7)	39
9. Williams (7)	38,5
10. Euro Alfa Romeo (7)	38
11. ATS (7)	31
12. Arrows (7)	30,5
13. Osella (6)	28
14. Spirit (6)	25
15. RAM (6)	22

N.B. - La classifica dei piloti è data dalla somma dei voti di ogni Gp. La classifica dei team, invece, è data sommando le medie dei voti ottenuti dalle vetture di ogni scuderia (Esempio la classifica Ferrari: voto della vettura di Alboreto più quello della vettura di Arnoux e poi diviso due). Ciò perché alcuni team presentano una sola vettura. Gli n.c. corrispondono a 0 punti. Da ricordare che dal Gp di Monaco Teo Fabi ha ceduto il posto al fratello Corrado alla Brabham. Teo, in 5 Gp, aveva ottenuto punti 33. (Tra parentesi i Gp disputati).

L'allievo e il maestro

segue

tutto, allungava i rapporti per ottenere una maggiore velocità, ma invano: doveva cedere la pole position ad un redivivo Piquet. Chi aveva un diavolo per capello era De Angelis. Il romano se la prendeva con tutti i piloti, che pur avendo perdite d'olio continuavano a girare, con il risultato di rendere la pista impraticabile. Tra l'altro su tutte le macchine gommate Goodyear, si verificava la particolarità che le gomme da gara risultavano più efficaci che le gomme da qualifica, che a causa dell'elevata temperatura si degradavano dopo nemmeno un giro. Con le gomme da gara ottenevano il miglior tempo la Lotus, la Ferrari, l'Alfa. Alla Ferrari erano parzialmente soddisfatti. Cambiate le molle posteriori, i piloti ottenevano più inserimento, la velocità massima era soddisfacente, ma le McLaren e le Brabham si rivelavano comunque nettamente superiori. Riccardo Patrese era insieme ad Alliot l'unico pilota a non migliorare il tempo di venerdì. Dopo aver distrutto la sua vettura, Patrese girava con il muletto, limitando il suo impegno a soli due giri a causa della rottura di una turbina. Tra i delusi alla fine delle prove anche Lauda, che dopo aver ceduto il suo muletto a Prost quando il francese si era fermato ai box per la rottura del motore, retrocedeva dalla seconda alla quarta fila a causa dei freni che tendevano a bloccarsi.

Al via è subito Piquet

DURANTE IL WARM up, venivano fuori a sorpresa le Ferrari che in assetto di gara si rivelavano le vetture con il miglior rendimento. Alla Lotus si ripeteva il guasto che aveva tormentato tutta la trasferta canadese del team Renault, la detonazione. De Angelis decideva di prendere la partenza con il muletto, temendo che il motore installato sulla sua vettura da gara non offrisse sufficienti garanzie di affidabilità. Sulla macchina di Mansell iniziava invece una corsa contro il tempo per sostituire il propulsore, rotti dopo soli dieci minuti di prove. Restavano fermi lungo il percorso De Cesaris e Alliot con problemi di accensione. Al momento del via le condizioni climatiche erano eccellenti, la temperatura elevata, creava meno problemi per il carburante, tuttaia il rischio di rimanere a secco lungo il circuito era una possibilità che tutti paventavano, essendo Montreal da sempre il circuito più gravoso per il consumo di benzina. **Prost scattava benissimo dalla prima fila preceden-**

do Piquet che come al solito aveva avuto alla partenza un momento di indecisione. Il brasiliano non perdeva comunque tempo; a metà del primo giro all'ingresso della chicane, passava un Prost più teso a controllare le prime fasi di gara al fine della classifica del mondiale, per andarsi ad involare verso la prima vittoria stagionale. Prost controllava il tandem Ferrari Alboreto-Arnoux, che nelle prime fasi di gara avevano facilmente avuto ragione di un De Angelis in difficoltà con il muletto. Seguivano Mansell, Warwick, Lauda, Senna e De Cesaris. Si arrivava sino al decimo giro con la sosta di quattro posizioni invariate; dietro era bagarre con Lauda che iniziava il suo recupero avendo ragione di De Angelis e Warwick. All'undicesimo giro, si fermava Alboreto per la rottura della pompa della benzina, poco dopo aver segnato il giro più veloce. Davanti Piquet controllava la corsa; Prost, pur seguendo a pochi secondi, non rappresentava mai un effettivo problema per il brasiliano. Dietro tutta l'attenzione era per Lauda che al quattordicesimo giro, in coincidenza con la sosta di Arnoux per la sostituzione dei pneumatici, si installava al terzo posto, iniziando la sua rincorsa sul compagno-rivale Prost. Per il quarto e quinto posto grande bagarre fra De Angelis e Warwick. La macchina dell'inglese puntava ad ogni curva la Lotus. Al quattordicesimo giro De Angelis doveva cedere, pensando solamente a portare in fondo un gran premio che soprattutto durante le prove sembrava essere portatore di ben altre soddisfazioni. Nelle retrovie faceva spettacolo la rimonta di Rosberg, unico ad essere partito con Goodyear del tipo A, le più dure. Il finlandese passava Patrese, Winkelhock, Cheever, Mansell ed ora si trovava in scia ad Arnoux rientrato al sesto posto dopo il cambio di pneumatici. Davanti, Lauda cominciava a vedere le macchine di Piquet e Prost; il distacco da oltre dieci secondi si riduceva a meno di cin-

Il tempo a Montreal



VENERDI - sole, temperatura esterna 16° - temperatura in pista 18°



SABATO - sole, temperatura esterna 28° - temperatura in pista 31°



DOMENICA - sole, temperatura esterna 26° - temperatura in pista 29°

que, giocando a favore di Niki soprattutto le concitate fasi di doppiaggio, dove l'austriaco metteva in evidenza una determinazione stupefacente, soprattutto nel passare Boutsen e Patrese. Arnoux con gomme nuove aveva ormai raggiunto De Angelis, in difficoltà con un motore che vedeva mille giri in meno. Il sorpasso avveniva prima del tornantino, con il francese che tornava al quarto posto lanciandosi all'inseguimento di Warwick. Davanti, Piquet procedeva incontrastato, mentre Prost cominciava ad avvertire problemi con i freni e con il comando dell'acceleratore che in fase di rilascio, non gli permetteva di accelerare in maniera ottimale. Si concludeva nel peggiore dei modi anche il week-end della Williams. Rosberg dopo aver illuso con una rimonta entusiasmante, doveva abbandonare per noie all'impianto elettrico, quasi in contemporanea con Laffite che chiudeva la sua evanescente corsa per la rottura di una turbina; per Williams occorrerà al più presto la macchina nuova, le modifiche attuali sono solo dei tagliativi inutili.

La rincorsa di Lauda

Al trentasettesimo giro avveniva l'incidente fra Patrese e Arnoux. Doppiando l'Alfa Romeo, Arnoux toccava con la ruota posteriore destra l'anteriore sinistra di Patrese. Inevitabile era la rottura della so-

sensione per l'Alfa Romeo, con Patrese che percorreva oltre duecento metri strisciando contro il rails. Davanti, ormai Lauda aveva raggiunto Prost, sempre più in difficoltà con la sua vettura. Il sorpasso di Niki avveniva quasi contemporaneamente alla bagarre che si era scatenata tra Mansell e De Angelis per la conquista del sesto posto. De Angelis arrivava lungo in una curva a destra, rientrava tagliando per la parte interna della pista proprio mentre sorraggiungeva Lauda che aveva appena passato Prost. La Lotus e la McLaren evitavano miracolosamente la collisione, permettendo all'austriaco di continuare il suo attacco a Piquet.

DIETRO SI consumavano i drammi di Arnoux e Warwick. Il francese doveva rallentare nelle ultime battute a causa di uno scarico che crepandosi creava notevoli problemi soprattutto in accelerazione. Warwick, mentre ormai stava assaporando la soddisfazione di un quarto posto, iniziava una grottesca processione ai box per sostituire per ben tre volte consecutive i pneumatici. Solo alla fine i tecnici della Renault si rivedevano conto che il problema era dato dalla carenatura inferiore, che cedendo dagli attacchi, andava a toccare contro le ruote posteriori. Il gran premio ormai era alle ultime battute; Piquet, su un circuito a lui favorevole da sempre, confermava che la strada imboccata da Murray per modificare la BT53 era quella giusta. Il nuovo posizionamento dei radiatori ha contribuito a dare al Bmw quell'affidabilità che le prime corse dell'anno sembravano ormai aver compromesso in maniera inequivocabile. Lauda con il secondo posto riduceva il distacco rispetto a Prost, confidando in Detroit per ristabilire la gerarchia all'interno della sua squadra. In casa Alfa Romeo, nulla di nuovo. Cheever abbandonava quando era in sesta posizione per aver terminato la benzina. □

■ **BI-PIRELLI.** Pare che la gomme Pirelli per le prove ufficiali durino il doppio delle altre. Come si sa, i piloti hanno a disposizione solo due treni di gomme. Con ognuno dei quali fanno tre giri. Dopo i tre giri effettuati le gomme Pirelli vengono portate dentro la tenda Pirelli, dove vengono «raspate» e sono buone per fare altri tre giri. Un vantaggio non da poco che tutti i piloti nell'ora decisiva di prove si lamentano perché trovano troppo traffico. Il poter fare il doppio di giri sarebbe certo un bel vantaggio...

■ **PER FESTEggiARE** la festa del papà, che in Canada cade il 17 giugno, gli organizzatori del GP hanno fatto una lieta sorpresa ad Arnoux facendo arrivare i suoi genitori a Montreal in qualità di ospiti.

Botte a Montreal fra Alboreto e un giornalista

MONTREAL - Durante la sessione di prove di venerdì Michele Alboreto è stato al centro di uno spiacevole episodio che ha testimoniato del nervosismo che lo attanaglia dai giorni di Montecarlo. Il pilota della Ferrari è infatti stato protagonista di una zuffa con il giornalista italiano Eugenio Zigliotto di «Rombo» svoltasi sotto gli occhi di tutti e conclusasi malamente per Alboreto. Nei giorni scorsi il giornalista aveva accusato Alboreto e altri piloti residenti a Montecarlo (per questione di tasse) di essere «evasori del fisco e del rischio». Incontratosi con il giornalista al box Ferrari, Alboreto lo ha malamente redarguito mettendogli più volte il dito indice sulla spalla destra; dopo uno scambio rovente di battute, e una spinta causata dal cronista, questi ha colpito Alboreto con un pugno al viso ferendolo al labbro superiore. I successivi tentativi di riappacificazione non hanno sortito alcun esito. L'infelice scatto di nervi di Alboreto e la reazione del giornalista dovrebbero avere un seguito disciplinare in entrambi i campi.

IL PERSONAGGIO/Nelson Piquet e la sua voglia di lottare

Il piede che scotta

L'episodio di Montreal (con il pedale dell'acceleratore diventato un ferro da stiro) non fa che confermare la grande forza morale di questo campione che sa soffrire per vincere

di Adriano Costa

MONTREAL. Mai Gran Premio era stato per lui, prima di domenica, tanto lacerante. Mai vittoria così sofferta ed ottenuta, al di là di ogni retorica, contro se stesso. Domenica a Montreal Piquet ha sfidato una sorta di inferno scatenatosi dentro il suo abitacolo surriscaldato da un radiatore dell'olio inserito nel musetto della Brabham. Ogni volta che passava davanti ai box — ha spiegato — urlava di dolore per scaricare la tensione, ogni volta rimandava di due tornate un ritiro che pareva comunque inevitabile, giungendo a dieci giri dalla conclusione della gara a quella indifferenza al dolore che nasce da un rifiuto morale a soccombere, proprio dei santoni e dei martiri. Mentre leggete queste righe, lui sta in una stanza dell'Hotel West Inn di Detroit con la gamba destra sollevata sul letto. Bisogna che il piede, che sulla pianta ha ustioni estese, si decongestioni. Diversamente è in pericolo la sua partecipazione alle qualificazioni di venerdì.

L'ACCELERATORE, trasformatosi per induzione di calore in un ferro da stiro, ha rischiato di trasformare il primo successo stagionale della Brabham-BMW in un rovente K.O. Piquet è un pilota eccezionale e un uomo per molti versi straordinario. Chi conosce la sua storia di ragazzo che, figlio di un ministro della sanità brasiliano appassionato di tennis, rifiutò la vita borghese e i facili agi per inseguire un singolare sogno di pilota, sa che la forza morale del giovanotto di Brasília è eccezionale. Ciò che pochi sanno è che iniziò a battere le piste correndo in motocicletta, sotto falso nome: nella classe 50 cc fu campione del suo Stato, poi gareggiò in kart, poi su macchine turismo. Lui stesso ci ha raccontato di quando, lavorando nel garage dell'amico Ribeiro, aveva soltanto il week-end per le corse. Partiva il venerdì notte da Brasilia per essere in pista il sabato mattina nelle prove di qualificazione a Rio de Janeiro o altrove: si faceva mille chilometri all'andata e mille al ritorno, la domenica, dopo la corsa. Il lunedì era in officina pronto a servire i clienti.

È DIVENTATO campione del



Nonostante le ustioni riportate, Nelson Piquet riesce a sorridere mentre sul podio mostra il piede a Lauda e a Prost. Questo infortunio potrebbe compromettere la partecipazione del brasiliano al Gran Premio di Detroit di domenica (telefotoAp)

mondo per qualità eccezionali di pilota: ha fatto il garzone per necessità e anche per passione perché considera la frequentazione di prima mano delle officine e l'applicazione diretta alle necessità della meccanica un complemento tecnico arricchente del mestiere che gli dà abbondantemente da vivere. Nelson corre col nome di sua madre, Clotilde Piquet, donna coltissima di ascendenza centroeuropea, occhi azzurrissimi che tradiscono l'origine che l'anagrafe colloca nella regione francese di Strasburgo. Clotilde Piquet (Nelson disputò le prime gare in kart con la scritta Piket, con la kappa, stampata sul casco che già era a bande rosse su fondo bianco) ha la passione della falegnameria minuta. In una stanza ben attrezzata della sua villa di Brasilia costruisce giocattoli di legno per i

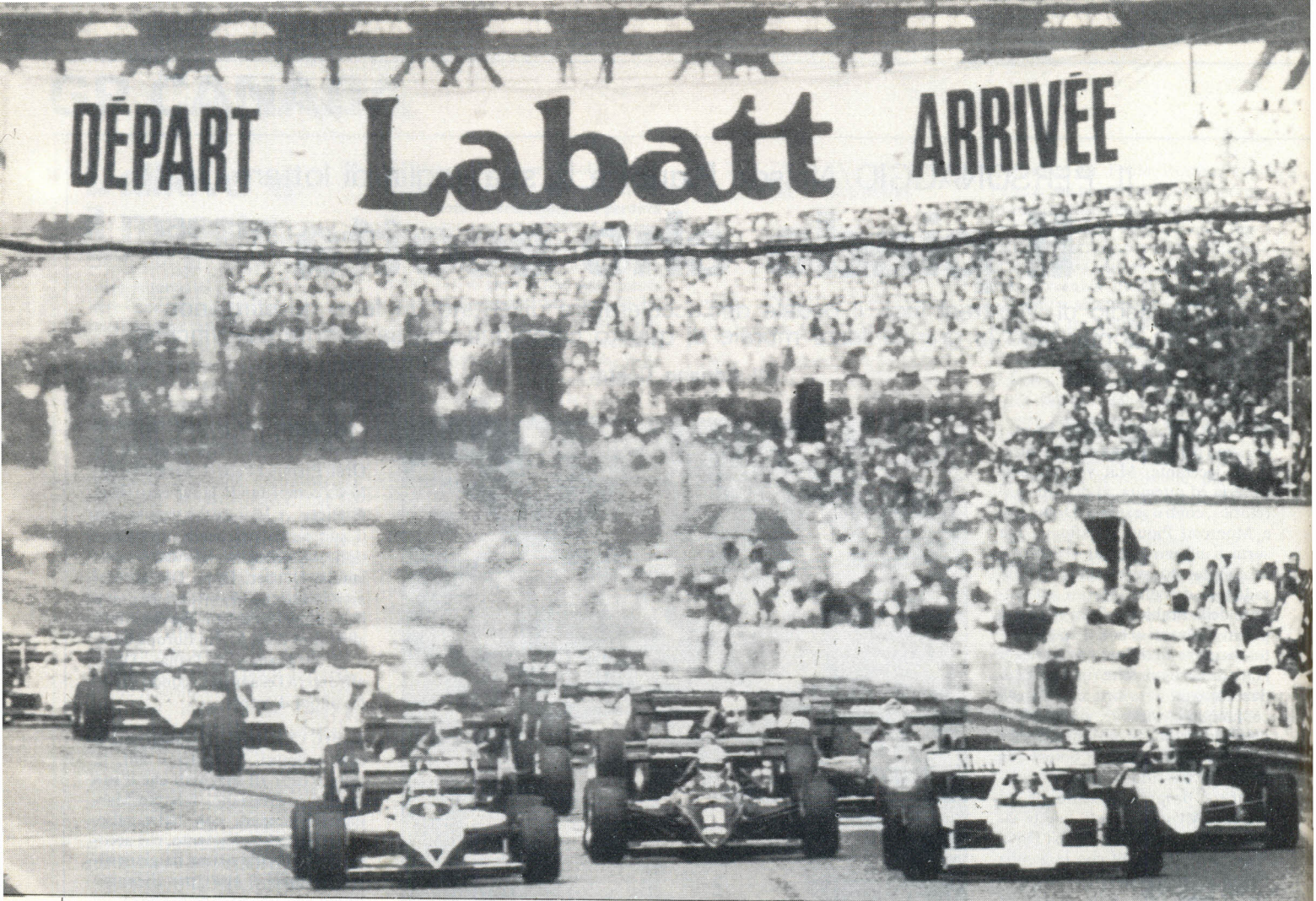
nipoti. Alla domenica dei Gran Premi donna Clotilde (ci vorrebbe la ricchezza di Jorge Amado per descrivere l'atmosfera di quella casa di cui abbiamo avuto la fortuna di essere ospiti) si siede sulla soglia del soggiorno: dentro è acceso il video e Ignacia o qualche amico di Nelson che non ha perso l'abitudine di frequentare la casa, fanno la radiocronaca della teletrasmissione: donna Clotilde non ha cuore di guardare il teleschermo.

LA DIASPORA della famiglia Souto Maior-Piquet è totale: una sorella vive maritata negli USA, un fratello esperto di finanze viaggia nel continente Brasile; Nelson, il piccolo della famiglia, è sempre lontano. Ora il «piccolo» vuole comprare una barca più grande della «Gostosa» che è all'ancora a Montecarlo.

Una barca più grande dove sia possibile vivere stabilmente tra un Gran Premio e l'altro. Nelson intanto sta completando la sua istruzione di pilota. A Montreal è venuto con il suo aereo personale, un «Citation», via Glasgow, Islanda, Groenlandia, Quebec. Dopo Detroit tornerà in Europa per misteriose prove della nuova Brabham che debutterà al ritorno della F. 1 in Europa dopo il Gran Premio di Dallas. Dopo affronterà l'esame di secondo grado da pilota d'aereo.

IL BICAMPEAQ do mondo ama le cose semplici. Semplici i cibi, in testa a tutti gli spaghetti che il suo marinaio, Graziano, si Santa Margherita, prepara con mille salse. Semplice l'abbigliamento, che accosta il blazer alle scarpe da ginnastica. Semplici i gusti per il tempo libero con una grande passione per lo sci, scoperto tre anni fa al Sestriere, ed una predilezione a stare incollato davanti al video magari anche fino alle due di notte. Piquet ama l'Italia, da qualche tempo anche un'italiana di nome Manuela, milanese, come quelle milanesi che colpirono la fantasia di Stendhal e di Kerouac, giramondo, on the road, come lui. Il ragazzo di Brasilia, che i giornalisti adorano per una disponibilità assoluta al colloquio, per una comunicabilità tutta latina, per una gentilezza ed una bontà che molti, in varie circostanze, hanno avuto modo di frequentare, è ormai da anni il beniamino dei paddock. Niki Lauda lo vediamo sorridere soltanto con lui. Lui può prendersi gioco di Ecclestone esercitando un humour disarmante. Anche George Harrison ogni tanto si sposta dai suoi rifugi meditabondi di ex Beatle per farsi una giornata con lui.

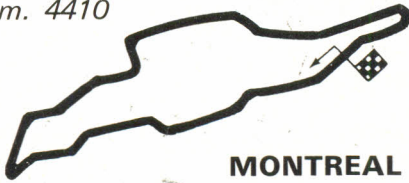
PUÒ DARSÌ che questo mondiale sia perso per la Brabham e per Piquet. Davvero le due McLaren di Prost e Lauda sono forse insuperabili; ma se il motore BMW tiene, potete giurarci, sarà ancora Piquet a regalarci qualche grossa giornata di sport come domenica a Montreal. A costo di transitare davanti ai box urlando a squarciagola la voglia di tenere duro. □



Sopra una immagine della partenza del GP del Canada (FotoAP), Prost scatta davanti a Piquet, ma il brasiliano lo supererà dopo un paio di curve. Sotto (FotoColombo) Elio De Angelis in sbandata sull'erba e a punti per la sesta volta su sette gare



m. 4410



MONTREAL

Così (in 26) al via

1. FILA	
1 Nelson Piquet Brabham Bmw 1'25"442	7 Alain Prost McLaren Tag 1'26"198
2. FILA	
11 Elio De Angelis Lotus Renault 1'26"306	16 Derek Warwick Renault 1'26"420
3. FILA	
28 René Arnoux Ferrari 1'26"549	27 Michele Alboreto Ferrari 1'26"764
4. FILA	
12 Nigel Mansell Lotus Renault 1'27"246	8 Niki Lauda McLaren Tag 1'27"392
5. FILA	
19 Ayrton Senna Toleman Hart 1'27"448	26 Andrea De Cesaris Ligier Renault 1'27"922
6. FILA	
23 Eddie Cheever Euro Alfa Romeo 1'28"032	14 M. Winkelhock Ats Bmw 1'28"908
7. FILA	
25 Francois Hesnault Ligier Renault 1'29"187	22 Riccardo Patrese Euro Alfa Romeo 1'29"205
8. FILA	
6 Keke Rosberg Williams Honda 1'29"284	2 Corrado Fabi Brabham Bmw 1'29"764
9. FILA	
5 Jacques Laffite Williams Honda 1'29"915	18 Thierry Boutsen Arrows Bmw 1'30"073
10. FILA	
14 Pier Carlo Ghinzani Osella Alfa Romeo 1'30"918	20 Johnny Cecotto Toleman Hart 1'31"459
11. FILA	
3 Martin Brundle Tyrrell Ford 1'31"785	4 Stefan Bellof Tyrrell Ford 1'31"797
12. FILA	
17 Marc Surer Arrows Ford 1'32"756	21 Huub Rothengatter Spirit Hart 1'32"926
13. FILA	
10 Mike Thackwell Ram Hart 1'33"750	9 Philippe Alliot Ram Hart 1'35"286

Circuito: Montreal (m. 4410)

Distanza: 70 giri pari a km 308,700

Organizzazione: Canadian Automobile Sports Club - 5385 Yonge Street - Willowdale - Ontario.

Direttore di gara: Roger Peart

Partenza: ore 19,00

Spettatori: 60.000

Condizioni atmosferiche: Sole e caldo sia in prova che in gara.

Organizzazione: voto 8

Sicurezza: voto 8

Così (in 12) al traguardo

PILOTA	VEETTURA	GIRI	TEMPO	MEDIA	DISTACCO
1. Nelson Piquet	Brabham Bmw	70	1.46"23"748	174,085 kmh	
2. Niki Lauda	McLaren Tag	70	1.46"26"360	174,000 kmh	2"612
3. Alain Prost	McLaren Tag	70	1.47"51"780	171,700 kmh	1'28"032
4. Elio De Angelis	Lotus Renault	69	1.47"43"721	169,500 kmh	1 giro
5. René Arnoux	Ferrari	68	1.46"32"530	168,900 kmh	2 giri
6. Nigel Mansell	Lotus Renault	68	1.46"33"432	168,900 kmh	2 giri
7. Ayrton Senna	Toleman Hart	68	1.46"44"833	168,600 kmh	2 giri
8. Manfred Winkelhock	Ats Bmw	68	1.46"59"284	168,200 kmh	2 giri
9. Johnny Cecotto	Toleman Hart	68	1.47"19"448	167,600 kmh	2 giri
10. Martin Brundle	Tyrrell Ford	68	1.47"22"176	167,600 kmh	2 giri
11. Philippe Alliot	Ram Hart	65	1.47"11"725	160,400 kmh	5 giri
12. Eddie Cheever	Euro Alfa Romeo	63	1.38"22"379	169,500 kmh	7 giri

Questi (14) i ritirati

PILOTA	VEETTURA	GIRI	CAUSA
Marc Surer	Arrows Ford	59	motore
Derek Warwick	Renault	57	rottura carena inferiore
Huub Rothengatter	Spirit Hart	56	cambio
Stefan Bellof	Tyrrell Ford	52	motore
Andrea De Cesaris	Ligier Renault	40	freni
Corrado Fabi	Brabham Bmw	39	turbo
Thierry Boutsen	Arrows Bmw	38	motore
Riccardo Patrese	Euro Alfa Romeo	37	incidente
Keke Rosberg	Williams Honda	32	impianto elettrico
Jacques Laffite	Williams Honda	31	turbo
Mike Thackwell	Ram Hart	29	motore
Pier Carlo Ghinzani	Osella Alfa	11	cambio
Michele Alboreto	Ferrari	10	motore
Francois Hesnault	Ligier Renault	7	turbo

I giri più veloci

PILOTA E VEETTURA	GIRO	TEMPO
Piquet (Brabham)	55	1'28"763
Lauda (McLaren)	54	1'29"083
Prost (McLaren)	34	1'29"433
Arnoux (Ferrari)	36	1'30"210
Mansell (Lotus)	51	1'30"503
Warwick (Renault)	50	1'30"560
Cheever (Euro Alfa)	56	1'30"628
Alboreto (Ferrari)	5	1'30"990
Winkelhock (Ats)	66	1'31"071
De Angelis (Lotus)	59	1'31"305
Rosberg (Williams)	27	1'31"647
Fabi (Brabham)	30	1'31"767
Senna (Toleman)	31	1'31"822
Laffite (Williams)	30	1'32"124
Brundle (Tyrrell)	45	1'32"385
Bellof (Tyrrell)	36	1'32"428
Cecotto (Toleman)	59	1'32"537
De Cesaris (Ligier)	30	1'32"591
Patrese (Euro Alfa)	31	1'32"716
Boutsen (Arrows)	33	1'33"069

Surer (Arrows) (33) 1'33"858; **Ghinzani** (Osella) (3) 1'34"664; **Hesnault** (Ligier) (5) 1'35"176; **Alliot** (Ram) (48) 1'35"498; **Thackwell** (Ram) (14) 1'37"157; **Rothengatter** (Spirit) (3) 1'37"209.

I primati

PRIMATO SULLA DISTANZA

È rimasto imbattuto. Appartiene ad Alan Jones (Williams Ford Fw07) che nel 1980 impiegò 1.46"45"52 alla media di 177,030 km/h a coprire i giri previsti per la corsa canadese. Tuttavia il tempo di Nelson Piquet del 1984 è inferiore a quello stabilito da René Arnoux e dalla sua Ferrari nell'edizione dell'anno scorso.

PRIMATO SUL GIRO

È rimasto imbattuto. Appartiene a Didier Pironi (Ferrari) che nel 1982 girò in 1'28"323 alla media di 179,749 km/h. Piquet quest'anno ha girato in 1'28"763 alla media di 178,858 km/h.

NOTE

Patrick Tambay ha rinunciato a partecipare al Gp del Canada in seguito al riaccutizzarsi del dolore al perone rimasto fratturato durante il primo giro del Gp di Montecarlo. Il pilota francese, dopo aver girato lentamente nella sessione non cronometrata del venerdì ha così dato forfait. Le novità della corsa sono state rappresentate dalla presenza sullo schieramento di Mike Thackwell al volante della Ram lasciata libera da Jonathan Palmer, impegnato alla 24 Ore di Le Mans, e dell'olandese Huub Rothengatter, che ha pilotato la Spirit di Mauro Baldi, anche lui a Le Mans. Per Thackwell si è trattato della seconda esperienza in F. 1, per Rothengatter della prima apparizione assoluta. L'olandese è stato un ottimo pilota di F. 2 nei primi anni 80 prima di cadere nel dimenticatoio a causa di un incidente occorsogli l'anno passato.

GP CANADA

Tutti i tempi delle prove

PILOTA	VETTURA	PNEUMATICI	VENERDÌ		SABATO		DOMENICA
			I	II	III	IV	
Piquet	(Brabham Bmw Bt53)	Michelin	1'29"239	1'27"154	1'29"278	1'25"442	1'30"648
C. Fabi	(Brabham Bmw Bt53)	Michelin	1'31"500	1'30"831	1'29"227	1'29"764	1'33"367
Brundle	(Tyrrell Ford O12)	Goodyear	1'33"510	1'33"945	1'31"631	1'31"785	1'33"618
Bellof	(Tyrrell Ford O12)	Goodyear	1'34"041	1'34"309	1'31"828	1'31"797	1'32"728
Laffite	(Williams Honda Fw09)	Goodyear	1'32"123	1'30"115	1'29"718	1'29"915	1'33"027
Rosberg	(Williams Honda Fw09)	Goodyear	1'35"644	1'29"423	1'30"351	1'29"284	1'32"581
Prost	(McLaren Tag Mp4)	Michelin	1'28"505	1'26"477	1'27"551	1'26"198	1'30"324
Lauda	(McLaren Tag Mp4)	Michelin	1'29"654	1'28"548	1'27"453	1'27"392	1'30"884
Alliot	(Ram Hart 02)	Pirelli	1'35"376	1'35"286	1'36"672	1'36"900	1'36"794
Thackwell	(Ram Hart 02)	Pirelli	1'36"876	1'34"921	1'36"730	1'33"750	1'39"688
De Angelis	(Lotus Renault 94)	Goodyear	1'29"914	1'27"139	1'26"686	1'26"306	1'30"789
Mansell	(Lotus Renault 94)	Goodyear	1'27"841	1'28"277	1'28"717	1'27"246	1'31"334
Winkelhock	(Ats Bmw D 06)	Pirelli	1'57"967	1'32"311	1'29"888	1'28"908	1'33"051
Tambay	(Renault Re 50)	Michelin	1'41"628	n.p.	n.p.	n.p.	n.p.
Warwick	(Renault Re 50)	Michelin	1'31"478	1'29"682	1'28"121	1'26"420	1'31"853
Surer	(Arrows Ford A6)	Goodyear	1'34"151	1'33"014	1'34"074	1'32"576	1'35"280
Boutsen	(Arrows Bmw A7)	Goodyear	1'31"628	1'30"887	1'31"618	1'30"073	1'33"388
Senna	(Toleman Hart Tg184)	Michelin	1'30"633	1'29"282	1'30"425	1'27"448	1'33"062
Cecotto	(Toleman Hart Tg184)	Michelin	1'32"221	1'34"731	1'31"991	1'31"459	1'34"461
Rothengatter	(Spirit Hart 201)	Pirelli	1'53"344	1'35"217	1'35"009	1'32"920	1'37"564
Patrese	(Euro Alfa 184)	Goodyear	1'30"958	1'29"205	1'33"782	1'30"064	1'33"855
Cheever	(Euro Alfa 184)	Goodyear	1'30"750	1'29"418	1'29"933	1'28"032	1'33"340
Ghinzani	(Osella Alfa Romeo FA 1F)	Pirelli	1'32"313	1'32"109	1'30"538	1'30"918	1'34"781
Hesnault	(Ligier Renault Js23)	Michelin	1'33"921	1'31"146	1'31"625	1'29"107	1'36"332
De Cesaris	(Ligier Renault Js23)	Michelin	1'32"077	1'29"618	1'31"574	1'27"922	1'34"092
Alboreto	(Ferrari 126 C4)	Goodyear	1'31"204	1'28"604	1'27"495	1'26"764	1'30"176
Arnoux	(Ferrari 126 C4)	Goodyear	1'30"716	1'27"917	1'28"609	1'26"549	1'29"906

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

L'altalena della corsa

giro	1.class.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
10.	PIQ	PRO	ALB	ARN	LAU	DEA	WAR	SEN	DEC	MAN
20.	PIQ	PRO	LAU	WAR	DEA	ARN	ROS	SEN	MAN	DEC
30.	PIQ	PRO	LAU	ARN	WAR	DEA	ROS	MAN	SEN	CHE
40.	PIQ	PRO	LAU	ARN	WAR	DEA	MAN	SEN	CHE	BEL
50.	PIQ	LAU	PRO	WAR	ARN	MAN	DEA	CHE	SEN	BEL
60.	PIQ	LAU	PRO	MAN	DEA	CHE	ARN	SEN	WIN	BRU
70.	PIQ	LAU	PRO	DEA	ARN	MAN	SEN	WIN	CEC	BRU

Così al peso

Ecco di seguito i pesi delle vetture, verificate nel corso delle prove di qualificazione dai commissari tecnici. Ricordiamo che i dati variano spesso a seconda della quantità di carburante ed olio introdotta nei serbatoi.

VENERDÌ

Ram (Alliot) 590 kg; Ligier (Hesnault) 590 kg; Williams (Laffite) 566 kg; Lotus (De Angelis) 551 kg; Euro Alfa Romeo (Cheever) 569 kg; Williams (Laffite) 561 kg; Arrows Ford (Surer) 555 kg; Euro Alfa Romeo (Patrese) 548 kg; Ligier (Hesnault) 592 kg; Ferrari (Arnoux) 558 kg; Arrows Bmw (Boutsen) 567 kg; Renault (Warwick) 569 kg; Ligier (De Cesaris) 584 kg; Euro Alfa Romeo (Patrese) 576 kg; Williams (Rosberg) 568 kg; Williams (Laffite) 579 kg; Toleman (Senna) 555 kg; Tyrrell (Bellof) 552 kg; Spirit (Rothengatter) 573 kg; Toleman (Senna) 565 kg; Ferrari (Arnoux) 550 kg; Ats (Winkelhock) 571 kg.

SABATO

Renault (Warwick) 574 kg; Osella (Ghinzani) 582 kg; Ats (Winkelhock) 566 kg; Spirit (Rothengatter) 556 kg; Williams (Rosberg) 554 kg; Ram (Thackwell) 579 kg; Ferrari (Arnoux) 554 kg; Arrows Ford (Surer) 549 kg; Ats (Winkelhock) 574 kg; Tyrrell (Brundle) 555 kg; Ats (Winkelhock) 571 kg; Toleman (Cecotto) 557 kg; Osella (Ghinzani) 590 kg; Ferrari (Arnoux) 554 kg; Tyrrell (Bellof) 552 kg; Spirit (Rothengatter) 572 kg; Ligier (De Cesaris) 588 kg; Euro Alfa Romeo (Cheever) 551 kg; Osella (Ghinzani) 582 kg; Ats (Winkelhock) 573 kg; Tyrrell (Bellof) 544 kg; Ferrari (Alboreto) 545 kg; Ferrari (Arnoux) 545 kg; Ram (Alliot) 587 kg.

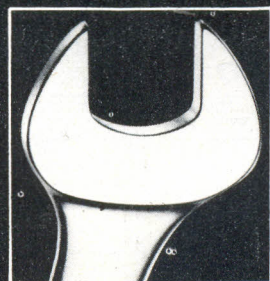
DOMENICA

Dopo la corsa sono state pesate le seguenti vetture:

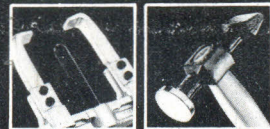
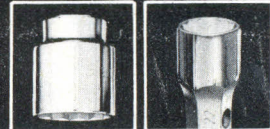
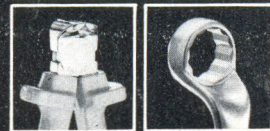
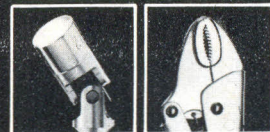
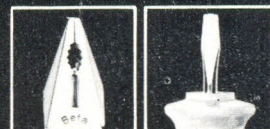
Brabham (Piquet) 564 kg; Toleman (Cecotto) 554 kg; Ram (Alliot) 574 kg; Tyrrell (Brundle) 575 kg; Lotus (De Angelis) 556 kg; Spirit (Rothengatter) 602 kg; Tyrrell (Bellof) 587 kg; Lotus (Mansell) 570 kg; Euro Alfa Romeo (Cheever) 552 kg; McLaren (Prost) 553 kg; Ats (Winkelhock) 550 kg; Ferrari (Arnoux) 557 kg; McLaren (Lauda) 547 kg; Toleman (Senna) 549 kg.

È stata verificata anche la capacità dei serbatoi della Brabham di Piquet e delle McLaren di Lauda e Prost. La prima aveva al termine della corsa ancora 15 litri di benzina, le seconde 7.

Beta UTENSILI

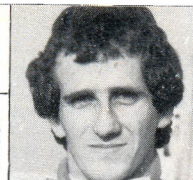


nelle mani dei
meccanici di
McLaren e Williams
il successo dei
loro piloti e...
gli utensili Beta



Beta UTENSILI

20050 Sovico (Mi)



Classifiche iridate dopo 7 gare

	BRASILE 23-3	SUDAFRICA 7-4	BELGIO 29-4	S. MARINO 6-5	FRANCIA 20-5	MONACO 3-6	CANADA 17-6	DETROIT 24-6	DALLAS 8-7	G. BRETAGNA 22-7	GERMANIA 5-8	AUSTRIA 19-8	OLANDA 26-8	ITALIA 9-9	EUROPA 7-10	SPAGNA 21-10	TOTALE PUNTI	PUNTI UTILI
--	--------------	---------------	-------------	---------------	--------------	------------	-------------	--------------	------------	------------------	--------------	--------------	-------------	------------	-------------	--------------	--------------	-------------

MONDIALE PILOTI

1. Prost	9	6	—	9	—	4,5	4										32,5	32,5
2. Lauda	—	9	—	—	9	—	6										24	24
3. Arnoux	—	—	4	6	3	1,5	2										16,5	16,5
4. De Angelis	4	—	2	4	2	0,5	3										15,5	15,5
5. Warwick	—	4	6	3	—	—	—										13	13
6. Rosberg	6	—	3	—	1	1	—										11	11
7. Alboreto	—	—	9	—	—	—	—										9	9
Piquet	—	—	—	—	—	—	9										9	9
9. Tambay	1	—	—	—	6	—	—										7	7
10. Bellof	—	—	1	2	—	2	—										5	5
Mansell	—	—	—	—	4	—	1										5	5
12. Senna	—	1	—	—	—	3	—										4	4
13. Cheever	3	—	—	—	—	—	—										3	3
Patrese	—	3	—	—	—	—	—										3	3
15. Brundle	2	—	—	—	—	—	—										2	2
De Cesaris	—	2	—	—	—	—	—										2	2
17. Boutsen	—	—	—	1	—	—	—										1	1

MONDIALE COSTRUTTORI

1. McLaren	9	15	—	9	9	4,5	10										56,5	56,5
2. Ferrari	—	—	13	6	3	1,5	2										25,5	25,5
3. Lotus	4	—	2	4	6	0,5	4										20,5	20,5
4. Renault	1	4	6	3	6	—	—										20	20
5. Williams	6	—	3	—	1	1	—										11	11
6. Brabham	—	—	—	—	—	—	9										9	9
7. Tyrrell	2	—	1	2	—	2	—										7	7
8. Euro Alfa Romeo	3	3	—	—	—	—	—										6	6
9. Toleman	—	1	—	—	—	3	—										4	4
10. Ligier	—	2	—	—	—	—	—										2	2
11. Arrows	—	—	—	1	—	—	—										1	1

TROFEO VILLENEUVE

GP CANADA

1. Piquet 18; 2. Prost 10; 3. Lauda 6; 4. Arnoux 5; 5. Warwick, De Angelis 4; 7. Mansell 2; 8. Alboreto 1.

CLASSIFICA GENERALE

1. Prost 60; 2. Piquet 51; 3. De Angelis 32; 4. Warwick 31; 5. Tambay e Arnoux 29; 7. Alboreto 25; 8. Lauda 21; 9. Mansell 19; 10. Rosberg 17; 11. Bellof 10; 12. Senna 9; 13. De Cesaris 3; 14. T. Fabi e Winkelhock 1.

TROFEO BRONZI DI RIACE

Da quando corre con la McLaren Tag Niki Lauda si è trasformato. Se prima era un pilota più portato al ragionamento piuttosto che alla lotta, oggi Lauda ha cambiato notevolmente le sue caratteristiche di guida. Vincendo la tappa canadese del trofeo Bronzi di Riace, così, Lauda insidia al comando della classifica del trofeo il proprio compagno di squadra Alain Prost.

VESPA TROPHY POLE POSITION

Nelson Piquet ha portato a casa ancora una volta una Vespa. Ottenendo la pole position, infatti, il campione del mondo si è aggiudicato la tappa canadese del Pole Position Trophy che aveva vinto anche a Imola e in Sud Africa.

Le cifre iridate

■ **PIQUET A QUOTA 11.** Prima vittoria stagionale ed undicesima nella carriera di Nelson Piquet e 33. per la Brabham, che ritorna in lotta per la terza piazza fra le «case» vittoriose, avvicinandosi alla McLaren, arrivata a 35 in quest'annata a lei favorevole. Proprio per la McLaren, ulteriore passo avanti nel campionato mondiale costruttori; la Casa di Ron Dennis sta gareggiando alla rilevante media di 4,03 punti per ciascuna partecipazione. Alain Prost, rimasto al comando della classifica conduttori, ha invece una media personale di 4,64 punti/gara. Entrambe le medie sono ottime, anche perché il francese dalla vittoria di Monaco ha ricevuto soltanto la metà del punteggio previsto.

■ **ASCARI MENO EFFICACE.** Dopo sette gran premi il campione del mondo in carica, Nelson Piquet, ha però soltanto nove punti in classifica; è un risultato non eccezionale per un pilota che gareggia in difesa del titolo. Da quando si disputa il campionato, è Alberto Ascari ad aver difeso nel modo meno efficace un alloro mondiale; dopo aver bissato nel 1953 in modo strepitoso il titolo già conquistato l'anno precedente, il milanese prendeva parte nel 1954 a quattro delle nove gare in calendario, ottenendo in tutto un punto per il giro veloce nel G.P. di Spagna, conclusivo della stagione, disputato alla guida di una Lancia «D50».

■ **DE ANGELIS DA RECORD.** Grazie alla continuità di Elio De Angelis, per l'undicesimo gran premio mondiale consecutivo, almeno un italiano è entrato in zona punti. È la conferma di un primato in quanto la precedente miglior serie positiva per i nostri piloti, era di nove gran premi, dalla gara di Montreal a quella di Las Vegas del 1982.

■ **DI RITORNO DI «THAC».** Jonathan Palmer, campione europeo di formula 2 nel 1983, ha ceduto il volante della sua Ram 02 Hart a Mike Thackwell, leader quest'anno dello stesso campionato. Il neozelandese è così ritornato nella massima formula, dopo un intervallo di 53 gran premi iridati; aveva debuttato infatti il 28 settembre 1980, proprio sul tracciato di Montreal, alla guida di una Tyrrell «010» Ford passando alla storia come il più giovane in assoluto fra i partecipanti alle corse titolate. (m.m.)

VELOCITÀ IN PROVA

Alboreto nel warm up

VENERDI'

N. Pilota	1. sessione	2. sessione
1 Piquet	258,574	261,961
2 Fabi	254,552	258,528
3 Brundle	238,056	232,671
4 Bellof	238,332	230,584
5 Laffite	254,462	261,201
6 Rosberg	253,744	267,509
7 Prost	262,200	269,159
8 Lauda	261,771	267,062
9 Alliot	242,547	244,648
10 Thackwell	241,611	235,487
11 De Angelis	244,898	265,047
12 Mansell	262,152	263,978
14 Winkelhock	213,904	250,871
15 Tambay	247,721	—
16 Warwick	258,574	263,736
17 Surer	235,179	236,453
18 Boutsen	251,484	260,257
19 Senna	246,744	249,567
20 Cecotto	245,650	239,322
21 Rothengatter	218,546	242,098
22 Patrese	256,868	258,111
23 Cheever	256,868	256,182
24 Ghinzani	257,419	254,777
25 Hesnault	250,087	259,506
26 De Cesaris	253,031	268,506
27 Alboreto	254,462	260,210
28 Arnoux	253,031	261,628

SABATO

N. Pilota	1. sessione	2. sessione
1 Piquet	252,853	265,438
2 Fabi	250,740	253,432
3 Brundle	228,971	228,898
4 Bellof	229,628	230,880
5 Laffite	247,953	259,647
6 Rosberg	248,276	261,628
7 Prost	235,834	261,961
8 Lauda	255,229	259,787
9 Alliot	233,539	234,681
10 Thackwell	234,070	237,271
11 De Angelis	248,834	248,748
12 Mansell	250,391	255,274
14 Winkelhock	252,013	259,928
16 Warwick	244,524	259,226
17 Surer	225,025	230,511
18 Boutsen	239,163	255,410
19 Senna	235,333	244,565
20 Cecotto	236,298	240,682
21 Rothengatter	232,972	243,243
22 Patrese	229,190	249,567
23 Cheever	240,401	255,229
24 Ghinzani	249,827	255,773
25 Hesnault	243,985	255,682
26 De Cesaris	244,648	260,210
27 Alboreto	252,322	256,684
28 Arnoux	252,765	259,740

DOMENICA

N. Pilota	Warm up
1 Piquet	246,238
2 Fabi	240,000
3 Brundle	224,684
4 Bellof	224,649
5 Laffite	240,120
6 Rosberg	242,506
7 Prost	244,731
8 Lauda	245,190
9 Alliot	230,289
10 Thackwell	232,034
11 De Angelis	232,034
12 Mansell	237,506
14 Winkelhock	239,044
16 Warwick	240,964
17 Surer	224,719
18 Boutsen	236,182
19 Senna	227,560
20 Cecotto	229,500
21 Rothengatter	228,029
22 Patrese	231,772
23 Cheever	233,625
24 Ghinzani	240,320
25 Hesnault	229,299
26 De Cesaris	232,146
27 Alboreto	247,977
28 Arnoux	245,357

LE INTERVISTE/Nelson Piquet dopo Montreal guarda lontano

Se vinco anche a Detroit...

«Non ho molte speranze nel mondiale — dice il vincitore di Montreal — però tutto potrebbe ancora succedere. Dopo la corsa, un terribile bruciore ai piedi: colpa del radiatore sul musetto»

di Andrea Ficarelli

MONTREAL — Nelson Piquet lo aveva promesso già da giovedì: «anche domenica — aveva detto — io parto con l'intenzione di vincere e so che la mia macchina può permetterlo. Mi auguro solo che non si ripetano i guasti che mi hanno fermato nelle sei corse precedenti». Di guasti sulla Brabham numero uno non ce ne sono stati e Nelson ha corso da vero campione del mondo. Sceso dalla vettura, il brasiliano si reggeva in piedi a fatica, appariva preoccupato, il problema non era però la stanchezza. «È stato il radiatore sul muletto — spiega — che ha scaldato moltissimo la parte anteriore del telaio, così mi sono bruciato un po' i piedi». Si era temuto, nel corso dei 70 giri trionfali di Nelson, che il consumo potesse giocare un brutto scherzo al futuro vincitore. Prima d'ora, infatti, le qualità «economiche» della Brabham-Bmw non erano mai state sperimentate per tutta la durata di una gara. «Già nel warm-up di domenica mattina avevamo svolto un test di consumo che si era rivelato più che soddisfacente. Invece mi spaventava un po' il fatto che non avendo ancora finito una corsa non sapevamo se i freni avrebbero retto fino in fondo. Soprattutto su un circuito come questo che sollecita molto l'impianto frenante». Apparentemente Nelson ha corso sempre all'attacco, tirando quasi sempre al limite. In realtà non è stato così: «potevo andare più forte, soprattutto potevo ritardare le staccate, non essere più veloce nelle curve. Ho spinto più del solito solo quando Niki ha sorpassato Prost perché pensavo che potesse avvicinarsi a me. Non ho avuto il benché minimo problema di gomme. Sono molto contento». Qualcuno ha chiesto a Nelson cosa ha pensato in un determinato momento della gara: «È troppo difficile — ha risposto — guidare e pensare nello stesso tempo...».

A QUESTO PUNTO per il campione del mondo in carica si riaccende un barlume di speranza per un campionato che, in teoria, appare già perso. Prost è al comando con 32,5 punti, Lauda segue a quota 24 e Nelson è soltanto ottavo con i nove punti guadagnati in questa gara canadese. «Mi chiedete cosa

penso di poter fare a questo punto nel campionato del mondo — dice Piquet facendo una smorfia — ma io non ho una risposta. Posso dirvi che ho un'ottima macchina, una macchina con la quale potrei vincere molte delle prossime corse, però Alain è davanti con un vantaggio di quasi 24 punti. Cercherò di fare del mio meglio è l'unica cosa che posso dire. Certo in teoria ho già perso il titolo, però la vita è molto strana e può sempre accadere qualcosa di inatteso. Molto dipende da quante gare riuscirò a finire. Se dovesse andar bene anche a Detroit certo la situazione sarebbe già meno grigia di quanto lo è oggi». Ad un tratto della corsa è parso che il Bmw di Nelson avesse dei problemi. Si è sentito un rumore strano. «In tutta onestà — afferma Nelson

stupito — non ricordo niente del genere. Ricordo di aver sbagliato una marcia e forse può essere sembrato un problema di motore. Comunque noi guidiamo così concentrati che ci è difficile memorizzare quello che ci accade durante la corsa, almeno per quanto riguarda questi piccoli particolari. Quattro giorni prima, Nelson Piquet era consapevole di poter vincere il gran premio del Canada. Domenica sera lo stesso Nelson Piquet si è ritrovato vincitore (con i piedi bruciati) di questa settimana gara iridata, ma forse era meno sicuro di prima: «sono francamente stupito. Sapevo di poter vincere, ma non credevo che sarebbe stato così facile — ammette candidamente il brasiliano —. Dovevo battere le McLaren-Tag, due macchine che mi

sembravano così superiori a tutte le altre... L'ottimo tempo del mattino, con il pieno, mi aveva convinto ulteriormente, avevo capito che con il pieno eravamo molto competitivi e la macchina si guidava molto facilmente. Sono partito male ma non ho avuto molti problemi a ritornare davanti a Prost. Certo che se nei gran premi precedenti la mia macchina fosse arrivata in fondo, ora la mia posizione nel campionato del mondo sarebbe ben diversa.

LAUDA E PROST. Una volta tanto i due della McLaren recitano il ruolo degli sconfitti. Senza quel brasiliano tra i piedi i due leader del campionato del mondo sarebbero ancora più leader. Niki Lauda non sembra prendersela molto per que-

Gli interrogativi di De Angelis «Perché non riesco ad arrivare primo?»

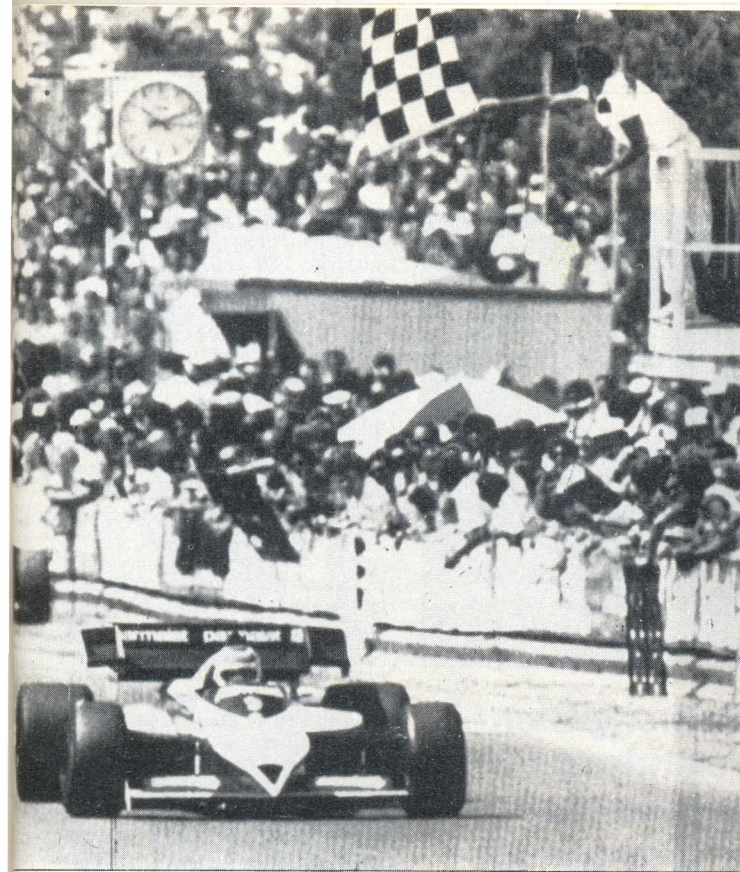
MONTREAL — Nigel Mansell avrebbe potuto finire la corsa alle spalle delle McLaren. Anche questa volta però l'inglese della Lotus ha avuto dei problemi. «Mi si è rotto il cambio e non riuscivo più a inserire la seconda e la quarta, inoltre il motore non era al 100 per cento. Ho provato a resistere ma mi sono dovuto fermare a un giro dalla fine. Certo è meglio un punto che niente, ma tre punti sarebbero stati meglio». Anche Elio De Angelis ha motivi per recriminare. Dopo la bella prestazione nelle prove, in gara ha iniziato a scivolare indietro. «Sono partito con il muletto, lo stesso che avevo usato nelle prove di Montecarlo, e il motore era stanco, mi mancavano almeno 1000 giri. Sono stato obbligato a rinunciare alla macchina da gara perché mi si era rotto il motore nel warm-up del mattino. Ho corso in difesa cercando di arrivare in fondo. Nel corso della gara ho anche commesso un errore: mi sono distratto e ho sbagliato la chicane (si è visto anche in tivù - n.d.r.). Se devo dire se sono contento, rispondo di sì poiché tre punti sono sempre tre punti, ma al tempo stesso sono amareggiato visto che per una ragione o per l'altra non riesco mai a ripetere in gara le prestazioni delle prove». Anche questa volta comunque, Elio è stato il migliore dei piloti italiani e anche questa volta è andato a punti confermandosi il pilota più continuo in fatto di piazzamenti nei primi sei (non è andato a punti solo in Sudafrica). Ayrton Senna non è riuscito a ripetere il grande risultato di Montecarlo. Senza la pioggia la Toleman evidenzia tutti i suoi limiti. E dire che nei primi giri il brasiliano si era messo in evidenza scavalcando Mansell e iniziando una progressiva rimonta. «L'indicatore del consumo mi ha fornito un valore troppo alto così ho dovuto calare la pressione allo stesso valore che usavo a Montecarlo sotto la pioggia. Non so perché, visto che Cecotto ha finito tranquillamente la

gara con la pressione alta. Verso la metà mi si è rotto il cambio. La seconda addirittura non stava dentro e dovevo tenere la mano sulla leva perché non uscisse. Questo è il risultato...». E mostra la mano destra con la pelle completamente staccata. Anche Stefan Bellof, un altro «eroe» di Montecarlo non è andato molto lontano. «Sono partito bene — dice il tedesco — ricordo di aver sorpassato Wilkeshoff, Patrese, De Cesaris e di essermi portato vicino alla decima posizione. Mi sono dovuto fermare per la rottura di un semiasse, ma in ogni caso la mia macchina era terribilmente più lenta di tutte le altre sui rettilinei. Spero in Detroit...».

Un altro che spera in Detroit è Andrea De Cesaris: «La Ligier — dice il romano — si è rivelata molto più a suo agio sulle curve lente che su quelle veloci come queste di Montreal. In gara ho avuto problemi ai freni, poi l'assetto si è dimostrato tanto sbagliato da creare seri problemi di gomme. Mi sono fermato con un crampo alla gamba destra: il freno era davvero troppo duro».

Corrado Fabi ha qualche problema di allenamento: «Riconosco che sono stato troppo tempo fermo per poter guidare forte una vettura di formula 1, in particolare una macchina turbo come la Brabham. Non ho più il colpo d'occhio di quando correvo quasi tutte le domeniche. Il mio problema è tutto qui. In gara mi sono fermato per una perdita di pressione del motore. Prima di questo inconveniente la macchina andava bene, ma ho trovato una certa difficoltà nel recuperare posizioni in particolare con Patrese che non si è certo fatto da parte».

Johnny Cecotto festeggia il primo traguardo della stagione. «Ho avuto fin dall'inizio problemi di freno e di cambio. Si sono formate delle vesciche alla mano per colpa della leva dura. Sono arrivato soltanto nono ma almeno ho visto il traguardo, spero che sia un risultato di buon auspicio». (a. f.)



SOTTO NIKI LAUDA, SECONDO A MONTREAL (FotoColombo)

L'ARRIVO DI NELSON PIQUET (TelefotoAP)

sta sconfitta. Per lui, in fin dei conti, il secondo posto di Montreal è stato un passo avanti alla rincorsa di Alain Prost. In un primo tempo l'austriaco ha risposto alle domande con lo stile che lo contraddistingue. A chi gli ha chiesto com'è andata la corsa, Niki ha replicato: «Sono arrivato dietro al vincitore e quindi mi sono classificato secondo». Poi si è lasciato un po' andare: Ho tirato molto nella prima parte della gara, quando dovevo rimontare. Una volta sorpassato Prost potevo cercare di andare a prendere Piquet, ma ho preferito non forzare poiché l'indicatore del consumo cominciava a fornirmi dei dati un po' preoccupanti. Questi sei punti mi vanno benissimo. Un secondo posto in questo Gran Premio è molto importante nella corsa al titolo». Anche una Brabham così veloce per Niki non è un problema. «Che la Brabham andasse forte — dice — non lo abbiamo scoperto qui a Montreal. Nelson è sempre stato velocissimo, solo che

prima rompeva e questa volta è arrivato fino in fondo. Non si è visto niente di nuovo». Alain Prost ha perso due punti nei confronti del suo compagno di squadra, ma il suo margine in testa al campionato è ancora consistente. Certo che quei quattro punti potevano essere sei... «Ho avuto dei grossi problemi di apertura, quindi la macchina mancava di accelerazione. Nelson mi ha superato subito dopo la partenza. Il mio motore non aveva potenza. Nel warm-up prendeva 11700 giri, in gara non andava oltre 10200. Come questo non bastasse ho avuto anche grossi problemi ai freni che mi hanno sconsigliato di tenere il ritmo di Nelson. Quando Niki mi ha sorpassato in rettilineo, nello stesso punto in cui era passato Piquet, non ho neppure pensato di resistergli: con la macchina che avevo il terzo posto era per me più che soddisfacente. Ho conquistato altri 3 punti che potranno venirmi utili».



Dallas certa per Tambay, Andretti a Detroit?

MONTREAL - Aveva sperato sino all'ultimo di poter essere al via del GP del Canada ma la frattura al perone della gamba sinistra gli ha impedito di continuare dopo alcuni giri di prova effettuati al giovedì. Già durante il viaggio aereo la gamba lo aveva fatto soffrire, gli si era gonfiata: aveva sperato fosse solo una questione di affaticamento, invece quando era salito in macchina Tambay si era accorto che non poteva assolutamente guidare la sua Renault. Era sceso sconsolato di macchina poi era andato da Larrousse avevano discusso a lungo. Larrousse era del parere che Tambay poteva almeno tentare di

prendere il via, ma il pilota era stato irremovibile: aveva detto di no perché voleva curarsi bene, ed essere possibilmente al via di Detroit. Quale era il problema più grande nel guidare la Renault? Forse spingere la frizione era troppo doloroso per la sua frattura? «nessun problema a spingere la frizione, erano le vibrazioni della macchina e i salti sull'asfalto della pista a procurarmi dolore».

DIFFICILMENTE Tambay potrà essere pronto per Detroit. Lo sarà invece sicuramente per Dallas l'8 luglio. Nel frattempo la Renault dovrà decidere se correre con il solo Warwick oppure se

dare la seconda macchina ad un altro pilota. Qui a Montreal la Renault (aveva già pensato che Tambay non avrebbe potuto correre) aveva contattato alcuni altri piloti fra cui Reutemann, poi il pilota aveva dato assicurazioni che sarebbe stato in grado di partire e così era stata abbandonata ogni trattativa. Ora invece deve pensare se dare la seconda macchina a qualcuno per Detroit, i nomi che si fanno più frequentemente sono quelli di Reutemann, come già detto, e di Andretti che a Detroit costituirebbe un grosso richiamo pubblicitario e per il GP e per la Renault che fatica ad imporsi sul mercato Usa.

GP CANADA

Mercato piloti

Accadde domani

MONTREAL — Non siamo neppure a metà stagione e il cosiddetto «mercato piloti» è già in attività. La Ferrari avrebbe fatto delle avances all'eroe di Montecarlo, quel Senna che è sì legato da un contratto triennale con la Toleman, ma un contratto facilmente riscattabile sia monetariamente che a livello di «gentlemen agreement» perché la Toleman, che in tutte le occasioni è stata aiutata dalla Ferrari, è disposta a lasciare andare il suo pilota sotto le insegne del Cavallino. Il contatto sarebbe avvenuto dopo Montecarlo, a Brands Hatch, e Senna ha oggi una seria opzione per un 1985 con Ferrari. La domanda è: farà coppia con Alboreto? Il milanese sembra abbia deluso sul piano umano e come pilota, in special modo a Montecarlo, dove per lui c'erano macchine particolarmente preparate che però sono state incidentate per errori di guida, tanto che per la gara Michele ha dovuto partire con un «muletto»: da qui l'arrabbiatura del team dopo l'interruzione della corsa. Crediamo che Alboreto rimanga in Ferrari almeno per un anno ma se così non fosse per lui c'è sempre un posto (strapagato) tramite la Marlboro alla McLaren a far compagnia a Prost, che resterà nel team, mentre potrebbe andarsene Lauda molto corteggiato da diversi team, in primo luogo quella Renault che rischia l'abbandono delle corse. Per il pilota austriaco, comunque, non è del tutto da escludere un ritorno a Maranello dov'è sempre ammiratissimo, anche se al Commendatore non piacciono le «minestre riscaldate». Ferrari farà comunque le sue scelte intorno al G.P. di Monza.

ALLA WILLIAMS c'è aria di fronda. I rapporti fra Frank e il suo ingegnere Patrick Head sono molto tesi e «radio box» dice che fra i due c'è stata una violenta litigata per le scelte tecniche non riuscite, mentre il motore Honda va molto bene. Rosberg vuole andare in un altro team dopo che da oltre un anno non vince una corsa: ha avuto contatti con la McLaren, che sembra disposta a lasciar andare Lauda perché costa troppo e il budget per il prossimo anno, fra motori (come leggete a parte) e un Lauda da pagare sarebbe troppo gravoso anche per un team che ha dietro le spalle una Marlboro miliardaria. Così la McLaren 1985 potrebbe essere un super team Prost-Rosberg, mentre alla Williams vorrebbe andare Cheever come sta cercando di fare da anni. Il suo contratto, a differenza di quello di Patrese che è biennale, scade a fine anno, ma

difficilmente riuscirà ad andare in Williams, così come sembrano sian svanite le possibilità di andare con Tyrrell il quale ha un doppio contratto triennale con gli attuali due piloti, Brundle (molto stimato da Stewart, grande consigliere di Ken) e Bellof. A Laffite scade il contratto a fine stagione e non gli verrà rinnovato. Se si avvereranno tutte le varie mosse della scacchiera, Williams prenderà De Cesaris, che ha un contratto di un anno con Ligier, mentre la stessa Ligier farebbe un team tutto francese con Arnoux (se liberato dalla Ferrari) e Tambay che difficilmente vedrà rinnovato il suo contratto con la Régie.

ALLA LOTUS che potrebbe avere il prossimo anno il motore Tag, De Angelis è un punto fermo al momento attuale, mentre Mansell potrebbe andarsene se la squadra troverà un altro pilota di grido per sostituirlo, e questi potrebbe essere o Palmer o Thackwell, ma è una mossa molto difficile. Dell'Euroalfa abbiamo già detto: Patrese ha un contratto biennale e Cheever vorrebbe andarsene ma alla fine crediamo resterà perché è difficile trovare dei team che paghino le cifre che prende lui attualmente all'Euroracing (800 milioni all'anno indicizzati al costo della vita). Piuttosto a livello Alfa-Euroracing la situazione non è assolutamente chiara, con la mossa di allontanare Chiti dalle corse e sostituirlo con Tonti. Il presidente Alfa ha forse fatto la prima mossa per chiudere gradatamente l'Autodelta, e dare i motori e tutta la tecnologia di questi anni gratis all'Euroracing la quale potrebbe far fare i motori Alfa in qualche altra officina, in modo da gestire direttamente anche il propulsore. D'altra parte, il presidente Alfa deve sempre combattere con il bilancio perennemente in rosso della Casa automobilistica: mentre AS è in edicola verrà reso noto un disavanzo di 26 miliardi di lire, disavanzo forse «fantastico» perché si dice che in realtà esso sia ben superiore. Resta la Toleman. Abbiamo parlato con Alex Hawkridge, il quale sembra rassegnato a veder partire Senna. Cecotto potrebbe restare, e Hawkridge ha messo gli occhi su due piloti italiani: Capelli (che lo ha ben impressionato recentemente a Silverstone) e quel Pier Luigi Martini che è stato a un pelo per finire alla Toleman quest'anno ma che come sempre è molto ben visto dalla Toleman e da altri team, non ultima la Brabham che, se dovesse sostituire uno dei Fabi, lo prenderebbe volentieri.

Giancarlo Cevenini



HUUB ROTHENGATTER (FotoVillani)

Rothengatter l'olandese debuttante

MONTREAL — Nelle prove del Gran Premio del Canada ha fatto il suo esordio in F.1 l'olandese Huub Rothengatter che ha sostituito Mauro Baldi — impegnato con la Lancia a Le Mans — nel team Spirit.

Huub è nato l'8 ottobre 1956 a Larem (Olanda). Ha iniziato a correre in kart all'età di 12 anni. Nel 1974 è diventato vicecampione olandese della specialità e l'anno dopo ha debuttato in Formula Ford. I primi anni di corse automo-

bilistiche non gli hanno permesso di raccogliere alcun risultato di rilievo: anche nel 1976 in F.3 Rothengatter ha chiuso la stagione senza aver ottenuto grandi piazzamenti. In quegli anni, infatti, l'olandese faceva tutto da solo: pilota, meccanico, autista del camion e team manager. Dopo un promettente '77 (con un quinto e un sesto posto in gare di campionato europeo F.3), Huub è entrato a far parte insieme a Lammer e Luyendik del «Racing Team Holland» di F.3, per poi passare al Team Alan Docking di F.2. Con questo team, nel 1980 si è classificato settimo nel campionato europeo al volante di una Toleman TG 280. Dall'81 fino a oggi Huub ha sempre cercato di entrare in F.1, ma problemi di sponsor lo hanno bloccato. Nel gennaio dell'83 Rothengatter è rimasto vittima di un incidente motociclistico che lo ha tenuto fermo fino alla 1000 km endurance di Spa, corsa con una Porsche Kremer CK5. Quest'anno l'olandese avrebbe voluto correre in un team di Formula Cart, ma dopo un inizio disturbato da tanti problemi tecnici, ha preferito rinunciare aspettando l'opportunità di salire su una F.1. L'opportunità gli si è presentata appunto qui a Montreal. (a.f.)

■ PUBLI-THACKWELL. Sul casco di Thackwell, che ha corso domenica in Canada con la Ram, c'era una vistosa decalcomania che faceva pubblicità all'esercizio della salvezza.

Vittoria dei piloti: 8-1!

ALLA vigilia del GP del Canada si è svolta un'amichevole di calcio che ha visto come protagonisti una squadra formata dai giornalisti e una dai piloti di F.1. Molto più in forma, questi ultimi hanno ottenuto una sonante vittoria per 8-1. La squadra dei piloti era formata da: Bellof, Patrese, Mansell, De Cesaris, Cecotto, Alboreto, Winkelhock, De Angelis, Alliot, Warwick, Senna (che riconoscete da sinistra a destra nella foto di Colombo). I marcatori sono stati per i piloti: Bellof (2), Cheever, Mansell, De Angelis, De Cesaris e Winkelhock.





Villeneuve e il Papa

SUL circuito intitolato a Gilles Villeneuve non potevano non esserci «ricordi» del grande campione ferrarista scomparso. In vendita erano poster raffiguranti Gilles sulla Ferrari e anche «medaglioni» col volto del pilota canadese. Singolare il fatto che in mostra questi medaglioni fossero mescolati a quelli raffiguranti il Papa Giovanni Paolo (foto-Colombo)

■ **TV CANADA.** Si prevede che non meno di 400 milioni di persone abbiano visto questo GP del Canada. Le televisioni collegate in diretta sono state 16: Canada, Stati Uniti, Gran Bretagna, Francia, Monaco, Belgio, Olanda, Austria, Svizzera, Italia, Spagna, Portogallo, Lussemburgo, Australia, Brasile e Messico. Le televisioni che hanno trasmesso il GP in differita sono state 18: Nuova Zelanda, Irlanda, Guatemala, Cecoslovacchia, Dubai, Bahrain, Cile, Sudafrica, Zimbabwe, Hong Kong, Repubblica Dominicana, Perù, Ecuador, Panama, Swaziland, El Salvador.

■ **ARROWS.** La terza Arrows con il motore turbo Bmw sarà pronta solamente per l'Europa. A Detroit Surer guiderà la macchina col Ford Cosworth, mentre Boutsen ha a disposizione la macchina con il Bmw turbo e un muletto con eguale motore.

È nata la collaborazione fra Autosprint e Retequattro

Si consorziano le Casé automobilistiche nell'intento di ridurre i costi e migliorare la qualità. Anche noi di Autosprint abbiamo concordato un gemellaggio con una rete televisiva privata, Retequattro, per la realizzazione in coppia di particolari servizi automobilistici. Con il responsabile della rubrica televisiva «A tutto gas», il giornalista Marcello Pirovano, rubrica motoristica in onda ogni domenica alle ore 11,30 e ripetuta nella stessa giornata alle 23,30, il nostro Carlo Massagrande curerà servizi speciali sia in Italia che all'estero relativi soprattutto a tests di vetture. Il primo test nato con questa forma di collaborazione è relativo alle vetture «4x4» commercializzate in Italia, le cui immagini televisive andranno in onda domenica 24 giugno ore 11,30 su Retequattro. Il servizio su Autosprint apparirà successivamente.

Prost-Lauda lotta segreta

«Lui lavora sott'acqua...», dice Prost di Lauda. «Lui lavora sott'acqua...» dice Lauda di Prost. Così la lotta fra i due big della McLaren continua. È successo infatti che Lauda è andato di nascosto dai responsabili della Michelin per farsi dare un certo tipo di gomme da prove che secondo lui andavano meglio su questo circuito. Prost un'oretta dopo ha fatto la stessa cosa, poi in pista i due compagni contendenti si sono accorti che la loro furbata era andata... buca. Da qui l'identica accusa uno contro l'altro di «lavorare sott'acqua» per andare più forte l'uno dell'altro.



L'esordio di Tonti

Tra i debuttanti del GP del Canada c'era anche Gianni Tonti, il tecnico passato dalla Lancia all'Alfa. Nella foto (di Amaduzzi) è con Pavanello, titolare dell'Euroracing.

Monaco replica a Balestre

LA GUERRA tra l'Ac Monaco e il presidente della Fisa Jean Maria Balestre si fa ogni giorno sempre più fitta. La settimana scorsa, infatti, l'Automobil Club monegasco ha replicato duramente alle dichiarazioni rese da Balestre all'indomani della corsa. Il presidente, in sostanza aveva contestato la candidatura di Jacky Ickx alla direzione del GP di F. 1, sospeso a causa della pioggia. Proprio prendendo spunto da questo fatto l'Ac Monaco ha tenuto a precisare che è la Fisa, quindi lo stesso Balestre che dell'ente è il supremo reggitore, a concedere le superlicenze per dirigere corse di F. 1. Jacky Ickx fino al 29 maggio 1984 era un direttore di corsa aggiunto e fu proprio Balestre in quella data che gli concesse il patentino.



La gara sul fiume

NELLA tensione che precede il GP ci sono anche attimi di svago e di relax: questa immagine la dice lunga in proposito. Ecco Patrese su un gommone guidare una spedizione di amici lungo il fiume Rouge. Tra questi anche i nostri Colombo e Piola. Si trattava di una gara, e ha vinto proprio l'equipaggio di Patrese che, fra l'altro è stato l'unico a non finire in acqua.

Nessuna grossa novità ai box di Montreal

Il segreto della Brabham

Le vetture di Piquet e Fabi hanno corso con un radiatore dell'olio sul musetto. «Non sembra nemmeno più la mia macchina», ha commentato Gordon Murray. Sulla Spirit l'ultimo turbo Hart

BRABHAM

Il radiatore sul muso

BT53/5: Nelson Piquet
BT53/2: Corrado Fabi
BT53/3: muletto

Tutte e tre le vetture portate in Canada avevano il nuovo muso con un radiatore dell'olio incorporato per cercare di abbassare le temperature di esercizio dei 4 cilindri turbo tedesco. La Bmw ha lavorato molto per migliorare l'affidabilità del proprio propulsore anche se il problema che ha fermato Piquet a Monaco è dovuto alla infiltrazione d'acqua nella presa per il turbo e quindi non ad un vero e proprio problema con il motore stesso. Gordon Murray parlando delle nuove modifiche ha dichiarato sorridendo: «Non sembra nemmeno una Brabham con questo orribile muso ma speriamo di ritrovare un po' di affidabilità». Nuove anche le fiancate con la carrozzeria che non ha più le prese di uscita dell'aria sopra i radiatori laterali. L'aria calda fuoriesce nella parte posteriore della vettura. Fabi ha provato con i dischi metallici mentre Piquet ha usato quelli al carbonio.

ARROWS

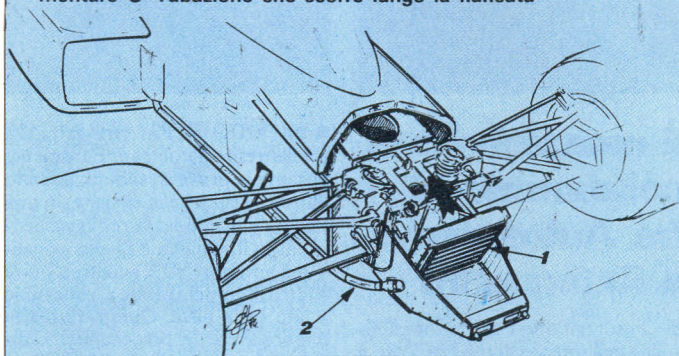
Novità a Detroit

A7/2: Thierry Boutsen
A6/4: Marc Surer
A7/1: muletto

Boutsen ha avuto di nuovo la vettura con il turbo dato che a Monaco era stato Surer a preferire quella con il Ford rinunciando quindi al suo turno. Sulla vettura da gara del belga è stata rinforzata la sospensione posteriore con un tirante fissato a metà del portamozzo posteriore. Questa vettura aveva una pinza singola Brembo davanti ed una sempre singola a P dietro. La vettura di scorta invece aveva le doppie piccole pinze Lockheed dietro. Su entrambe le vetture con il Bmw la carrozzeria nella parte posteriore è stata ulteriormente tagliata. Per Detroit dovrebbe apparire un nuovo distanziale tra motore e cambio per allungare il passo. Per questo motivo Dave Wass, l'ingegnere della squadra, è rientrato di corsa in Inghilterra.

BRABHAM BT53

Gordon Murray ha dotato la BT53 di un radiatore supplementare sul muso per migliorare il raffreddamento. ❶ Radiatore supplementare ❷ Tubazione che scorre lungo la fiancata



SPIRIT

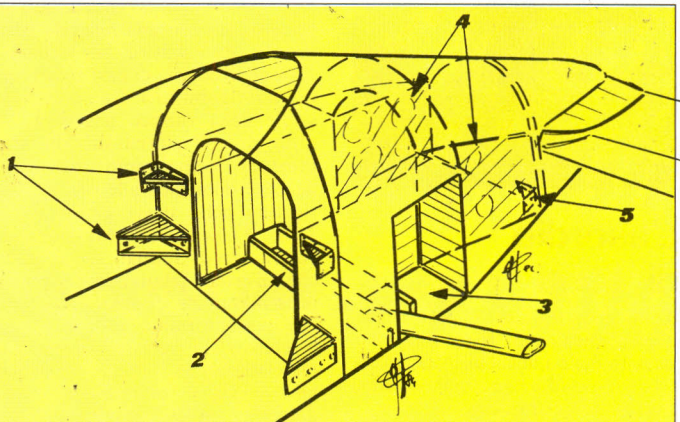
A Detroit col Cosworth

101B/2: Huub Rothengatter

Una sola vettura per Rothengatter ed ancora con il 4 cilindri Hart. Coppuck riapparirà a Detroit con la seconda vettura con il motore Ford Cosworth. Anche la vettura portata a Montreal sarà convertita per l'aspirato. Gli attacchi per il motore sono già pronti. La macchina per il resto sarà completamente uguale. Avrà la stessa sospensione posteriore. Uniche differenze il serbatoio dell'olio tra motore e cambio che sarà quello della F. 2 e la carrozzeria nella parte posteriore.

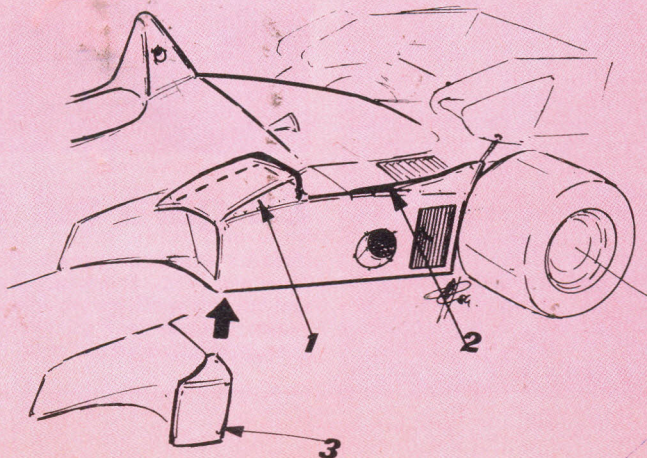
RENAULT RE50

Dopo l'incidente di Monaco tutti i telai Renault sono stati rinforzati nella parte anteriore sia con maggiore spessore della pelle di fibre di carbonio e kevlar sia con inserti in alluminio ❶. Notare in ❷ le due piccole centine di fissaggio dei triangoli inferiori delle sospensioni. ❸ Incavo dove sono fissati gli ammortizzatori. ❹ Piccole paratie in alluminio ai lati della pedaliera. ❺ Centina frontale irrobustita con un inserto in alluminio



ALFA ROMEO 184

Le Alfa si sono presentate con modifiche alle fiancate. ❶ La presa di uscita dai radiatori è stata aumentata. ❷ Pinne davanti alle ruote posteriori. ❸ Pinna verticale di entrata all'ingresso delle fiancate adottata sabato sulla vettura di Cheever



MCLAREN

Migliorati i freni

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

La squadra anglo-tedesca si è concentrata sull'affidabilità dell'impianto frenante con i dischi al carbonio. Gli uomini della McLaren e della Sep sembrano aver trovato alcuni dei problemi che possono essere all'origine dei guai di Digione e di Monaco. Sia Barnard che Mezger sono rimasti a casa per concentrarsi sullo sviluppo della macchina e del motore Porsche per i circuiti veloci. Come a Monaco è stato usato il nuovo differenziale americano Glesom utilizzato sempre anche a Monaco dalla Lotus e dalla Brabham.

FERRARI

I bracci come a Monaco

126 C4/76: Michele Alboreto
126 C4/75: René Arnoux
126 C4/74: muletto

Nuovo telaio: il sesto della serie C4, per Michele Alboreto. Le tre vetture portate a Montreal non avevano l'iniezione totalmente elettronica provata a Brands Hatch nella scorsa settimana e nemmeno i freni al carbonio con le nuove pinze della Brembo. Il muletto, nella prima giornata di prove aveva la carreggiata anteriore più stretta di 10 cm mediante l'utilizzazione di triangolo più corto. Dietro sono rimasti i nuovi centri di ancoraggio dei bracci superiori introdotti a Digione ed usati anche a Monaco. Nulla di nuovo per il resto, anche se incominciano a trapelare voci di una nuova versione della attuale C4.

ALFA ROMEO

Modificate le fiancate

184T/3: Eddie Cheever
184T/2: Riccardo Patrese
184T/1: muletto

Diverse novità specialmente di carattere aerodinamico sulle Alfa Romeo. La squadra milanese ha effettuato prove a Balocco risolvendo alcuni dei problemi che l'avevano afflitta a Montecarlo. Il lavoro principale è stato fatto sulle fiancate. È stata modificata la parte superiore con un'uscita più alta per migliorare l'evacuazione dell'aria calda. Davanti alle ruote posteriori poi sono comparse due pinne verticali. Sabato sulla vettura di Cheever è stata montata anche una pronunciata pinna verticale all'ingresso delle prese d'aria delle fiancate (la numero 3). Molto lavoro è stato fatto anche sui motori per migliorarne il rendimento ed i consumi. La Euro-racing sta preparando una versione molto modificata nell'aerodinamica dell'attuale vettura e non è detto che la parte posteriore non segua il filone McLaren con la zona posteriore molto stretta.

TOLEMAN

Muletto «elettronico»

TG184/3: Johnny Cecotto
TG184/2: Ayrton Senna
TG184/1: muletto

Come a Monaco la vettura di scorta aveva il nuovo motore con l'iniezione totalmente elettronica. Per il resto le vetture erano sostanzialmente uguali. Molto positive sono state le prove a Brands Hatch la scorsa settimana.

WILLIAMS

Un muletto nuovo di zecca

FW09/5: Keke Rosberg
FW09/3: Jacques Laffite
FW09/6: muletto

La macchina di scorta era completamente nuova sia come costruzione sia nel posteriore. Tale versione che avete già visto nello scorso numero ha provato a Brands Hatch la scorsa settimana. Si tratta del tentativo di adottare la parte posteriore stretta come la McLaren per migliorare la velocità di punta. Patrick Head per fare ciò ha cambiato la posizione delle turbine, ha ridisegnato i tubi di scarico, spostato lo scambiatore di calore per l'olio dal lato destro a quello sinistro e rifatto completamente la posteriore sempre del tipo a bilanciere ma di nuovo disegno. Il risultato non è stato eccezionale: la zona posteriore appare sì stretta come la McLaren ma con tutti gli accessori del turbo e gli scarichi ammassati uno sull'altro in modo tale da non permettere un buon smaltimento del calore. Naturalmente modificata anche la carrozzeria superiore, tagliata in due pezzi e con la parte terminale molto stretta. Leggermente diversi dalla McLaren gli scivoli ai lati delle ruote dall'andamento più rettilineo. Gli scarichi come sulla vettura di Lauda e Prost fuoriescono dalla parte inferiore della vettura a metà dei profili posteriori. Questa versione ha creato però problemi di surriscaldamento e sabato tutte e tre le vetture avevano di nuovo la vecchia configurazione. Venerdì Rosberg ha provato il differenziale Gleasom.

LOTUS

Per Elio nuovi scambiatori

95T/3: Elio De Angelis
95T/2: Nigel Mansell
95T/4: muletto

Sulla vettura di De Angelis vi erano i nuovi scambiatori di calore aria/aria come sulle Renault. Rispetto a Monaco praticamente questa è l'unica modifica apparente. La squadra ha a disposizione tre tipi di turbine Garrett: le piccole, usate a Monaco, le normali da gara e quelle più grandi da qualifica. Dopo la gara di Dallas la squadra andrà a fare le prove sul circuito di Zeltweg e dovrebbe riapparire la nuova carrozzeria già vista in Brasile ma mai usata per problemi di surriscaldamento che non dovrebbero invece sussistere con i nuovi scambiatori di calore aria/aria.

RENAULT

Rinforzato l'anteriore

RE50/07: Patrick Tambay
RE50/04: Derek Warwick
RE50/03: muletto

Solo la vettura di scorta, l'unica supersiste di Monaco, è rimasta praticamente invariata. La squadra francese ha dovuto preparare due scocche apposta per la trasferta americana. Tambay ha avuto un telaio fresco, il settimo della serie, mentre Warwick ha ritrovato il telaio numero 4 incidentato a Digione e completamente rifatto. Entrambe le scocche sono state irrobustite nella parte anteriore. In particolare sono stati utilizzati più pelli di fibra di carbonio e kevlar nella zona all'altezza delle ginocchia dove la struttura si era aperta a Monaco. Sempre in questa zona sono stati applicati due rinforzi con inserti di alluminio. Sulle due vetture da gara poi vi erano i nuovi scambiatori di calore aria/aria usati a Monaco solo sulla vettura di Warwick. Per Brands Hatch vi saranno modifiche nella parte anteriore con un muso diverso ed un nuovo alettone.

TYRRELL

I freni sotto cura

012/2: Martin Brundle
012/4: Stephan Bellof
012/1: muletto

Brundle è passato sulla vettura di scorta di Monaco dato che la sua vettura è andata distrutta nell'incidente delle prove dello stesso G.P. Il muletto è quindi diventato la vettura numero 1 che doveva restare invece a casa come vettura laboratorio. Come su tutte le macchine sono stati curati particolarmente i freni. Bellof aveva delle diverse derive verticali ai lati dei baffi anteriori. Brundle ha girato con l'alettone posteriore semplice mentre Bellof ha usato quello composito con i flap laterali.

LIGIER

Cambiamenti nelle fiancate

JS23/4: Andrea De Cesaris
JS 23/2: Francois Hesnault
JS23/3: muletto

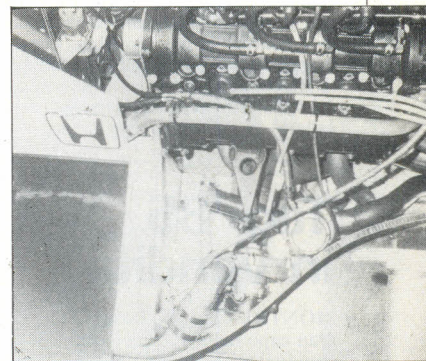
Piccole modifiche di dettaglio sulle Ligier nella parte inferiore delle fiancate con il leggero scalino come sulla vettura di scorta della Lotus. Invece niente nuovi scambiatori di calore aria, come sulle Renault e le Lotus.

OSELLA

Nessuna modifica

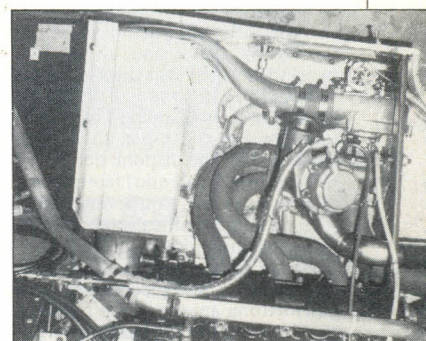
FAIF/1: Piercarlo Ghinzani
FAIF/2: muletto

Ghinzani rimane fedele al primo telaio della nuova Osella. La squadra ha provato a Monza con anche l'austriaco Gartner prima di venire nel Nord America. Nessuna modifica particolare sulle vetture che hanno la possibilità di adottare due diverse configurazioni aerodinamiche con diverse lunghezze di muso ed alettoni posteriori differenti.



Sopra, per la Williams, nuova parte posteriore tipo McLaren con turbo e scarichi in posizione diversi. Questa soluzione però non permetteva un buon smaltimento del calore

Sotto, soluzione classica della FW09 con fiancate dritte e turbo IHI messo davanti alle ruote posteriori (Foto Piola)



■ VERIFICHE — Sei piloti si sono visti annullare i tempi del primo turno di prove per non essersi presentati alle verifiche tecniche al termine dello stesso. Il più danneggiato dal provvedimento è stato Byrne, che aveva ottenuto il terzo tempo utilizzando otto delle dieci gomme permesse dal regolamento.

■ QUANTI GP! Per la prossima stagione di F.1, si preannuncia che i Gp saranno ben 18. Molti team sono preoccupati perché con gli attuali costi, e con il sempre più diradarsi degli sponsor miliardari fare 18 Gp più le prove sarà estremamente costoso.

GP CANADA

Roulette gomme

La Brabham nel futuro Pirelli?

MONTREAL. L'ingegner Mezzanotte, «gran capo» della Pirelli per le corse, è molto contrariato dalla decisione della Lotus di passare dalle coperture italiane alle Goodyear, cambiamento che lascia la Casa senza più team validi per fare esperienza. «Se il prossimo anno non avremo uno o due fra i maggiori team in gara con le nostre gomme — ha affermato — lasceremo la F. 1 e continueremo in altre specialità. Corriere in questo modo, con team poco competitivi non ci aiuta in nessun modo, non ci permette di portare le nostre coperture a un livello di buona competitività. Ci va bene dare le gomme anche a team di seconda categoria, ma senza un «top»-team che sviluppi le gomme portando avanti la nostra tecnologia è inutile continuare. Le spese sono le stesse: qui a Detroit abbiamo 1600 gomme, ma non si riesce a fare passi avanti perché abbiamo team che combattono per la qualificazione e non per la pole position. Ormai per il 1984 tutti i maggiori team hanno già contratti con i nostri concorrenti. Ripeto però che se nel 1985 non saremo con uno o due dei team che vanno per la maggiore, la Pirelli si ritirerà dalla F. 1». Mezzanotte, alla nostra precisa domanda se

siano vere le voci di contatti con Ferrari e Ligier, nega di saperne nulla, ma pare che qualcosa stia bollendo in pentola. La Goodyear non ha ancora rinnovato il contratto con la Ferrari per i prossimi tre anni, nonostante questo scadesse in maggio. Alla Ferrari si accusano le gomme americane di non essere all'altezza della situazione: queste non lavorano bene e non vanno in temperatura sui telai di Maranello, ecco perché l'ingegner Ferrari non ha ancora rinnovato il contratto con il colosso di Akron. Gli stessi responsabili della Goodyear ammettono vaghi motivi di disapporo con la Ferrari e aspettano. A noi risulta che Michelin e Ferrari abbiano avuto un «abboccamento» in vista del prossimo anno, e la questione potrebbe essere presto risolta in questo senso. D'altra parte risulta però che anche la Pirelli stia premendo in alto loco per dare le sue gomme alla Ferrari, ma i contatti sembrano essere ancora in alto mare. La stessa Pirelli — ma tutti lo negano — pare abbia avuto contatti con la Ligier (è questo il contatto più serio) e con la Brabham, per un contratto triennale su cui sviluppare le gomme radiali per la F. 1.

dollari, ma una cifra da 2 a 2 milioni e mezzo, circa 3-4 miliardi, e certi team come la Brabham, che ha un contratto per avere il 6 cilindri Ford che verrà presentato molto probabilmente domenica prossima in occasione del GP di Detroit ma che preferirebbe il Tag-Porsche (a meno che la Ford non faccia con Ecclestone un accordo come fece la Bmw e paghi fior di miliardi per l'esperienza su questo nuovo turbo propulsore) si dicono molto interessati. Un altro team interessato è la Lotus, la quale vorrebbe subito il motore tedesco, anche perché la Renault non ha ancor dato una risposta definitiva se darà i motori alla Casa che fu di Chapman per il 1985. La Lotus ha però sempre aperto il discorso con la Toyota, che sta studiando un 6 cilindri turbo, e potrebbe darlo alla Lotus, visto che fra le due Case automobilistiche esiste già da anni un contratto di collaborazione. (g. cev.)

Tag '85 in vendita

MONTREAL — Monsour Ojjen, il gran capo della Tag, che rilevò due anni fa il progetto voluto dall'allora capo della McLaren Teddy Mayer, ha già speso troppi soldi per il progetto Tag-Porsche e vuole ora monetizzare il suo investimento che ha raggiunto vertici incredibili. Ma trova una fiera opposizione da parte della McLaren che vorrebbe il motore in esclusiva. Mansour da allora detto che per avere il motore in esclusiva per il prossimo anno la McLaren deve pagare non meno di 4 milioni di dollari, pari a poco meno di sette miliardi di lire, perché la Tag ha speso sino ad ora nel progetto con la Porsche l'astronomica cifra di 16 milioni di dollari, al cambio attuale 27 miliardi di lire. È una cifra che anche per un colosso come la Tag che dispone dei petrodollari (ora in calando) fa «tremare le vene e i polsi», tant'è vero che la Tag, da anni munifica sponsor della Williams, ha ridotto anche la sua presenza sulla macchina di Frank, limitandosi a una piccola presenza sull'alettone anteriore. La richiesta di Mansour alla McLaren di 7 miliardi di lire per l'esclusiva del motore è esagerata per la McLaren. Nessun team può permettersi una cifra del genere per il solo motore, perché porterebbe la cifra totale della gestione del team compresi telai, prove, esperienze e piloti a passare i 20 miliardi di lire all'anno, cifre che si possono permettere di spendere solo team come Ferrari, Renault o Alfa (quando correa in prima persona) perché hanno dietro

le spalle dei colossi automobilistici con migliaia di miliardi di fatturato. Così il motore Tag-Porsche il prossimo anno sarà messo in vendita a un altro team, forse a due per cominciare a rientra dell'investimento fatto, a meno che la Marlboro non intervenga a piene

mani e paghi per la McLaren questa costosissima operazione.

LA POSSIBILITÀ di avere il fantastico 6 cilindri arabo-tedesco, ha mosso gli appetiti di molti team, anche perché se verrà messo in vendita non costerà 4 milioni di

Paletti due anni fa...

MENTRE IL Gran Premio del Canada stava disputandosi la mente di molti appassionati è andata a quella triste edizione del 1982, nella quale perse la vita Riccardo Paletti. Il giovanissimo pilota milanese alla guida della sua Osella andò infatti a cozzare contro la Ferrari di Didier Pironi, ferma in prima fila alla partenza con la frizione fuori uso. Subito trasportato in elicottero all'ospedale di Montreal Paletti spirò poco dopo il ricovero presso il centro di rianimazione. Il suo ricordo è comunque ben desto nella mente degli appassionati di automobilismo, soprattutto di quelli italiani che ebbero modo di seguirlo da vicino lungo l'intero arco della breve carriera sportiva, prima di F. Ford e F.3 e poi nel campionato europeo di F.2. Proprio per ricordare quella brutta giornata canadese i familiari del giovane pilota milanese hanno fatto celebrare una messa a suffragio nella giornata di mercoledì a Milano, alla quale sono intervenuti molti amici di Riccardo. Una messa nella Cattedrale Maria Regina del Mondo è stata officiata a Montreal sabato sera alle 19,30 dopo le prove ufficiali.

IL SINCERO applauso di una folla commossa ha salutato domenica scorsa a Varano lo scoprimento del medaglione con l'effigie di Riccardo Paletti, opera dello scultore Roberto Macellaro di Giulianova. Alla semplice ma raccolta cerimonia erano presenti i genitori del pilota, Ariezzo Paletti e la signora Gianna Ponzellini.

Grande concorso Sabelt Seconda tappa: i vincitori

Ecco qui di seguito le risposte ai due quesiti posti nella seconda «tappa» del Concorso Sabelt «La sicurezza vale oro» (vedi Autosprint dell'8 maggio) e i nomi dei vincitori dei premi in palio. Le risposte esatte erano le seguenti:

1. In quali di questi Paesi non è obbligatorio l'uso delle cinture di sicurezza: **ITALIA**.
2. Quanti campionati del mondo di F. 1 ha vinto la Sabelt: **1**.

Vincono una coppia di cinture di sicurezza:

1. **Belindo Melegari**, via Pascarella 18 - Reggio Emilia.
2. **Enzo Zaccagnino**, via Rinchiostra Nord 14 - Massa.

Vincono un seggiolino di sicurezza per bambini Sabelt baby:

3. **Beniamino Rubagatti**, via Dante 101 - Pontoglio (BS).
4. **Piero Bertola**, via G. Galliano 45 - Monsiglio (CN).

Vincono un ombrello Sabelt:

5. **Giuseppe Scazzosi**, via Petrarca 28 - Busto Garolfo.
6. **Fabrizio Fea**, c.so Nizza 50 - Cuneo.
7. **Mauro Inzani**, via Marconi 12 - Lugagnano V.A. (PC).
8. **Sergio Cara**, via Rovaccio - Villadossola.
9. **Cesare Rossetti**, via L. Da Vinci 28 - Manerbio (BS).

Vincono un cavo traino della Sabelt:

10. **Paolo Caselli**, via Scorsuro 20 - Cocomaro (FE).
11. **Filippo D'Antoni**, via Torino 16 - Siracusa.
12. **Sergio Nuzzo**, via Petrarca 3 - Lecce.
13. **Giancarlo Vigo**, via Bettoia 80 - Caluso.
14. **Franco Salis**, via Arfosto 2 - Cagliari.
15. **Roberto Nanni**, via Don Sturzo 27 - Bologna.
16. **Claudio Morri**, via Capinera 20 - Sanremo.
17. **Mario Reccavallo**, v.le Lincoln 105 - Caserta.
18. **Costantino Bergamasco**, via Oppi 76 - S. Gregorio Veronella.
19. **Matteo Perotto**, via Lamarmora 279 - Sanremo.

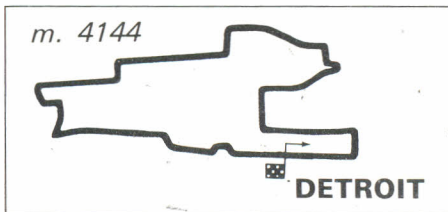
**ricambi e accessori
per fuoristrada**

FOUR WHEELER ITALIANA
VIA BOTTICELLI 151
10154 TORINO

TEL. 011-2053888 TLX 212594 F.W.I.



F.1 IL PROSSIMO APPUNTAMENTO



Ottava prova del mondiale F. 1.
Circuito: cittadino. **Sviluppo:** m.4144
Distanza: 64 giri pari a km 265,216
Organizzazione: S.C.C.A. - 6750 South Emporia Street - Unglewood Colorado 80112 - Telefono (303) 770.1044
Primati: - sulla distanza: **Michele Alboreto**

(Tyrrell-Cosworth 011) in 1h50'53"669 alla media di 130,610 (1983); sul giro in gara: **John Watson** (McLaren Cosworth MP4C) in 1'47"668 alla media di 134,524 km/h (1983); sul giro in prova: **René Arnoux** (Ferrari 126 C2) in 1'44"734 alla media di 147,734 km/h (1983).

Così nel 1983

In 26 al via

1. FILA	
28 René Arnoux Ferrari 1'44"734	5 Nelson Piquet Brabham 1'44"933
2. FILA	
27 Patrick Tambay Ferrari 1'45"991	11 Elio De Angelis Lotus-Renault 1'46"258
3. FILA	
29 Marc Surer Arrows-Ford 1'46"745	3 Michele Alboreto Tyrrell-Ford 1'47"013
4. FILA	
16 Eddie Cheever Renault 1'47"334	22 Andrea De Cesaris Alfa Romeo 1'47"463
5. FILA	
35 Derek Warwick Toleman-Hart 1'47"534	30 Thierry Boutsen Arrows-Ford 1'47"586
6. FILA	
33 Roberto Guerrero Theodore-Ford 1'47"701	1 Keke Rosberg Williams-Ford 1'47"728
7. FILA	
15 Alain Prost Renault 1'47"855	12 Nigel Mansell Lotus-Ford 1'48"395
8. FILA	
6 Riccardo Patrese Brabham-BMW 1'48"537	4 Danny Sullivan Tyrrell-Ford 1'48"648
9. FILA	
36 Bruno Giacomelli Toleman-Hart 1'48"785	8 Niki Lauda McLaren-Ford 1'48"992
10. FILA	
25 Jean-Pierre Jarier Ligier-Ford 1'48"994	2 Jacques Laffite Williams-Ford 1'49"245
11. FILA	
7 John Watson McLaren-Ford 1'49"250	9 Manfred Winkelhock ATS-BMW 1'49"466
12. FILA	
26 Raul Boesel Ligier-Ford 1'49"540	32 Piercarlo Ghinzani Osella-Alfa Romeo 1'49"885
13. FILA	
23 Mauro Baldi Alfa Romeo 1'49"916	34 Johnny Cecotto Theodore-Ford 1'51"709

N.O.: 31 **Corrado Fabi** (Osella-Ford) 1'53"516

In 12 al traguardo

1. **Michele Alboreto** (Tyrrell-Ford) giri 60 in 1.50'53"669 alla media di 130,610 km/h.
2. Keke Rosberg (Williams-Ford) a 7"702;
3. John Watson (McLaren-Ford) a 9"283;
4. Nelson Piquet (Brabham-BMW) a 1'12"185;
5. Jacques Laffite (Ligier-Ford) a 1'32"603;
6. Nigel Mansell (Lotus-Ford) 59 a 1 giro;
7. Thierry Boutsen (Arrows-Ford) a 1 giro;
8. Alain Prost (Renault) a 1 giro;
9. Bruno Giacomelli (Toleman-Hart) a 1 giro;
10. Raul Boesel (Ligier-Ford) a 2 giri;
11. Marc Surer (Arrows-Ford) a 2 giri;
12. Mauro Baldi (Alfa Romeo) a 4 giri;



MICHELE ALBORETO

I 14 ritirati

PILOTA	GIRO	CAUSA
Lauda	49.	ammortiz.
Guerrero	38.	motore
Cecotto	34.	cambio
De Cesaris	33.	turbina
Arnoux	31.	centralina
Sullivan	30.	motore
Jarier	29.	cuscinetto
Winkelhock	26.	sospensione
Warwick	25.	motore
Patrese	24.	freni
De Angelis	5.	cambio
Cheever	4.	motore
Ghinzani	4.	motore
Tambay	—	non partito

Gli orari di Detroit

Venerdì 22 giugno

16.00-17.30
F.1: prove libere
 19.00-20.00
F.1: prove ufficiali
 21.00-21.45
 Prove libere Pontiac Trans-Am 100
 22.00-22.30
 Prove libere Renault sport
 22.45-23.30
 Prove libere Coppa Chrysler /
 Champion Spark Plug Challenge
 23.45-24.45:
 Prove ufficiali Pontiac
 Trans-Am 100

Sabato 23 giugno

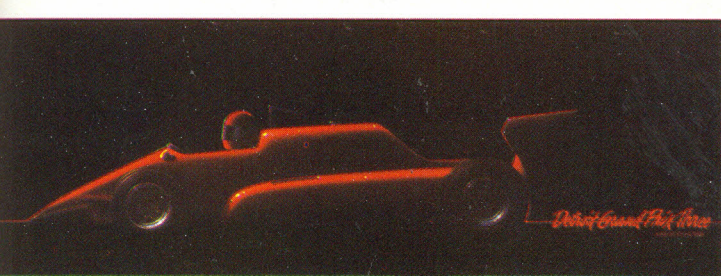
14.00-14.45
 Prove ufficiali Pontiac
 Trans-Am 100
 16.00-17.30
F. 1: prove libere
 19.00-20.00
F. 1: prove ufficiali
 21.00-21.15
 Riscaldamento Pontiac
 Trans-Am 100
 21.30-22.00
 Prove ufficiali Renault sport

22.15-23.30
 Corsa Pontiac Trans-Am 100
 23.30-24.00
 Prove ufficiali Coppa Chrysler/
 Champion Spark Plug Challenge
Domenica 24 giugno
 15.15-15.45
 Riscaldamento F. 1
 16.00-16.45
 Corsa Renault sport - 12 giri
 (30 miglia)
 18.25
 Giro di parata dei primi sei
 del mondiale F. 1
 18.45
 Giro di ricognizione F. 1
 19.15-21.15
 Gran premio di Detroit di F. 1
 (64 giri)
 22.00-22.45
 Corsa Coppa Chrysler/
 Champion Spark Plug Challenge

Domenica 24
TV Rete 2
ore 19,15

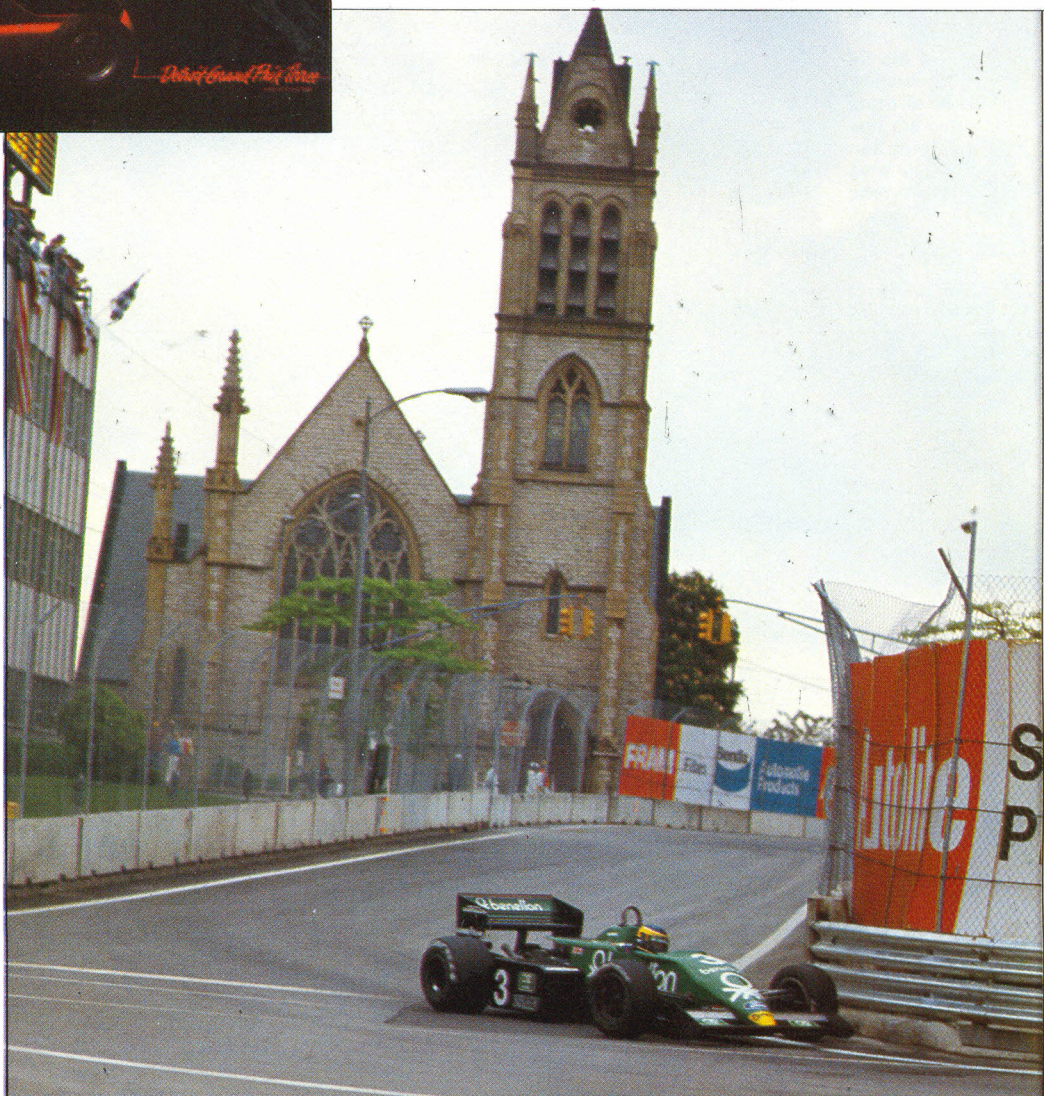
L'albo d'oro del G.P.

ANNO E CIRCUITO	PILOTA	MEDIA
1959 (Riverside)	B. McLaren (Cooper Climax T51)	159,050
1960 (Watkins Glen)	S. Moss (Lotus Climax 18)	159,325
1961 (Watkins Glen)	I. Ireland (Lotus Climax 21)	166,036
1962 (Watkins Glen)	J. Clark (Lotus Climax 25)	174,791
1963 (Watkins Glen)	G. Hill (Brm P56)	176,880
1964 (Watkins Glen)	G. Hill (Brm P61)	178,798
1965 (Watkins Glen)	G. Hill (Brm P61)	173,177
1966 (Watkins Glen)	J. Clark (Lotus Brm 43)	184,978
1967 (Watkins Glen)	J. Clark (Lotus Ford 49)	194,650
1968 (Watkins Glen)	J. Stewart (Matra Ford Ms10)	200,940
1969 (Watkins Glen)	J. Rindt (Lotus Ford 49)	203,340
1970 (Watkins Glen)	E. Fittipaldi (Lotus Ford 72)	204,048
1971 (Watkins Glen)	F. Cevert (Tyrrell Ford 002)	185,190
1972 (Watkins Glen)	J. Stewart (Tyrrell Ford 003)	189,070
1973 (Watkins Glen)	R. Peterson (Lotus Ford 72)	190,069
1974 (Watkins Glen)	C. Reutemann (Brabham Ford Bt44)	191,664
1975 (Watkins Glen)	N. Lauda (Ferrari 312 T)	186,804
1976 (Watkins Glen)	J. Hunt (McLaren Ford M23)	187,370
1977 (Watkins Glen)	J. Hunt (McLaren Ford M26)	162,476
1978 (Watkins Glen)	C. Reutemann (Ferrari 312 T3)	190,836
1979 (Watkins Glen)	G. Villeneuve (Ferrari 312 T4)	171,313
1980 (Watkins Glen)	A. Jones (Williams Ford Fw 07)	203,379
1982 (Detroit)	J. Watson (McLaren Ford Mp4b)	125,823
1983 (Detroit)	M. Alboreto (Tyrrell Ford 011)	130,610



Le statistiche

- Il vincitore del Gran Premio USA è divenuto poi il campione del mondo: **tre volte con Lauda (1975); Hunt (1976); Jones (1980).**
- Differenza tra il miglior tempo in gara e il miglior tempo in prova **2"934**
- Per Alboreto il successo a Detroit nel 1983 è stata la vittoria: **N. 2**
- Per la Tyrrell il successo a Detroit nel 1983 è stata la vittoria: **N. 23**
- I primatisti del Gran Premio USA: **Clark e Hill con 3 vittorie; Hunt e Jones con 2 vittorie**
- Le marche che si sono più volte imposte nel Gran Premio USA: **Lotus (8 volte); Tyrrell (4 volte); Ferrari (3 volte); Williams (2 volte)**
- Il vincitore più giovane del Gran Premio degli USA: **McLaren (22 anni)** nel '59
- Il vincitore più anziano del Gran Premio degli USA: **Watson (36 anni)** nell'82.



MICHELE ALBORETO A DETROIT (foto Amaduzzi)

Vediamo com'è andata l'anno scorso

La seconda di Michele

Per Michele Alboreto vale più di tutti la definizione di «re delle Americhe». Dopo aver vinto il Gp di Las Vegas nel 1982 il giovane italiano della Tyrrell si ripete a

Detroit nel 1983, conquistando una vittoria magnifica al termine di una corsa emozionante piena di colpi di scena. Dopo le prove Michele covava qualche speranza di successo. Il milanese aveva ottenuto il sesto tempo preceduto,

nella lista dei propulsori aspirati solo dalla Arrows di Marc Surer. In pole position c'era la Ferrari di René Arnoux davanti alla Brabham di Nelson Piquet, all'altra Ferrari di Tambay e alla sorprendente Lotus Renault di Elio De Angelis. Alla partenza Arnoux va al comando davanti a Piquet, De Cesaris, Rosberg, Alboreto e Warwick. Non parte, invece, la Ferrari di Tambay che resta incollata all'asfalto mentre sfilia il gruppetto di testa. Nei primi dieci giri si ritira anche la Lotus di De Angelis. Arnoux sembra essere il grande dominatore della corsa, ma dopo 31 giri il motore italiano ammutolisce in preda a problemi elettrici. Al comando va Piquet, seguito da Alboreto, che ha superato Rosberg, Watson, Laffite e Mansell. Ma per Piquet la gioia del comando è di breve durata. Il brasiliano fora un pneumatico al 52esimo giro e lascia via libera a Alboreto che vince davanti a Rosberg, Watson, Piquet, Laffite e Mansell.

Qualificazione per Ghinzani

Il sogno americano di Pier Carlo Ghinzani si avvera. Il pilota bergamasco riesce a qualificare la propria Osella Alfa Romeo per il GP di Detroit. L'impresa, francamente, non era nell'aria. Dopo l'esordio di Imola la monoposto italiana mosca dal «vecchio» dodici cilindri milanese non aveva dato grandi prove della sua competitività, non qualificandosi per le varie corse alle quali era iscritta. Ma a Detroit il colpo riesce. Ghinzani conquista il ventiquattresimo tempo davanti all'Euro Alfa di Mauro Baldi, alla Theodore di Cecotto e all'Osella Cosworth del compagno di squadra Corrado Fabi. Per ironia della sorte sarà proprio Fabi a dover restare fuori dalla griglia di partenza. La corsa di Ghinzani, comunque, dura molto poco: solo quattro giri. L'Osella del bergamasco, infatti, si dovrà fermare lungo il percorso per la rottura del motore.

Orari dei Gran Premi in TV

DATA	GRAN PREMIO	LOCALITÀ	ORA LOCALE	ORA ITALIANA	RETE
24 giugno	Detroit	Detroit	13,15	19,15	2
8 luglio	Dallas	Dallas	13,30	20,30	1
22 luglio	G. Bretagna	Brands Hatch	14,45	15,45	2
5 agosto*	Germania	Hockenheim	14,30	14,30	2
19 agosto	Austria	Zeltweg	14,30	14,30	2
26 agosto	Olanda	Zandvoort	15,00	15,00	2
9 sett.	Italia	Monza	15,00	15,00	2
7 ottobre	Europa	Nürburgring	14,30	15,30	2
21 ottobre	Spagna	Fuengirola	14,30	15,30	2

* Forse non verrà trasmesso dalla Tv tedesca per la concomitanza con le Olimpiadi.



Alessandro Nannini, senese, da tre anni in F2 col Team di Minardi (qui sotto la vettura con cui corre nell'europeo), sarà anche il pilota che guiderà al debutto la monoposto del team romagnolo. L'esordio è previsto il 9 settembre prossimo in occasione del GP d'Italia, terz'ultima gara del mondiale F. 1 (Attualfoto)



In Romagna è nata un'altra monoposto «mondiale»: la Minardi

La F. 1 ruspante

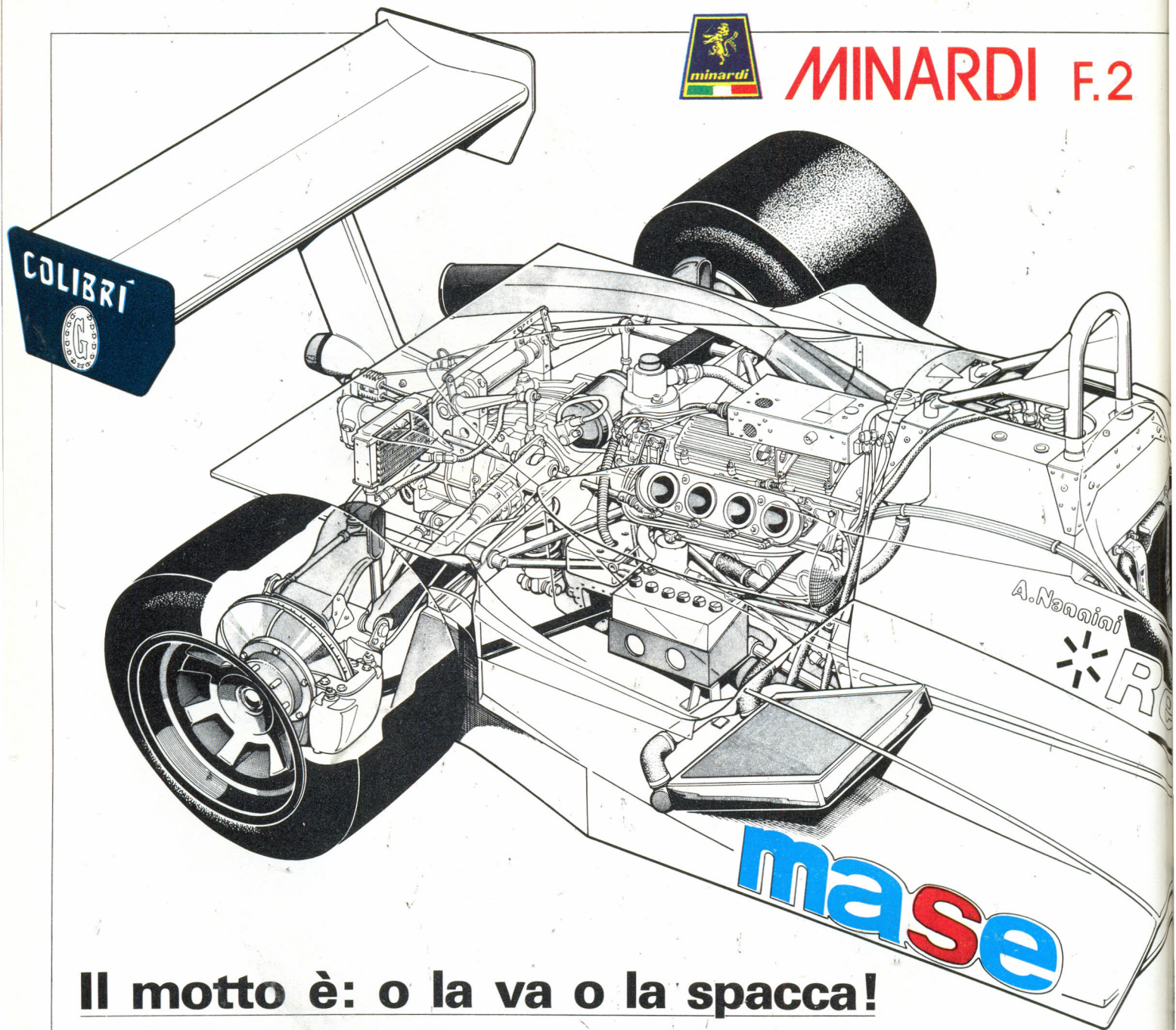
Dotata del turbo Alfa Romeo, sarà presentata a fine luglio e debutterà a Monza nel GP d'Italia. Il pilota sarà Nannini. Tutto questo è la realizzazione di un sogno durato 12 anni

di Daniele Buzzonetti e Luigi Rivola





MINARDI F.2



Il motto è: o la va o la spacca!

DA ALMENO DODICI anni è un caso assolutamente unico nel «giro» delle corse d'automobili: Giancarlo Minardi, romagnolo di Faenza, 37 anni, è conosciuto come un team-manager dalla grande professionalità ma la costruzione delle macchine e la «gestione» dei piloti restano per lui un puro fatto passionale. Un hobby che gli ha dato tante soddisfazioni ed anche tante amarezze, ma dal quale non potrà mai staccarsi, contagiato come è da quell'amore viscerale per le corse, considerate un puro fatto sportivo. Un «decubertiano» in un'era in cui prevalgono i manager che tengono d'occhio più la borsa che i risvolti agonistici. A Minardi, invece, interessa solo che le sue macchine ed i piloti da lui sco-

perti dimostrino di «andare forte», festeggiando poi il successo con quella grande ed appassionata famiglia che è il «Minardi Team». Ma le giornate storte sono state inevitabilmente tante, quelle che avrebbero consigliato a chiunque di piantarla con le corse, figuriamoci a Minardi che assieme ad altri cinque fratelli gestisce una grossa concessionaria Fiat a Faenza e che potrebbe benissimo dire basta alle sofferenze causate dalla necessità di trovare sponsor in grado di sostenere un budget ormai gravosissimo e dalla voglia di vedere un suo pilota vincere. Minardi invece ha sempre reagito «da romagnolo»: un occhio solo al futuro e di questo passo è arrivato a mettere in piedi un'organizzazione da cor-

sa eccellente. Tre ingegneri (coordinati come è noto dall'ingegner Caliri, ex-Ferrari) ed oltre venti tra meccanici e tecnici. Perché, se le corse possono essere una passione, è chiaro che gli impegni debbono comunque essere gestiti nella forma più professionale possibile. Per questo Giancarlo Minardi ha ragione di prendersela quando si rende conto di non essere mai stato appoggiato in tempi recenti da sponsor di un certo peso. Certo, anche quest'anno le F. 2 di Nannini e Del Castello sono piene di scritte, ma per lo più si tratta di amici romagnoli di Minardi, lontani dalle possibilità dei grossi nomi che si leggono su altre vetture. Una situazione che ha dell'incredibile perché Minardi, data la sua particolare

condizione, sarebbe il più adatto a gestire grosse cifre: con lui anche l'ultimo centesimo sarebbe speso per le corse e non si arriverebbe alle accuse e controaccuse all'ordine del giorno in formula 1 e nelle formule minori.

IL GRANDE SALTO. Per questo il manager romagnolo spera molto nell'ormai imminente passaggio in formula 1: le spese sarebbero altissime, ma forse potrebbe trovare la grossa azienda in grado di apprezzare il suo disinteressato sistema di gestire le corse. D'altronde una persona che ha capito in pieno la sportività di Giancarlo Minardi c'è già: è il presidente dell'Alfa Romeo Ettore Massacesi che ha promesso di concedere anche alla scuderia faenti-

na quei motori V8 turbo ora affidati all'Euroracing ed alla Osella. L'ingegner Caliri è ormai molto avanti nel lavoro di costruzione del telaio e la Minardi formula 1 dovrebbe addirittura debuttare quest'anno al gran premio d'Italia a Monza dopo una «presentazione» ufficiale prevista a luglio. Un grande sogno costruito con tenacia ma che era destinato a realizzarsi da un pezzo perché quando c'è di mezzo l'amore che spinge ad una meta precisa, difficilmente si resta delusi. Ma che cosa hanno rappresentato per Giancarlo Minardi questi dodici anni di corse? E che cosa si

attende dal futuro? Ce lo ha confessato lui stesso...

«L'amore per le corse è nato assieme a me, ma tutto è iniziato nel '72 quando l'amico Liverani di Lugo aveva impiantato la scuderia del Passatore e si era trovato un po' in difficoltà perché non aveva la minima esperienza di corse; non che ne avessi io, ma per mestiere vivevo almeno in mezzo alle macchine. Nei primi due anni pensavo sempre di smettere, poi nel '74 quando Giancarlo Martini (zio del campione europeo di formula 3 Pierluigi, n.d.r.) mi «costrinse» a passare in formula 2 pur non avendo la minima esperienza internazionale, è stato un po' un rincorrere qualche cosa in più, ho cominciato a fissare delle mete e mi ritrovo qui, chissà, forse avrei fatto bene a restare nelle formule

minori... Ma lo dico solo sotto il profilo economico».

— Eppure con quel primo anno di corse internazionali hai ottenuto un risultato perché era la prima volta che un pilota ed un manager passavano in formula 2 da una «promozionale».

«È vero, ho creato un po' un caso ma solo perché la formula Italia di allora era stata un po' sottovalutata. In realtà insegnava molto ed è stata una grande fucina di talenti: è un esperimento che ho fatto anche con altri e non sono mai rimasto deluso. D'altronde quando il giorno è bello, lo si vede fin dal mattino...».

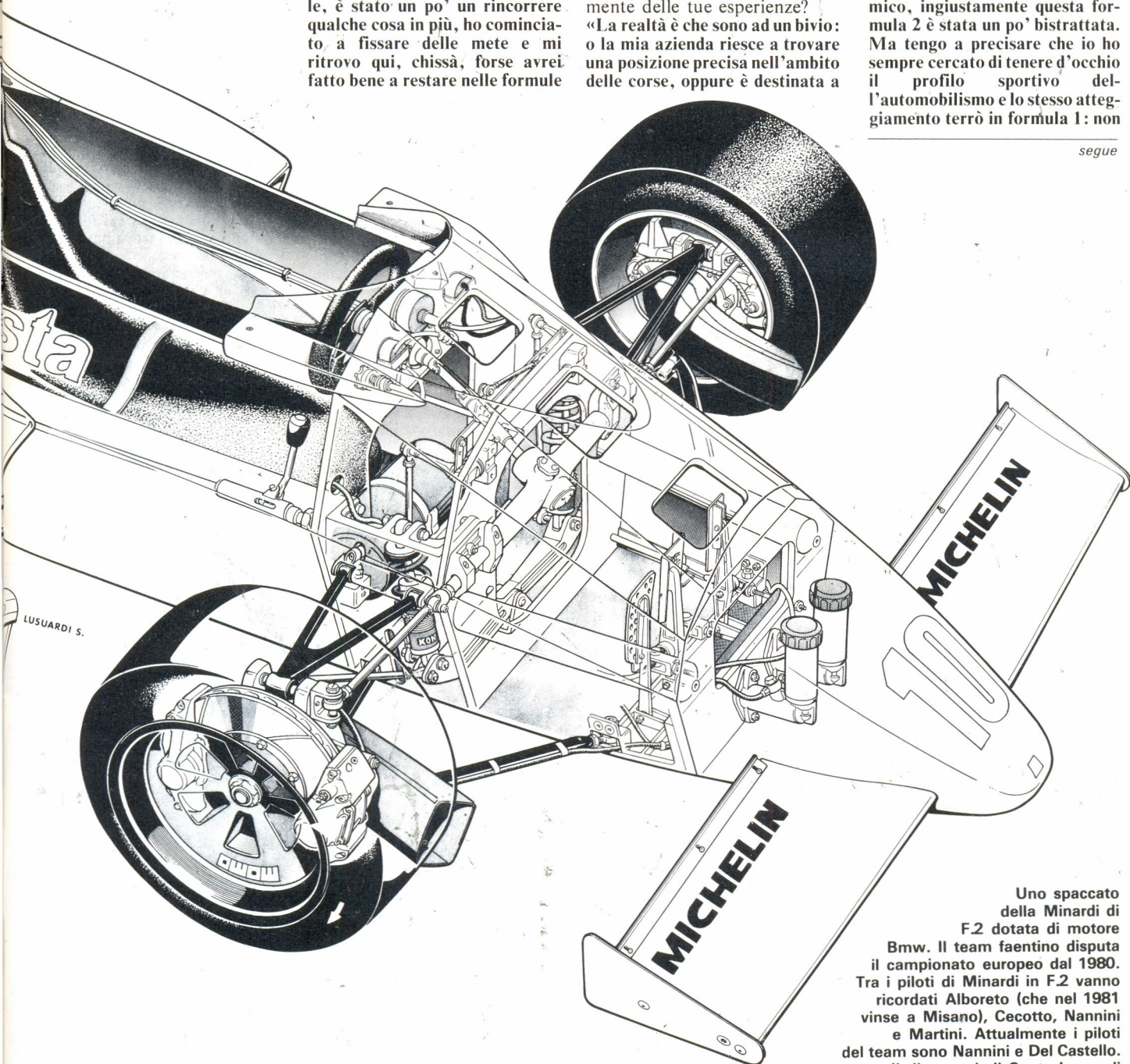
— Perché spesso parli amaramente delle tue esperienze?

«La realtà è che sono ad un bivio: o la mia azienda riesce a trovare una posizione precisa nell'ambito delle corse, oppure è destinata a

sparire. È un momento stressante psicologicamente. Qualche volta sono pessimista. Anche perché la nostra è davvero una «famiglia da corsa», sono molto legato ai miei meccanici ed ai miei tecnici ed un eventuale fallimento mi peserebbe ancora di più».

— Hai mai pensato di smettere? «Molto spesso, davanti alle difficoltà. Poi lo stimolo più grande mi viene proprio dai meccanici, tutti ragazzi giovani ai quale voglio bene come se fossero figli miei. Avrebbero poi difficoltà a reinserirsi in un lavoro normale, quindi stringo i denti e tiro avanti. Certo le difficoltà maggiori restano quelle di carattere economico, ingiustamente questa formula 2 è stata un po' bistrattata. Ma tengo a precisare che io ho sempre cercato di tenere d'occhio il profilo sportivo dell'automobilismo e lo stesso atteggiamento terrò in formula 1: non

segue



Uno spaccato della Minardi di F2 dotata di motore Bmw. Il team faentino disputa il campionato europeo dal 1980. Tra i piloti di Minardi in F2 vanno ricordati Alboreto (che nel 1981 vinse a Misano), Cecotto, Nannini e Martini. Attualmente i piloti del team sono Nannini e Del Castello. Il disegno è di Sante Lusuardi

O la va, o la spacca!

segue

ho mai preso un pilota solo perché in grado di pagare, le corse per me non sono un fatto economico. Al contrario ho sempre cercato di aiutare un pilota meritevole in difficoltà».

— Credi di essere svantaggiato nel fare questo lavoro in Italia? Ti sei sentito qualche volta snobbato?

«In Italia è nato l'automobilismo, ma nel decennio 65-75 ci è un po' sfuggito di mano, anche per colpa delle grandi case italiane ed abbiamo regalato il predominio agli inglesi. Poi in Italia c'è un termine di paragone importante come la Ferrari: come si può "rubare" uno spazio ad una casa tanto grande? Anche nelle formule minori il termine di paragone è inevitabile: è un problema sia nella reperibilità degli sponsor, sia per la possibilità di ottenere credibilità. Solo gli addetti ai lavori possono, ad esempio, capire cosa significa un quarto tempo in formula 2 come abbiamo ottenuto a Pau: gli altri ricordano che spesso la Ferrari è in pole position in formula 1 e giudicano di conseguenza. Vale a dire che tutti gli sponsor sognano di attaccare un'etichetta sulla Ferrari e noi siamo molto molto più in basso della considerazione».

— Quindi è un vicino di casa «scomodo»?

«Sotto un certo aspetto sì, pur se ha anche una notevole forza trainante; inoltre la Ferrari ha permesso di vedere nascere una serie di piccole aziende in Emilia, senza le quali non potremmo realizzare auto da corsa».

— L'ingegnere ha sempre detto che stima il Minardi Team e che vi segue moralmente...

«Mi fa piacere e per me è un onore, ma Ferrari non può essere un benefattore. Devo dire che quando ho avuto bisogno, anche solo moralmente, non si è mai tirato indietro. Certo sarebbe un sogno avere i suoi motori, ma capisco che è impossibile».

— Ma visto dall'interno, come è questo ambiente delle corse?

«Una "gabbia di matti" in primo luogo, con una buona percentuale di ambiziosi ed arrivisti. In generale comunque c'è anche una certa freddezza, soprattutto da parte dei piloti italiani si nota una incredibile ed esasperata esterofilia: pochi ci hanno dato fiducia, andando poi a buttarsi in situazioni amarissime all'estero».

A volte è anche un ambiente che manca di competenza: pochi sanno che per arrivare ad un certo grado di competitività lo sforzo è enorme e che per arrivare al successivo top sono necessarie solo delle prove estremamente dispendiose. Un autodromo costa un milione al giorno, l'uso di un motore una decina di milioni; eppure per migliorare dovremmo provare, provare ed ancora provare».

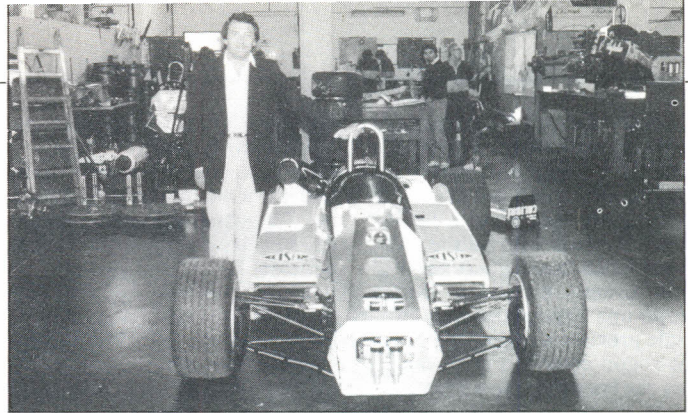
— La speranza è quindi che questo progetto di F. 1 possa darti quella tranquillità economica che non hai mai avuto con la F. 2?

«Ma è una carta comunque difficile da giocare perché non è detto che possiamo trovare subito degli appoggi. Per questo ho preferito anticipare di sei mesi questa macchina rispetto al 1985: voglio dimostrare subito che ho qualche cosa di buono in casa. Certo mi hanno dato una mano gli sponsor attuali, cioè la Masegeneratori elettronici, la Cisa - serrature e lucchetti, la succhi di frucca Colibri, la Australian che sponsorizza la macchina di Roberto Del Castello e la Resta-Commerciale, una ditta di Faenza che è leader nel mondo della costruzione di macchine per realizzare materassi. A parte l'Australian, tutti sponsor romagnoli. Solo che una parte di loro non potrà seguirci in F. 1, si tratterà quindi di trovare qualcuno in grado di dare fiducia al quarto team italiano in formula 1. Certo nel budget il 50 per cento è rappresentato dal motore: se uno ha la fortuna di averlo a particolari condizioni, il più è fatto. A questo proposito debbo ringraziare il dottor Massacesi per quanto ha fatto fino ad ora: testualmente mi ha detto che l'Alfa non può rifiutare appoggio ad un nascente team italiano. Il discorso è andato avanti, ma certo i problemi sono ancora molti. A fine luglio dovremmo presentare la macchina finita poi ci auguriamo di trovare gli accordi definitivi. Noi a Monza siamo già iscritti regolarmente: sarà solo una presenza di esplorazione senza ambizioni, ma che potrebbe spiegare tante cose».

— Ed il pilota?

«In casa abbiamo Nannini che ha la nostra piena fiducia. Ha un contratto fino alla fine dell'84 ed una opzione per l'85. Con noi c'è un rapporto di grande amicizia e non vedo perché non debba restare con noi anche in futuro. È un pilota all'antica, che potrebbe trovarsi molto bene con il fondo piatto. Ha ancora qualcosa da imparare, ma è velocissimo e positivo».

Daniele Buzzonetti



Giancarlo Minardi alla vigilia del debutto

Devo ringraziare Massacesi e Ferrari

Rimpiange di non aver conosciuto prima Giacomo Caliri

IL «MINARDI TEAM» è nato in funzione della Formula 1. La Formula 2 è stata sempre considerata un'esperienza transitoria in più fasi d'avvicinamento nell'obiettivo principale. Per questo il Minardi Team si è imposto un primo traguardo, consistito nell'organizzazione di una squadra di meccanici esperti locali e forestieri e nella creazione di strutture idonee a fungere da supporto a tutte le attività agonistiche, manutentive e sperimentali che già un impegno nella formula cadetta comporta; ed un secondo traguardo, squisitamente tecnico, realizzato in massima parte lo scorso anno con la messa a punto di un sistema esclusivo per la costruzione di una scocca da monoposto in Formula 2, perfettamente adattabile e trasformabile anche in vista della F. 1.

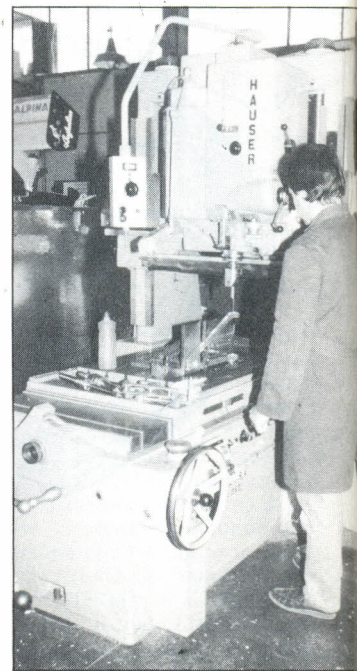
«La mia esperienza di team-manager — dice — è maturata allo stesso modo, attraverso tappe successive. Importante, secondo il mio punto di vista, è aver iniziato dal basso, dalla Formula Italia e Formula 3, in modo da poter mettere a frutto gli inevitabili errori, dovuti all'inesperienza e a volte alla presunzione che proprio la mancanza di esperienza spesso provoca, senza causare danni irreparabili. Bisogna conoscere i tecnici, i meccanici, i piloti e gli sponsor, quattro indispensabili protagonisti in un team, comprendere le loro esigenze e trattarli usando il loro stesso linguaggio».

«I punti fermi della mia esperienza — continua — nel mondo dell'automobilismo agonistico sono essenzialmente tre: la fiducia accordatami dall'ingegner Ferrari, che si è tradotta soprattutto in un'iniezione di fiducia in me stesso; l'aver lavorato con piloti come De Angelis, Regazzoni ed Alboreto, infine l'aver conosciuto Caliri, che ha profondamente e positivamente modificato la mentalità mia e del nostro team. Sicuramente, se avessi instaurato prima un rapporto con l'ingegner Caliri, sarei in Formula 1 da alcuni anni».

«Tornando appunto alla Formula 1, occorre precisare che qualsiasi team con l'esperienza del nostro può accedervi. È solo una questione

di investimenti: dieci anni fa gestivo un budget e dei meccanici per sei mesi all'anno; per gli altri sei, ogni meccanico tornava al lavoro «normale» in officina senza gravare ulteriormente sul bilancio della squadra corse; ora il Minardi team ha 23 dipendenti a tempo pieno ed è ovvio che a questo punto ogni forma di dilettantismo non trova più spazio. I programmi devono essere quindi assai più impegnativi e conseguentemente costosi».

«Il nostro programma F. 1 — continua ancora Minardi — è la costruzione di una monoposto interamente italiana (e anche da ciò è dipesa la scelta del motore Alfa Romeo) in grado di ben figurare fra le comprimarie già note. Inutile proporsi fin d'ora orizzonti più ambiziosi: ciò significherebbe sottovalutare stupidamente l'esperienza accumulata da chi gestisce da anni e sempre ad alto livello teams internazionali di F. 1 e non considerare che l'ottenimento di un budget proporzionale a simili



orizzonti equivale ad un impegno scritto in termini di risultati immediati. Non è falsa modestia: pensiamo di poter ben figurare sin dall'inizio, ma chiediamo anche che ci venga lasciato tempo e concessa fiducia per migliorarci. Il dott. Massaccesi dell'Alfa Romeo ha compreso pienamente questa necessità ed altrettanto posso dire degli sponsors "tutti romagnoli", Mase, Resta Meccanica, Colibri e Cisa che già ci hanno appoggiato in E. 2 ed ora spero siano con noi nel debutto in F. 1».

Per fare quadrare i bilanci, e procedere con la massima serenità, il team Minardi si propone inoltre come venditore di alta tecnologia: ha già iniziato a lavorare in questo senso con la stessa Alfa Romeo, con una casa produttrice di caravan e con una grossa azienda di costruzioni ferroviarie. La presentazione della prima Minardi F. 1 avverrà verso la fine di luglio; i test saranno condotti inizialmente da Nannini, dopodiché è previsto il debutto a Monza.

Luigi Rivola

L'ingegner Caliri spiega la tecnica della Minardi F. 1

Mi sono ispirato alla McLaren

LA RICERCA più importante svolta in questi anni presso il Minardi Team riguarda la scocca per la monoposto. Partendo dal presupposto che oggi è essenziale costruire scocche in materiale composito, non solo per questioni di moda, ma perché dalla loro prima comparsa sulle Wind-cars ad oggi, hanno dimostrato una netta superiorità sui vecchi telai tubolari e sui monoscocca in lega, ho cercato una soluzione costruttiva originale che si presentasse più evoluta e redditizia del tipo Williams (nido d'ape fra due fogli d'alluminio) e meno costosa di produzione e d'assemblaggio di quello Mc Laren, che attualmente ritengo sia il miglior esempio in materia. La ricerca da noi condotta ha dimostrato che le strutture sandwich in carbonio puro permettono rigidità enormi, ma la fragilità costruttiva è motivo di notevoli perplessità. Simili strutture resistono assai bene al primo impatto, meglio del sandwich

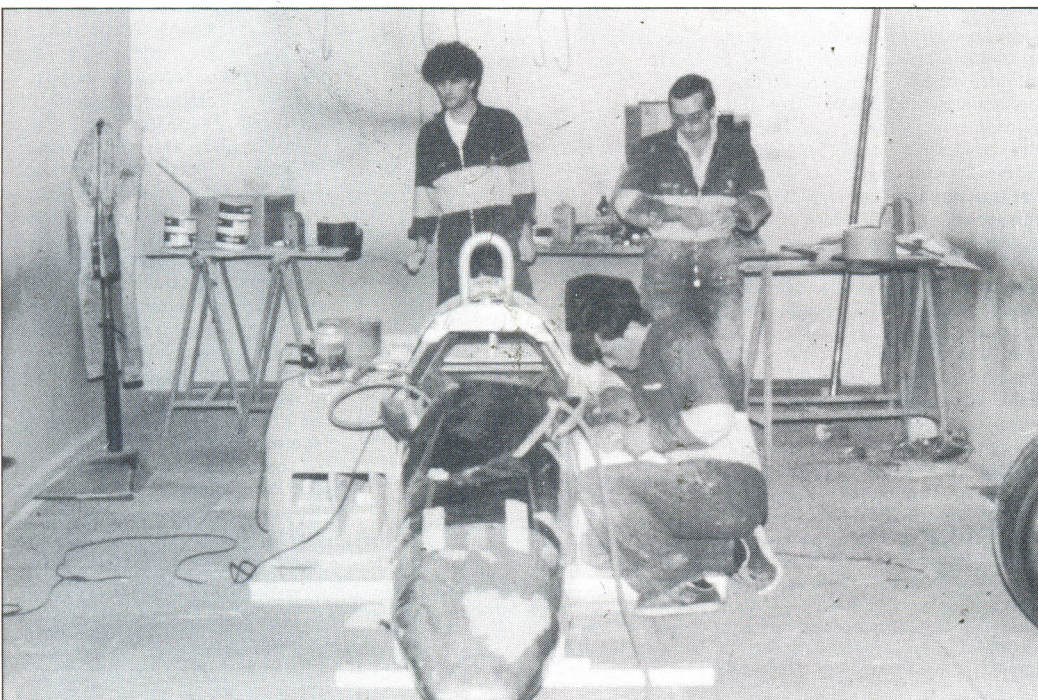
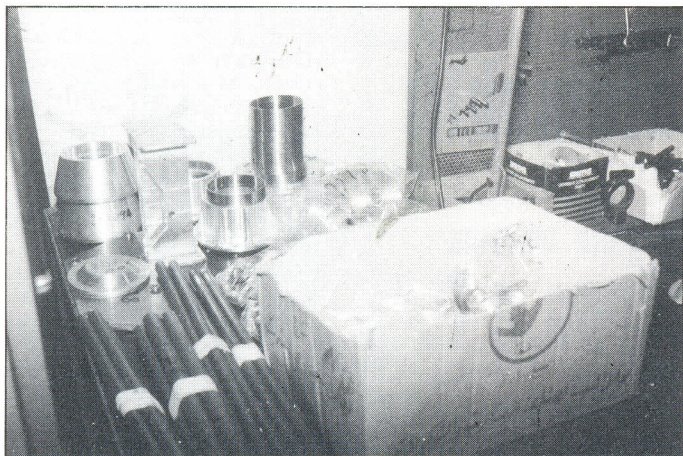
d'alluminio, ma si disintegrano letteralmente ad un secondo impatto, e ciò deve far riflettere, in quanto se una monoposto da corsa non può essere progettata in funzione di un eventuale incidente, pur tuttavia questa eventualità non può essere totalmente ignorata.

PER AGGIRARE l'ostacolo ho sperimentato una nuova struttura composita costruita da un nido d'ape a sandwich tra un foglio di avionale esterno ed uno interno di fibra di carbonio e kevlar. Teoricamente un simile pannello non presentava difficoltà di assemblaggio particolari, ma un problema apparentemente irrisolvibile compariva al minimo riscaldamento della struttura, in quanto ad un allungamento zero del foglio di carbonio e kevlar corrispondeva un'inevitabile dilatazione del foglio in lega leggera con conseguente incurvamento della struttura e deformazione del nido d'ape. Dopo ripetuti tentativi per strade diverse si è giunti ad ottenere l'indeformabilità delle strutture, sia procedendo ad un incollaggio «elastico», sia sottoponendo la scocca così realizzata ad un ciclo di cottura in forno a temperature scalari per una durata di 12 ore. Inoltre particolari pannelli per i quali sono richiesti maggiore rigidità, robustezza e isolamento termico, come quello alle spalle del pilota, davanti al motore, vengono «elaborati» mediante iniezione di poliuretano all'interno del nido d'ape. Si tratta di un sistema costruttivo esclusivo e sufficientemente economico che offre prospettive di applicazione anche in settori diversi ed assai meno sofisticati della Formula 1. Sui prototipi di F2 ha già dato ottimi

risultati in termini di peso, rigidità e resistenza agli urti. Per la F1 il procedimento costruttivo della scocca sarà lo stesso, mentre varierà naturalmente l'aerodinamica della vettura, per realizzare la quale mi sono ispirato, inutile negarlo, alla Mc Laren, dopo che all'inizio di stagione ho osservato il cambiamento apportato alla sagoma della Brabham (che non mi aveva mai convinto) e l'ottimo comportamento della Mc Laren (in cui invece credevo molto).

LA MC LAREN, ripeto, è secondo il mio parere l'esemplare da seguire, anche perché è tutta improntata alla razionalità: non si è mai presentata con soluzioni assolutamente inedite e di difficile comprensione, bensì ogni modello è un'evoluzione logica del precedente, in base a criteri che appaiono evidenti e giustificati all'analisi del competente. La Minardi F1 è nata appena il dott. Massaccesi dell'Alfa Romeo ci ha dato assicurazioni sulla fornitura del propulsore da parte del Euroracing. Per ora disponiamo di un manichino che ci serve per poter realizzare il prototipo della vettura. La macchina verrà portata in gara a Monza, ma non abbiamo ancora fatto un programma preciso per il prossimo anno: tutto dipende dall'investimento che gli sponsor vorranno fare su un piccolo, ma concreto team come il nostro. A mio giudizio lo sponsor ideale per una iniziativa di questo genere è un imprenditore preparato, conscio che, come la macchina, anche il marchio da lanciare necessita del tirocinio di F1.

Giacomo Caliri



Sopra, l'ingegner Caliri. In alto nella pagina a fianco, Minardi. Le altre immagini mostrano la sagoma della vettura di F. 1 nel tunnel del reparto verniciatura, alcuni elementi delle sospensioni. A Faenza si lavora a ritmo serrato per rispettare i tempi (Foto Rivola)

A Faenza, nel 1913, nonno Giuseppe faceva già parlare di sé

Minardi ha il «mutor» nelle vene

IL VERO FONDATORE del «Minardi Team» è Giuseppe Minardi, nonno di quel Giancarlo che tutti conoscono come team-manager di Formula 2. Chiaramente allora, nel 1913, quando Giuseppe Minardi cominciò a praticare lo sport motoristico per passione e per mettere alla prova la propria abilità di meccanico, lo sport del motore era in fase embrionale e totalmente improntato all'empirismo: a tutto sicuramente pensava il pilota faentino, pur pieno d'entusiasmo e di coraggio, fuorché al fatto che il suo futuro nipote avrebbe un certo giorno costruito un'automobile per sfidare sui circuiti di tutto il mondo le squadre più prestigiose. Giuseppe Minardi a Faenza, agli inizi del secolo, accomodava automobili ed esercitava la professione di fabbro saldatore in un'officina gestita assieme ai fratelli nel «Borgo d'Urbecco», il rione della cittadina romagnola che il fiume Lamone separa dal centro urbano. Vicino all'officina Minardi esisteva da tempo un velodromo ciclistico, vero tempio dei velocisti locali, fra cui, appunto, Giuseppe Minardi, felice possessore di una bici ed anche di una motocicletta inglese. Con quella motocicletta, il cui motore aveva già all'epoca tutto quel fascino che ancor oggi domina in Romagna, Giuseppe Minardi iniziò ben presto a gareggiare in pista e su strada; gli impegni di lavoro non gli concedevano tempo per lunghi e costosi spostamenti, per cui si accontentava di accettare sfide a Faenza e dintorni, ma ciò fu comunque sufficiente per guadagnargli una discreta fama di pilota e di meccanico. Non conquistò grandi traguardi: nel 1913 giunse 3. nel campionato faentino Gentlemen e l'anno successivo ottenne un 4. posto in quella stessa serie di gare.

NULLA DI eclatante, dunque; a Faenza c'era chi lo precedeva spesso al traguardo, ma Giuseppe Minardi non era, come la maggior parte dei suoi concorrenti in pista, un ricco possidente con molti dipendenti da controllare saltuariamente e null'altro da fare, come attività primaria, che allenarsi alla guida di un'auto o di una moto. Minardi doveva sudare in officina, e più che cercare di migliorare la propria condizione sulla moto, doveva, giorno dopo giorno, crescere professionalmente per garantire un sicuro avvenire per la sua famiglia. Fu così che tra Minardi e le corse vinse la Fiat. Nel 1927 la Casa torinese, già famosa in tutto il mondo per le sue auto da strada e da corsa, mise un po' d'ordine nel suo apparato distributivo nazionale. Creò le commissionarie e, per la zona di Faenza, si affidò alla ditta Giuseppe Minardi e fratelli. Da quel momento, di moto

alla Fiat di Faenza non si parlò più. PASSO MOLTO tempo prima che gli impegni d'affari lasciassero ad un Minardi la possibilità di tornare con la mente alle corse. Vent'anni, durante i quali Giuseppe si dedicò sempre alla gestione della commissionaria FIAT, mentre il figlio Giovanni imparava il mestiere con passione e serietà. Nel 1948, all'interno della Commissionaria FIAT di Faenza ebbe origine la scuderia Minardi. Patrocinatore della iniziativa fu Giovanni Minardi che con la collaborazione di un valente progettista faentino; Oberdan Golfieri, e l'appoggio di un nutrito gruppo di appassionati concittadini, decise di costruire in proprio una monoposto da corsa per farla gareggiare tra le «750 Sport». Per realizzare una «750 Sport» normalmente si utilizzavano componenti meccanici derivati dalla FIAT «Topolino», ed in ogni

del famoso circuito del Garda. La messa a punto della macchina si rivelò comunque assai più laboriosa di quanto preventivato e non si raggiunsero neppure le potenze previste in fase di progetto, nonostante numerose modifiche apportate al propulsore e particolarmente al suo apparato d'alimentazione. Per questo motivo l'entusiasmo di Giovanni Minardi si affievolì in poco tempo, anche perché la commissionaria FIAT esigeva sempre di più un impegno assiduo da parte sua. Cedette così la vettura a Taraschi di Teramo, un noto preparatore che ne continuò per un certo tempo l'evoluzione, mantenendosi in stretto contatto con Giovanni Minardi, il quale, comunque, non rinunciò del tutto alle corse. Anzi, in prima persona, vi si dedicò saltuariamente come corridore, come già suo padre,

propensione al ruolo di team-manager: ha subito in gestione una Formula Italia, che affida a Giancarlo Martini, ed una Formula 3 per Massimo Cicozzi. Al termine del primo anno di attività Martini si classifica 2. nel campionato della Formula Italia (vinto da Francia) e Cicozzi merita il casco d'oro di Autosprint per le sue prestazioni costantemente ad alto livello. Ancora Formula Italia e Formula 3, con una Brabham BT35, nel '73: i piloti sono Martini, Leoni e Ancheroni; Giancarlo Minardi fa esperienza nel ruolo di organizzatore. Nel '74 fa il suo primo approccio con la Formula 2, ed al termine di quella stagione agonistica viene convocato a Maranello da Luca di Montezemolo, d.s. Ferrari, per un colloquio col Comandatore. Ferrari dice a Minardi di aver avuto ottime referenze sul suo team, ed una settimana dopo, nel corso di un secondo abboccamento a Maranello, gli propone di gestire, in via sperimentale una Ferrari F1, da assegnare a giovani piloti italiani particolarmente promettenti.

INUTILE DIRE che Giancarlo Minardi accetta con entusiasmo la proposta, ben conscio che mai nessun altro team-manager ha avuto in affidamento una Ferrari di Formula 1. La collaborazione fra il team di Giancarlo Minardi e la Ferrari dura sino alla fine del '78, dapprima con la F. 1, poi con motori 6 cilindri di F. 2 montati su telai Ralt e Chevron. Il rapporto con Maranello è sicuramente un'occasione importante che lancia Giuseppe Minardi e ne arricchisce rapidamente l'esperienza, ma altrettanto valgono le sempre più frequenti trasferte all'estero ed il trovarsi ad avere in squadra piloti emergenti come De Angelis e Guerra, ed esperti come Clay Regazzoni. La svolta decisiva avviene nel '79. Giancarlo conosce gli ingegneri Caliri e Marmiroli del Fly-Studio di Modena, già costruttori della Fittipaldi F. 1, ed instaura con loro un rapporto professionale teso allo sviluppo di una macchina competitiva per la F. 2 di progettazione e costruzione esclusiva, avendo stabilito che una simile operazione potesse risultare competitiva rispetto alle spese sino a quel momento sostenute dalla squadra faentina per conquistare e successivamente trasformare in maniera radicale una March «di serie». A questo scopo viene costituito il «Minardi team srl», la cui prima realizzazione, una F. 2 affidata a Guerra, porta la sigla MG 75, la stessa delle 750 Sport a sei cilindri, costruita trentun anni fa da Giovanni Minardi. (l. r.)

Noleggìo Automobili
SEMPRE PRONTE
Garage e Officina - Saldatura autogena
Minardi Giuseppe e F. III
BORGO URBECCO - Via Candiana N. 3 - FAENZA

Un documento d'epoca relativo a Giuseppe Minardi. Risale al 1913, anno in cui il «nonno» arrivò 3. nel campionato romagnolo di moto

caso, per il propulsore, si faceva affidamento sul collaudatissimo 4 cilindri FIAT, o sul bicilindrico boxer delle moto BMW 750 residue di guerra. Minardi stabilì invece che proprio il propulsore doveva essere il segno distintivo della sua vettura: non lasciò spazio alle mezze misure ed approvò subito i progetti di Golfieri, che aveva disegnato un motore con sei cilindri il linea e distribuzione bialbero in testa. Per il telaio, campo di battaglia della maggior parte degli assemblatori concorrenti, Minardi optò invece per una rielaborazione dello chassis della «Topolino», sul quale venne impostata una grintosa carrozzeria d'alluminio il cui solo elemento stonato fu una brutta griglia copri-radiatore stranamente rientrante. Con la Minardi 750 Sport, cui venne assegnata la sigla di identificazione MG-75 corsero i piloti Antonio Lotti, capofficina di Giovanni Minardi, ed il conte Rino Ferniani, al quale riuscì di ottenere un brillante risultato allorché stabilì il miglior tempo in prova nell'edizione 1948

nelle riunioni locali in circuito e in salita con Fiat Abarth 500, 750 e 850.

COME CORRIDORE, nel 1967, debutta anche Giancarlo Minardi, il figlio maggiore di Giovanni. Si fa elaborare una 500 dal preparatore Faccioli e con quella decide di tentare una strada che non si rivelerà mai essere la sua. Fa un 3. posto di categoria nella corsa in salita Predappio-Rocca delle Camminate; un 4. ad Abbadia San Salvatore, infine, nel 1968, partecipa con una 124 Sport Coupé al rally «Colline di Romagna», ed assapora la guida di una monoposto con la Formula 850 «Selene» costruita a Faenza. Poi Giancarlo Minardi per alcuni anni pensa ad altro: si occupa della concessionaria Fiat di famiglia, prende moglie, infine, nel 1972, torna ad occuparsi di corse in seguito a proposte fattegli dai commercianti lughesi Giovanni e Franco Liverani, fondatori della scuderia del Passatore. Questa volta non pensa nemmeno un attimo di sedersi al posto di guida, ma scopre in sé una grande

LE NOSTRE
INIZIATIVE



Vuoi diventare fotografo sportivo?
Facci vedere che cosa sai fare...
partecipa al concorso di

**AUTO
SPRI
NT**

LA BOTTEGA DELLA FOTOGRAFIA

Oggi l'immagine, la fotografia è elemento fondamentale nel panorama dell'informazione. Una bella foto a volte è più efficace di un lungo articolo: ti può dare immediatamente l'esatta portata di una situazione, di uno stato d'animo, di un gesto. Lo sport soprattutto si presta a questo genere di «informazione», fatto com'è di gesti atletici e di sentimenti che durano lo spazio di un attimo. Ma per fare una bella foto non basta avere un'ottima apparecchiatura, non basta fare «click». Ti interesserebbe imparare i segreti della fotografia sportiva? Oppure anche solo affinare la tua tecnica? Allora partecipa al nostro concorso: **puoi vincere un corso di fotografia che, sotto la guida di Franco Villani, si terrà al Ciocco (Castelvecchio Pascoli, Lucca) dal 23 al 29 settembre prossimi.**



Ecco che cosa devi fare

ESTRATTO DEL PIANO TECNICO

Art. 1 - Il settimanale AUTOSPRINT indice ed organizza un concorso di abilità fra i propri lettori italiani e stranieri residenti in Italia. (...) omissis.

Art. 2 - La partecipazione al concorso (che è aperto a tutti, con la sola esclusione dei fotografi professionisti) è completamente gratuita.

Art. 3 - Modalità di partecipazione: predisporre foto stampate in bianco-nero o a colori nel formato massimo di cm 18x24, o diapositive, ed unirle al tagliando pubblicato sulla rivista Autosprint (non si accettano tagliandi fotocopiati o altrimenti riprodotti) compilato in ogni sua parte e spedire a

AUTOSPRINT
Concorso «La Bottega della fotografia»
Casella postale AD 1734
40100 BOLOGNA

Le foto, che devono avere come soggetto lo sport automobilistico, dovranno pervenire **entro e non oltre il 20 luglio 1984**. Ad ogni tagliando può essere unito un massimo di 3 foto.

Art. 4 - Un'apposita commissione formata dal Direttore del settimanale, un Art Director e un fotografo professionista selezionerà, con giudizio insindacabile, alla presenza del Funzionario dell'Intendenza di Finanza, la migliore foto pervenuta. L'autore della foto vincitrice

parteciperà al corso di fotografia secondo le modalità di cui all'art. 5. Il nome del vincitore sarà pubblicato su AUTOSPRINT.

Art. 5 - Il premio assegnato all'autore della migliore foto consiste nella partecipazione gratuita al corso di formazione

denominato «La fotografia sportiva e di movimento», diretto dal fotografo Franco Villani dal 23 al 29 settembre a Il Ciocco (Castelvecchio Pascoli, Lucca).

La partecipazione comprende: pensione completa in camera a due letti; un

pass personale di libero accesso a maneggio, piscina, tennis, bocce, discoteca; l'Assicurazione Europ Assistance. Inoltre il Maestro, l'assistente, le attrezzature fotografiche di uso comune, le pellicole e lo sviluppo, l'uso dei mezzi per eventuali spostamenti collettivi. **Sono invece esclusi:** il viaggio di andata e ritorno a Il Ciocco, le bevande, le mance, gli extra personali, le attrezzature fotografiche e i materiali di uso personale.

Il vincitore ha la facoltà di farsi accompagnare da una persona di sua scelta che godrà dei medesimi servizi logistici, esclusi quelli attinenti al corso di fotografia.

Art. 6 - Il materiale fotografico inviato per il concorso non viene restituito e la Società Editrice del settimanale si riserva il diritto di pubblicarlo senza che per ciò nulla sia dovuto all'autore.

Art. 7 - Non potranno partecipare al concorso i dipendenti delle società Conti Editore S.p.A. e Poligrafici Il Borgo S.p.A., nonché i loro parenti diretti.

Art. 8 - Tutte le tasse e imposte sono a carico della società Conti Editore S.p.A. (anche l'IRPEF, pari al 25% del valore del monte premi, per la quale la società organizzatrice non intende esercitare il diritto di rivalsa).

Compilare con cura e spedire a:
AUTOSPRINT

Concorso «La Bottega della fotografia»
Casella postale AD 1734
40100 BOLOGNA

SCHEDA PER PARTECIPARE AL CONCORSO «LA BOTTEGA DELLA FOTOGRAFIA»

COGNOME _____ NOME _____

VIA _____ N. _____

CAP _____ CITTA' _____ TELEF. _____

_____ dichiara di non essere fotografo professionista e manda nr..... foto per partecipare al concorso «La Bottega della fotografia».

FIRMA _____

**AUTO
SPRINT**

Il nostro lettore alla 500 miglia di Indianapolis

Appunti di viaggio



Luigi Toniolo, che grazie al concorso AS-Momo ha seguito la più famosa corsa statunitense ci rivela le sue impressioni di spettatore «rookie» nel catino dell'Indiana

LASCIATEMI, prima di tutto, sbrigare i ringraziamenti a tutti coloro che hanno reso possibile e agevolato questa mia trasferta nell'ovale più famoso del mondo. Indianapolis dal vivo è una di quelle cose che non si dimenticano tanto facilmente, un'esperienza unica e il merito va certo all'ingegnere Marelli, guida preziosissima, al team Newman-Haas, allo stesso mister Haas e a Mario Andretti che mi hanno accolto in

maniera splendida, permettendomi di vivere la gara e le prove dall'interno, a stretto contatto con i protagonisti. Dal punto di vista tecnico non ho nulla di inedito da dire ma, nei giorni che gli sono stato vicino, ho avuto l'impressione che proprio Mario Andretti, il popolare Piedone, meritasse la vittoria più di ogni altro. Purtroppo, sia in prova che in gara, i suoi sforzi sono stati vanificati, ma nelle libere ha ottenuto la

fantastica media di 341 kmh, quando la pole è stata guadagnata con «soli» 338. Questa trasferta mi ha poi permesso di scoprire che le gare negli ovali non sono affatto noiose, come anch'io credevo. La velocità sempre elevatissima e il carosello di cambiamenti dovuto ai rifornimenti fanno della gara un insieme appassionante che pubblico, piloti e meccanici trasformano in uno spettacolo veramente indimenticabile. □



ECCOMI VICINO ALLA COPPA...



... CON LA VETTURA DI HOLMES



... E A FIANCO DELLO SFORTUNATO ANDRETTI

La toccata fra Arnoux e Warwick

NON CAPIAMO perché si debba sempre fare apparire «candida» la Ferrari agli occhi della gente e perché venga data ad altri la colpa di quello che fanno i suoi piloti. Ci riferiamo in particolare al GP di Monaco, dove avete incolpato Warwick quale responsabile dell'incidente avvenuto subito dopo la partenza, mentre il vero responsabile di tutto è stato Arnoux. Per meglio convincervi di quanto stiamo dicendo vi ricordiamo che sulla Gazzetta dello Sport del 5 giugno René Arnoux ha reso la piena «confessione», seppure tardiva, dell'accaduto. Di quello che effettivamente è successo non ne avete invece fatto parola, perché?

Lettera firmata - Milano

«LA FERRARI e la Renault entravano praticamente appaiate alla chicane, Arnoux costringeva Warwick ad allargare la traiettoria...»: questo è il commento dell'incidente, pubblicato a pag. 14 del n. 23 di AS. Se questo significa ignorare l'accaduto, difendere la Ferrari e incolpare Warwick, ci chiediamo se l'obiettività è di casa fra certi lettori. Le due vetture sono entrate contemporaneamente in una curva già difficile da affrontare in condizioni normali e c'è stata la toccata (come ha dichiarato Arnoux alla «Gazzetta») chiaramente involontaria. Nessuno ha pensato di incolpare Warwick, anche perché in simili circostanze ci sembra francamente inutile cercare polemiche e colpe dove non ci sono.

Il «trattamento» di Montecarlo

SONO ANDATA a Montecarlo per il Gran Premio e devo dire che di fronte a certe cose sono rimasta stupefatta: avete visto quanto costava accostarsi al muretto del castello di Monaco, che si affaccia proprio sopra il circuito? Trentamila lire, e poi, dopo che qualcuno per entrare aveva pagato, tutti gli altri, semplicemente alzando un gancio di quelle «transenne», sono riusciti ad entrare eludendo la sorveglianza. I controlli che c'erano un po' dovunque, poi, erano di una maleducazione incredibile: non potevi affacciarti un momento a una rete che ti sbattevano lontano come se avessi tentato di entrare in un luogo sacro. Mia nonna, che voleva andare al Casinò e doveva passare il ponte, a momenti la facevano cadere a terra a forza di spinte, visto che sul ponte non si poteva sostare più di 30 secondi. Alla stazione, al ritorno, quando tutti cercavano di entrare a prendere ciascuno il proprio treno, il colmo: per svuotare la stazione hanno tirato i lacrimogeni. Senza parlare degli impermeabili di plastica a 10.000 lire che si rompevano subito, di certi «porci» alla stazione (ma quelli ci sono ovunque) e del fatto che anche i posti a 35 (o 40?) mila lire raramente erano buoni. Una cosa mi è piaciuta di Montecarlo: i bagni alla stazione. Veramente belli, e poi la «guardiana» era simpatica, ci ha fatto stare lì mentre la stazione era invasa dai tifosi e dalla polizia (dopo i lacrimogeni). Alla fine del GP, tutta inzuppata e con l'impermeabile rotto, ero un po' triste per il ritiro di Niki Lauda, ma comunque ero felice per averlo visto a soli 5 metri da me... Infatti, pur non avendo il biglietto, sono riuscita ad intrufolarmi in una curva, ma non so se bisognava pagare

o l'ingresso era libero, infatti era un porticato dietro le tribune, e sotto c'era un bel caffè. Comunque mi sembra strano che dei posti abbastanza buoni non fossero a pagamento, all'entrata c'erano i controllori, ma a me non hanno detto niente. Boh! Spero di andare a qualche altro GP, quest'estate, è, se vorrete, vi racconterò altre «avventure», viste dalla parte dello spettatore.

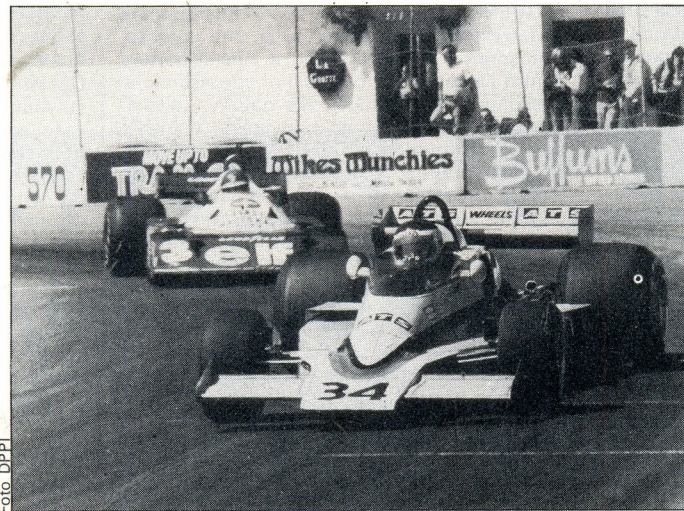
Lettera firmata - Roma

TUTTO il mondo è paese e non c'è poi troppo da stupirsi per il trattamento riservato al pubblico nell'esclusiva roccaforte monegasca. Questa lettera potrà comunque servire a tutti coloro che si lamentano (giustamente) per quanto accade nei GP italiani, anche se sembra che molti abbiano già imparato la lezione, e la riduzione di presenze all'ultimo GP di Monaco trova forse una spiegazione proprio in questo.

LA FOTO Il debutto dell'Ats

VORREI vedere pubblicata nella rubrica «La foto» un'immagine della prima Ats, insieme ad alcune notizie riguardanti la storia e i piloti di questo team.

Luca Genitoni - Castelnuovo (Reggio Emilia)



L'ESORDIO dell'Ats, caratterizzato dal sesto posto ottenuto da Jarier nel GP di Long Beach del '77, lasciava ben sperare sul futuro della squadra tedesca che però finora ha deluso le aspettative. Parte della colpa può essere attribuita al suo manager e proprietario, Günter Schmidt, grande appassionato ma al tempo stesso strano personaggio, che in alcune occasioni ha assunto atteggiamenti (vedi la squalifica di Winkelhock nelle prove del GP del Brasile) controproducenti per il team. L'Ats è anche uno dei principali costruttori europei di ruote in lega leggera e appunto per pubblicizzare il marchio, Schmidt ha creato la squadra di F.1, debuttando con una macchina che in realtà era la Penske PC3 aggiornata. Anche la monoposto dell'anno seguente, la HS 001, era in gran parte derivata dalla Penske PC4 e diede ancora minori soddisfazioni del modello precedente. Nel 1978 a Jarier (che a metà stagione lasciò il posto a Rosberg e Bleekemolen) venne affiancato Mass, sostituito poi da Stuck l'anno seguente. Gli altri piloti che si sono alternati con una certa continuità alla guida dell'Ats sono stati Surer nel 1980, Lammers e Borgudd nell'81, Salazar e Winkelhock nel 1982. Lo scorso anno il pilota tedesco ha poi portato al debutto l'Ats dotata del motore Bmw che, pur avendo ben figurato in alcune occasioni, non ha ancora ottenuto punti nel campionato iridato.

Nella foto: la debuttante Ats F.1 nel GP di Long Beach del 1977.

Grazie per una vita salvata

VI SCRIVO per ringraziare, anche a nome del giovane pilota Delio Romano, tutte le persone che lo hanno aiutato nelle ore e nei giorni immediatamente successivi al grave incidente di cui è rimasto vittima all'autodromo di Vallelunga domenica 3 giugno, durante la gara del Trofeo Sprint 1.5. Una vera e propria catena di solidarietà ha permesso la più sollecita assistenza del pilota per il quale l'incidente avrebbe potuto avere gravissime conseguenze. Nella sua uscita di strada si era infatti procurato fratture multiple alle gambe e poco dopo era caduto in coma, facendo temere un drammatico epilogo. Molti si sono prodigati subito dopo l'incidente per prestare i soccorsi, anche se forse poteva esserci più tempestività nelle fasi immediatamente suc-

cessive lo scontro. Vi ho però voluto scrivere soprattutto per sottolineare l'eccezionale intervento dell'assessore alla sanità di Bologna, dottor Antonio Del Castro, che ha permesso l'uso di un elicottero pilotato dal comandante Iadarola. Un ringraziamento sentitissimo anche all'eccezionale staff sanitario, composto dall'équipe medica di Bologna, diretta dal dottor Massimo Corbascio, dal dirigente del pronto soccorso di Bologna, Mauro Sacchetti e dall'infermiera Rossella Carnevali. E inoltre un grazie al reparto di rianimazione dell'Istituto Rizzoli, diretto dal professor Urso, con la collaborazione del dottor Frabotti, che hanno messo in condizione il professor Bruno Romano di operare, presso il pronto soccorso in maniera esemplare, tanto da risolvere felicemente la brutta avventura del giovane pilota.

Lettera firmata, Milano

ABBIAMO conosciuto Delio Romano lo scorso anno, nella fase finale del concorso «Corri in Europa con Autosprint e l'Alfasprint» e l'abbiamo apprezzato sotto il profilo agonistico e umano nelle gare del Trofeo Sprint 1983. In meno di un campionato era divenuto uno dei protagonisti del Trofeo, dimostrando delle doti eccezionali per un debuttante. Il brutto incidente di Vallelunga ha purtroppo posto uno stop, speriamo solo momentaneo, alla sua carriera. A lui vanno tutti i nostri auguri di pronta guarigione, mentre aggiungiamo anche il nostro ringraziamento per la stupenda opera di solidarietà dimostrata in questa occasione dalle autorità e dai medici bolognesi.

Giustizia è fatta

NELLA «guida sprint» allegata al n. 12 di Autosprint avete riportato in maniera errata l'indirizzo della nostra scuderia. Vi scrivo quindi per comunicarvi quello esatto: Autoquattro s.r.l., viale Lombardia 118, Tel. 02/25.43.728 (se-de), via Milano 27, Tel. 02/25.43.225 (segreteria), 20093 Cologno Monzese (Milano).

Scuderia Autoquattro
Cologno Monzese, Milano

VORREI segnalarvi un errore nella classifica della «2 ore» di Vallelunga, pubblicata sul n. 19 della vostra rivista. Nel raggruppamento vetture di serie, al 15. posto, si sono classificati Febraro-Mozzetti su Simca Rallye 2. Evidentemente per il salto di una riga avete ommesso questo dato per noi importante.

Sergio Febraro, Roma

A MONZA, nella terza gara della Coppa Peugeot Talbot 1984, sono terminato 23. in finale. Il risultato non è eccezionale, anche a causa dei problemi che ho avuto alla mia Samba, ma quello che mi è dispiaciuto maggiormente è stato non vedere il mio nome nella classifica che avete pubblicato sul n. 22 di AS. Vi ho scritto perciò per chiedervi di ricordare il mio risultato.

Giuseppe Galimberti
Crema (Cremona)

ABBIAMO così reso giustizia agli autori di queste lettere con cui ci scusiamo per gli involontari errori ed omissioni.

IL DITO SULLA PIAGA

Piombo, inquinamento, costi, sicurezza: il problema è quello degli ottani

VORREI esprimere la mia opinione sull'articolo «Anni di piombo» e sugli altri pubblicati nelle pagine seguenti del n. 23 di AS. Da ciò che traspare dall'articolo sembra che l'unico problema che stia a cuore sia il portafoglio e niente altro, preoccupandosi solo dell'aumento del consumo (che verrebbe riguadagnato nei prossimi anni grazie ai miglioramenti della tecnica) e della perdita di potenza (che di per sé non è grave data l'elevata potenza del motore al giorno d'oggi, che è inutile essendoci il limite massimo di velocità di 140 km/h). Tale atteggiamento è veramente ridicolo perché è in ballo la nostra salute, che è il bene più prezioso di ogni essere umano. Aspettare e procrastinare la vendita di benzina senza piombo, come pure l'introduzione dei convertitori, è assurdo e irresponsabile, scaricando il peso di tale decisione sulla prossima generazione. L'introduzione della benzina senza piombo a 92 ottani non richiederebbe 5 anni come Voi riportate a pag. 63, ma, come afferma l'ingegnere Marchesi dell'Assoreni, «se il governo ci imponesse di produrre domattina benzina "bianca" a 92 ottani noi saremmo già pronti. Infatti quasi tutte le raffinerie nazionali per produrre la super partono da una benzina non additivata da 92 N.O. e vi aggiungono in ogni litro 0,4 grammi di piombo per farla diventare appunto la super da 97». Altra precisazione: il catalizzatore va sostituito dopo circa 50.000-80.000 km (dato fornito da Auto Motor und Sport n. 12 del 1983). È assurdo poi pensare di modificare le vetture tuttora in circolazione (come voi affermate a pag. 63) dato che circa il 30-35% delle auto circolanti in Italia non avrebbe nessun problema meccanico né aumento del consumo; le altre dovrebbero usare la super da 97 N.O. È ovvio che se non si fisserà un giorno, mese, anno a partire dal quale le auto nuove saranno equipaggiate con un catalizzatore, allora sarà vana l'introduzione della benzina senza piombo, sia che essa sia a 92 o 96 N.O. perché non avverrebbe la seppure lenta sostituzione delle auto vecchie con quelle nuove con catalizzatore; tale sistema di sostituzione graduale è in atto senza problemi negli Stati Uniti dove si sta assistendo a un boom delle vendite di auto. Aspettare ancora significa: aumento della presenza del piombo e delle altre sostanze nocive sulla terra e nell'atmosfera provocando gravissimi danni al nostro patrimonio naturale (fauna e flora). Se dal 1986 le auto tedesche e forse anche quelle austriache e svizzere saranno dotate di catalizzatore, aumenterà di anno in anno il numero di turisti impossibilitati a venire in Italia e ciò significherà una perdita notevole di valuta pregiata per la nostra agonizzante economia. Non definirei i catalizzatori «stupida soluzione», come voi tanto «saggiamente» affermate, dato che sono ormai anni che sono applicati sulle auto di nuova immatricolazione negli Stati Uniti, e in questi anni la tecnologia automobilistica d'oltre Oceano ha fatto enormi passi in avanti, sia in fatto di consumi che in fatto di prestazioni: ad esempio la Dodge «Daytona Turbo Z» raggiunge le 122 mph (196,42 km/h) con un motore turbo da 2213 cc e con convertitore, con un consumo EPA di 38 mpg (6,18 litri per 100 km) a 90 km all'ora.

Naturalmente c'è una levata di scudi contro tale normativa perché l'Italia si troverebbe a mal partito, dato che gran parte della produzione europea si accontenta di benzina a 91 ottani, mentre le auto italiane utilizzano carburante a 97 ottani. Ciò non è altro che un assurdo spreco energetico ed è la dimostrazione della nostra incapacità di adeguarsi agli standard europei, che si vorrebbero introdurre. Se arrivate alla conclusione che è meglio rinunciare ai catalizzatori («stupida soluzione» per voi) allora è meglio sprofondare nella vergogna dato che per voi è più importante avere i soldi nel portafoglio piuttosto che investirli in equipaggiamenti che salverebbero la nostra salute. Spero che l'Italia in sede CEE sia costretta ad approvare una normativa severa in merito, cioè catalizzatori per le auto di nuova immatricolazione alla faccia di coloro che pretendono innovazioni tecnologiche fantascientifiche. E anche se si arriverà a queste soluzioni in futuro, queste saranno assai più costose e complicate dei tanto denigrati catalizzatori.

Michèle De Luca - Bolzano

LEGGENDO questa lettera si può quantomeno dedurre che chi ci scrive ha le idee confuse. Autosprint è infatti il primo a volersi battere contro l'inquinamento e i danni gravissimi che possono essere prodotti alla natura e all'esistenza umana. Appunto per questo abbiamo dato ampio spazio alla serie di articoli pubblicata sul n. 23 di AS. Abbiamo così cercato di fare luce su un problema ignorato o dimenticato dal comune automobilista. Abbiamo fatto questo per dare il nostro appoggio alla battaglia che si sta combattendo a livello comunitario contro l'inquinamento da piombo. Pubblicando questa lettera intendiamo offrire un ulteriore contributo, proprio perché le decisioni che dovrebbero essere prese nelle prossime settimane dal consiglio dei ministri della CEE non slittino ad altra data come succede talvolta per le scelte «scomode». Sono infatti in ballo interessi di centinaia di miliardi che coinvolgono sia l'industria automobilistica che quella petrolifera, oltre alle tasche del comune utente della strada. Battersi contro l'inquinamento non significa però accettare incondizionatamente tutte le possibili soluzioni, senza che si valutino i pro e i contro di ciascuna. Proprio per questo abbiamo pubblicato in quelle pagine una serie di articoli per certi versi opposti. Dove pensiamo non possano esserci dubbi è sulla riduzione o l'abolizione del piombo tetraetile e tetrametile nella benzina. Il piombo nell'atmosfera, come è stato dimostrato, è altamente inquinante e nocivo, anche se non bisogna dimenticare che solo una minima parte di questo inquinamento è causato dall'uso automobilistico, per cui bisognerà affrontarlo nel contempo il problema sotto tutti i suoi aspetti. Per quel che riguarda le auto è necessario adottare subito dei provvedimenti, ma è impensabile che questi abbiano decorrenza immediata. Certe decisioni prese in Germania, sull'onda delle proposte (e del peso politico) dei movimenti «verdi», sono in parte utopistiche e dovranno comunque essere adeguate ai provvedimenti che sta per prendere la CEE. Questi provvedimenti prevedono una

graduale riduzione a 0,15 g/litro (contro gli 0,40 attuali) del piombo presente nella benzina super e nel contempo la commercializzazione di un carburante «special» senza piombo che a partire dal 1991 sarà l'unico in vendita. Questo per permettere ai petrolieri di adeguarsi, eliminando le scorte e perfezionando i procedimenti di fabbricazione di questa nuova benzina in cui il posto del piombo verrà preso da altri additivi, per mantenere a un livello sufficientemente alto (96) gli ottani del carburante super. Al tempo stesso le case automobilistiche potranno adeguare la loro produzione all'impiego del nuovo tipo di benzina senza gravi traumi economici (non dimentichiamo che il costo di questa operazione è di varie centinaia di milioni di dollari) che potrebbero avere ripercussioni negative di ben altro tipo, come la riduzione dei posti di lavoro. Si spiega così il tempo di cinque anni necessario per l'entrata in vigore definitiva di questo provvedimento: un periodo non breve, ma ricordiamo sempre che l'auto è colpevole solo in minima parte dell'inquinamento da piombo. Rispondendo al nostro lettore va poi detto che le industrie petrolifere sarebbero in grado di produrre subito una benzina super senza piombo, ma questa avrebbe un numero minore di ottani. Questo provvedimento si ripercuoterebbe così sul buon funzionamento dei motori di varie case automobilistiche europee, che non potrebbero mettere in vendita vetture non più concorrenziali sotto il profilo delle prestazioni e dei consumi. Ben diverso è invece il discorso sui catalizzatori. In proposito abbiamo pubblicato due articoli, uno nettamente a favore e l'altro contrario a questo dispositivo. Lasciando a ciascuno il suo parere, ci sembra però che dagli studi fatti si possa affermare che l'utilità e i vantaggi offerti dal catalizzatore (una marmitta speciale piena di spugna di platino, in grado di ridurre l'inquinamento) siano inferiori ai costi e ai problemi che comporterebbe. Impiegata da vari anni negli Stati Uniti, dove però la tecnica automobilistica è nettamente diversa e caratterizzata dalle altissime cilindrate dei motori, la marmitta catalitica risolve il problema solo nell'ultima fase, mentre questo va affrontato all'origine, ottimizzando il rendimento del motore, perché questo produca meno gas inquinanti. Adottando il catalizzatore aumenterebbe di circa un milione di lire il costo di ciascuna vettura, per un dispositivo che dopo due-tre anni, come riportato su AS, o 50.000-80.000 km, secondo l'altra versione (in ogni caso i due dati non sono poi tanto diffimi, considerando l'impiego medio di una vettura), perderebbe la sua funzionalità. A quel punto dubitiamo che il normale automobilista sia disposto a spendere oltre un milione per un dispositivo che apparentemente funziona lo stesso. Dopo questo periodo le vetture quindi inquinerebbero come quelle odierne e il problema non sarebbe stato risolto nonostante gli effetti nocivi sull'industria automobilistica causati dal repentino aumento dei costi delle vetture. È perciò meglio cercare di sviluppare la tecnica motoristica, ottenendo gli stessi risultati con investimenti che dureranno nel tempo e saranno assorbiti gradualmente dai costi di ammortamento. □

IL VOSTRO HUMOR

Davide e Golia

VI SCRIVO sperando di vedere pubblicata la mia vignetta nella rubrica «Il vostro humor». A dire il vero non è proprio d'attualità, riferendosi al Rally di Montecarlo, dove le «piccole» R5 Turbo sono state davanti alle Lancia per tutta la gara, ma comunque mi sembra simpatica

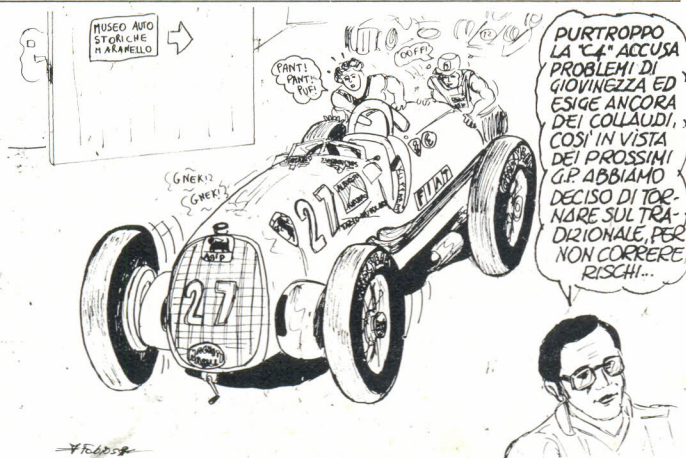
Andrea Venier - Udine



In Ferrari si torna all'antico

HO NOTATO con piacere che avete dato inizio alla rubrica «Il vostro humor» e ho deciso anch'io di cimentarmi nel difficile compito di far sorridere i lettori, sperando che nessun ferrarista (lo sono anch'io) se ne abbia a male per questa vignetta.

Fabio Giannotta
Firenze



fermoposta

DUE APPASSIONATI - Cartigliano (Vicenza) — Non possiamo pubblicare gli indirizzi privati dei piloti. Potete scrivere a Cheever c/o Euroracing, via San G. Bosco 2, 24047 Treviglio (Bergamo).

GIOVANNI BARCELLA - Albano (Bergamo) — Ti consigliamo di recarti alla Pista 1000 Miglia che si trova a Rezzato, in provincia di Brescia, o al Karting Club 1000 Miglia, via Mazzini 20, 25080 Prevalle (Brescia), per ottenere i chiarimenti che desideri. In ogni caso se vuoi iniziare a gareggiare dovrai disporre di una cifra non inferiore ai due milioni, a meno che tu non riesca ad affittare un kart per alcune corse.

MATTEO BRUNELLI - Canzo (Como) — Dovrai aspettare almeno dieci anni per potere correre in macchina, ma fra due o tre stagioni potrai debuttare in karting. A quel punto torna a scriverci, ti forniremo le indicazioni che desideri.

ANTHONY - MANCUSO - Catanzaro — È sufficiente che il prossimo anno non perda nessuno dei numeri di AS che usciranno in questo periodo. Se ripeteremo il concorso potrà così inviarti subito la scheda di adesione.

CLAUDIO GNOLI - Milano — **ERMANNO SCIMITERNA - terni** — **DAVIDE CASTAGNA - Castelmassa (Rovigo)** — **Fabio DE PIZZOL - Pieve di Soligo (Treviso)** — **MASSIMO FOSCHI - Ravenna** — **VALERIO BRACALI - Vicarello (Livorno)** — **MATTEO TIBERI - Sarzana (La Spezia)** — **MAURO NOVELLINI - Briercherio (Torino)** — **TEO MILIONE - Lesina (Foggia)** — **MARCO SACCHINI - Cascina (Pisa)** — Vi ringraziamo per le vignette che ci avete inviato. In tutte mancava però quella dose di umorismo necessaria per divertire il lettore. Vi invitiamo quindi a «spremere le meningi» e inviarcene altre vignette.

PAOLO PLEBANI - Colle Prenestini (Roma) — Potresti rivolgerti alla Gianni Automobili, via Idrovere della Magliana 57, 00148 Roma, oppure a uno dei 300 preparatori italiani di cui abbiamo pubblicato gli indirizzi sui n. 6-7-8-9-10-14 di AS del 1982.

LIVIO MORETTI - Porto Tolle (Rovigo) — Abbiamo pubblicato sui n. 43 e 49 di AS del 1983 due poster di Piquet. Puoi richiedere quegli arretrati inviandoci 3.000 lire ciascuno, seguendo le modalità di pagamento indicate a pag. 110.

i salvabordo®

proteggono la carrozzeria della tua auto e non devi forare per montarli!

sono in vendita anche i modelli per:
Fiat Panda - Fiat 127 - Fiat Ritmo - Fiat 131 - Fiat Regata
A.R. Giulietta - Volkswagen Golf - Austin Metro
Ford Escort 2P - Ford Escort 4P - Ford Orion.



modello per
FIAT
Nuova Ritmo

Richiedi l'opuscolo illustrato a colori.
Ufficio Pubblicità Metalplast S.p.A.
40037 Sasso Marconi - Bo.

Tel. 051/841212

i salvabordo® Metalplast presso tutti i principali negozi di accessori auto nella esclusiva confezione a colori.

METALPLAST

LA VOSTRA TECNICA

Un'idea valida da verificare

MI DILETTO nella progettazione di auto, soprattutto F. 1, e realizzo spesso idee e soluzioni che però rimangono sempre senza sperimentazione pratica. Ho però constatato che alcune mie idee sono poi state attuate successivamente su qualche F. 1. Ad esempio: l'alettone triplano utilizzato dalla Ferrari, così come, partendo dalle sospensioni a tirante della Brabham BT48 Alfa, realizzai tempo fa quelle con tirante sistema «push rod», con schema più o meno simile a quello della BT52. Saranno solo coincidenze, comunque ora voglio esporvi questa ennesima soluzione per recuperare l'effetto suolo mediante il Venturi. Nel disegno la linea spezzata A rappresenta la tangente con le ruote posteriori, linea oltre la quale può non esservi il fondo piatto. L'ala ricalca schemi classici, la posizione del radiatore vuole essere ininfluente ai fini del disegno, serve solo (per ora) a dare l'idea degli spazi. L'aria che passa nel cassoncino di fiancata si incunea sotto l'ala e, «strozzandosi» fra ala e fondo piatto, aumenta di velocità e cala di pressione. La differenza massima di pressione fra l'aria «strozzata» e quella a pressione atmosferica si ottiene all'incirca nel punto B. Questa aria depressionaria «risucchia» aria dallo spazio privo di fondo piatto, oltre la linea A, e anche da sotto il fondo piatto. Per cui nel punto C il salto di pressione viene bruscamente ridotto. Non del tutto però, in quanto lungo tutta l'ala oltre la linea A si distribuisce aria a pressione inferiore a quella atmosferica. Il problema è questo: per ottenere oltre la linea A una porzione d'aria a «bassa pressione», sufficiente per un discreto effetto suolo, occorre operare una violenta strozzatura fra ala e fondo piatto. Per questo motivo vorrei sapere se l'effetto suolo eventualmente ottenti-

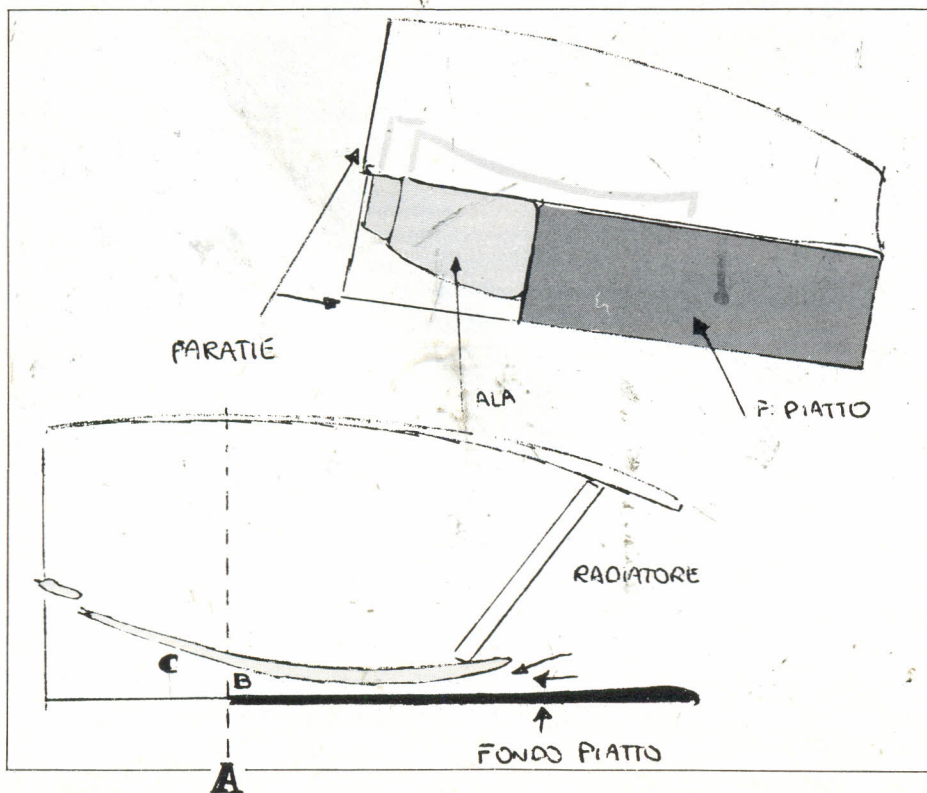
bile non verrà poi annullato da un'eccessiva resistenza aerodinamica, sempre che il principio sia valido.

Stefano Poli - Istia (Grosseto)

IL FONDO PIATTO ha consentito alle attuali F. 1 di ereditare solo alcuni concetti informativi base delle wing-car, principalmente focalizzati nel Venturi posteriore. Su questo tema nella passata stagione si sono viste diverse realizzazioni alla ricerca della massima efficienza (rapporto tra coefficiente di portata e di resistenza) e della migliore ripartizione dei carichi aerodinamici sulla vettura. Un Venturi ben realizzato può migliorare l'efficienza della monoposto del 10-20%, in quanto le elevate velocità locali dell'aria sono in grado di assicurare un buon effetto suolo, mentre un ottimale dimensionamento dei volumi interessati e un corretto posizionamento rispetto all'alettone posteriore può consentire di aumentare favorevolmente i carichi aerodinamici totali sulla vettura. I risultati conseguiti sono notevolmente influenzati dalle limitazioni dimensionali poste dal motore, dal cambio, dalle sospensioni, eccetera, nonché da conseguenti possibili problemi di raffreddamento. Pertanto l'analisi teorica di ogni proposta su questo tema deve, per una effettiva valutazione, essere verificata con una concreta applicazione. La soluzione proposta dal lettore prevede l'utilizzazione di un flusso d'aria supplementare, che attraversa le fiancate e, «strozzato» in un Venturi interno, viene immesso con velocità aumentata e pressione ridotta in corrispondenza del Venturi posteriore con l'intento di aumentare l'effetto suolo. Con una conformazione delle fiancate di questo tipo, si viene a realizzare una distribu-

zione longitudinale delle pressioni (che realizza la deportanza), con un incremento dei valori nella zona C, mentre il fondo piatto risente solo marginalmente delle conseguenze dovute alla ridotta pressione del flusso supplementare. L'aria immessa attraverso la fessura nel Venturi posteriore può comportare un effetto positivo in quanto accelera il flusso d'aria nella parte posteriore-inferiore della vettura, ritardando il distacco della vena fluida dal Venturi e migliorando così l'effetto suolo. La pressione diminuisce nella direzione del moto (dell'aria), pertanto nel Venturi posteriore la corrente esterna allo strato limite è sottoposta a differenze di pressione che accelerano il moto. Pertanto, con il flusso iniettato ad alta velocità, le particelle che si spostano nello strato limite con velocità minore di quella della corrente esterna ricevono un impulso nella direzione del moto che conferisce loro l'energia continuamente dissipata per attrito. Proseguono poi il movimento e quindi ritardano il distacco dello strato limite, con la conseguenza di migliorare l'effetto suolo ottenibile attraverso l'aumento di deportanza possibile con il Venturi. Per migliorare l'azione del flusso supplementare la sezione minima del Venturi interno potrebbe essere leggermente arretrata rispetto alla posizione prevista e occorrerebbe tener conto anche del tipo di profilo alare scelto per il Venturi posteriore. Un principio simile è alla base della soluzione sperimentata dalla Renault sulla RE 40, che ha utilizzato come «sorgente d'aria» gli scarichi del motore che escono orizzontalmente nella parte inferiore della vettura, in corrispondenza della zona dove iniziano i Venturi posteriori, leggermente rialzati rispetto al piano del fondo piatto. Sono stati ottenuti risultati positivi, ma di difficile valutazione e con evidenti problemi di raffreddamento. Occorre inoltre ricordare che malgrado il reclamo della Brabham, la soluzione adottata dalla Renault è stata riconosciuta conforme al regolamento. Come ha osservato anche il lettore la soluzione proposta potrebbe però vedere vanificati i vantaggi offerti dalle conseguenze dovute alla perturbazione dei flussi interni ed esterni. Per dare però una interpretazione non solo teorica sarebbe in questo caso necessario conoscere l'effettiva conformazione delle fiancate e le caratteristiche dimensionali della vettura. La resistenza aerodinamica dovuta ai flussi interni aumenta certamente, ma potrebbe essere contenuta attraverso l'ottimizzazione della presa d'aria per radiatore e del Venturi interno, oltre che della canalizzazione del flusso supplementare. La perturbazione che si realizza nella distribuzione delle velocità e delle pressioni presenti nei flussi del sottoscocca, fra fondo piatto e Venturi, dovrebbe invece comportare delle possibili riduzioni della resistenza aerodinamica totale, comunque di entità trascurabile a causa della limitata diminuzione del coefficiente di forma e di resistenza indotta. I vantaggi in deportanza dovrebbero comunque essere in generale leggermente superiori agli svantaggi in resistenza e in complicazioni costruttive, anche se questi risultati dipendono in maniera sensibile dalle singole applicazioni e solo attraverso una specifica applicazione sarebbero effettivamente valutabili.

a cura di **Antonio Ferrari**



AUTO SPRI NT

SPECIALE
sulla strada

● **SAMBA RALLY**

Provata
a Vallelunga
la Talbot

● **PORSCHE GR. B**

Un diavolo
colorato
di bianco

● **LAND ROVER 90**

Il mito
si
aggiorna



AUTOTEST/Samba Rally

Ho ballato in Coppa

Provata a Valledlunga l'ultima novità dei trofei di marca italiani. L'economia gestionale della vettura favorisce la partecipazione alla serie di gare organizzate dal gruppo Peugeot-Talbot

di Gaetano Dima

LA COPPA Peugeot Talbot è l'ultimo nato tra i trofei di marca. Naturalmente come tutte le novità è diventato di gran moda parlare della serie di competizioni organizzate dal colosso francese nei più importanti autodromi italiani. Parlare dei campionati monomarca è oltremodo difficile. In Italia hanno

proprie autovetture. Il costo gestionale di un'annata di corse, quindi, sale progressivamente con la voglia di vittoria del pilota, a meno che quest'ultimo non voglia partecipare al trofeo di marca per puro divertimento e nulla più.

LA COPPA, PEUGEOT Tal-

vinte da quattro piloti diversi, senza per questo richiedere grosse cifre d'investimento.

IL MONTEPREMI è abbastanza ricco. Complessivamente sono in palio L. 120.000.000 con premi dal primo al decimo ad ogni gara che variano da L. 1.700.000 a L. 250.000. I premi finali variano da L. 10.000.000 per il primo a L. 2.000.000 per il decimo. La vettura può essere acquistata, scontata del 10%, a 9.000.000 ai quali vanno detratti due rimborsi di 600.000 da incassare dopo la quarta e la sesta gara effettuata. Il costo del kit obbligatorio è di 2.360.000 mentre è previsto uno sconto del 10-15% sui pezzi di ricambio. Le gomme Dunlop vengono vendute ai piloti a 560.000 il treno, che dura in media due gare comprese le prove.

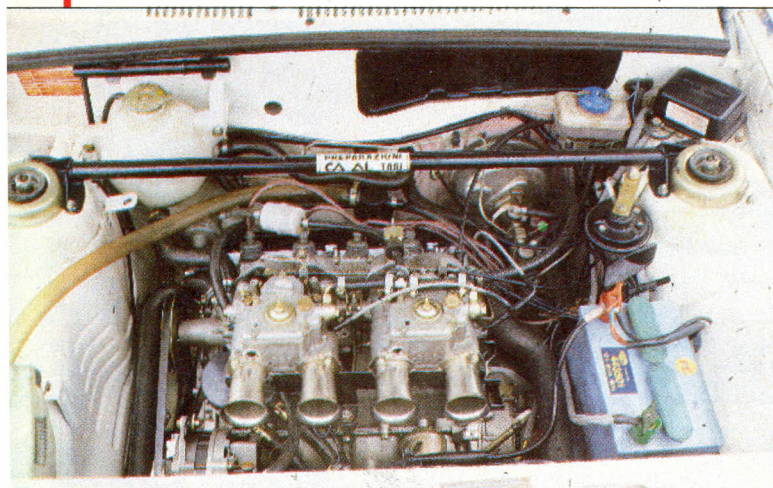
PER QUANTO riguarda il regolamento tecnico della Coppa Peugeot Talbot c'è da rilevare che è simile a quello vigente in gr.N. Le possibilità di elabora-

zione della vettura non sono molte, ma proprio per questo è difficoltoso trovare la messa a punto competitiva del mezzo meccanico. Consigliamo quindi al pilota intenzionato a partecipare alle corse della Samba di rinunciare a qualche gara pur di trovare il preparatore giusto. Il «fai da te» non è proprio consigliabile per vincere. Affidarsi a mani abili, infatti, è un modo intelligente per risparmiare denaro e tempo prezioso. □

avuto dei grandi meriti a livello di sport agonistico minore, ma è necessario non dimenticare i tranelli insiti in questo tipo di trofei. Ad esempio molti giovani piloti pensano che essendo le vetture tutte uguali basta acquistarle per riuscire a vincere delle corse o mettersi in luce nel campo automobilistico.

MA NON È tutto oro quello che luccica. Per vincere bisogna affidarsi alle esperte mani dei migliori preparatori in circolazione, essere pronti a dovere acquisire una buona dose di esperienza per diventare veramente competitivi, cercando di imparare da piloti più anziani, le vecchie volpi per intenderci, e assimilare i concetti tecnici indispensabili per mettere a punto le

bot si rifà in modo diretto ai trofei di marca a basso costo. Prima di questa vettura il gruppo francese aveva organizzato un campionato riservato alle Simca Rally 2, vetture velocissime che costavano poco sia come manutenzione che come acquisto. La filosofia degli uomini Peugeot Talbot nel creare la Coppa Samba è stata semplice: dare ai piloti un mezzo competitivo che non si discosti troppo dall'esemplare di serie e che quindi abbia un limitato kit di preparazione per evitare spese inutili e rotture esose durante la stagione agonistica. Per il momento sembra che l'operazione sia perfettamente riuscita. Le piccole Samba stanno dando un ottimo spettacolo in pista, le prime quattro gare sono state





In alto, la Samba in azione nella gara di Vallelunga. A fianco a sinistra, il vano motore della vettura con in evidenza i carburatori Weber a doppio corpo. Il motore nella versione «Coppa» eroga quasi 100 cv, dieci in più dell'esemplare di serie. Sono poche le modifiche ammesse dal regolamento. In basso a sinistra il nostro Gaetano Dima, che in veste di tester ha partecipato alla corsa romana analizzando pregi e difetti della vettura prodotta dalla Casa francese



Il segreto della Coppa Peugeot-Talbot

Un regolamento intelligente

IL CIRCUITO su cui abbiamo provato la Samba è il lungo di Vallelunga di 3200 m. Un circuito che la Samba affronta in terza perché questa è la marcia più usata dalla vettura francese. Andando per ordine: La curva «Roma» che immette sul rettilineo dei box va fatta in terza. Dopo il traguardo si mette la quinta, quindi si mantiene questa marcia senza alzare il piede fino alla curva dei Cimini, da effettuare in terza. Si mette la quarta a fine cordolo per salire verso la Trincea che si può percorrere in quarta al massimo regime, o in quinta ai 5.200 g/m. In ogni caso prima del semaforo si è in quinta per scalare in terza per affrontare il Semaforo. Si rimane in questa marcia fino al tornante, percorso in 2. s'innesta poi la terza, prima della 'esse, e la quarta per il rettilineo che precede la curva Roma.

LA MACCHINA. La Samba versione rally con motore di 1219 cc è una trazione anteriore delle ultime generazioni con una potenza discreta, tra i 90 e i 98 cv, che segue i dettami generali della preparazione di un gruppo N. In questa maniera, nelle intenzioni della Talbot, si è voluto offrire un mezzo affidabile

dalle caratteristiche molto prossime alla vettura di serie. Sono poche le concessioni per il motore, che non lasciano però alcuna interpretazione da parte di chi lo lavora. I coni dell'aspirazione dell'aria i diffusori ed il centratore della benzina dei carburatori di serie devono rimanere gli originali. Al preparatore rimane solo la possibilità di migliorarlo il

rendimento del motore adattandolo ai diversi circuiti, lavorando sulla quantità di benzina. Un lavoro che può al massimo concedere lo 0,8% di potenza in più ai migliori.

LA LUBRIFICAZIONE si avvale dell'aiuto di un radiatore supplementare fornito nel kit di facile messa in opera. La testata può essere abbassata di circa 8/10 rispetto all'originale, ma sfruttare questa possibilità può creare dei cali di rendimento del motore a caldo, per effetto del più alto rapporto di compressione, e problemi di ottimizzazione della fasatura. Il cambio deve rimanere di serie anche se è indispensabile dotare di fermi, permissi gli snodi della tiranteria originale, per evitare di rimanere con il cambio «in mano» e con una marcia sola. Il corpo vettura può essere svuotato di tutto ad eccezione dei pannelli delle portiere anteriori, del volante e del cruscotto anche se vi si possono aggiungere un contagiri e altri strumenti per la pressione dell'olio, le temperature ecc.

L'ASSETTO BASE. Interessanti le possibilità offerte da questo regolamento restrittivo, per quanto ri-

Tutto quello che contiene il kit

Roll bar a gabbia; collettore di scarico; guarnizioni di scarico; tubo di scarico; silent bloc dei supporti motore; barra antirollio anteriore e posteriore; limitatore di frenata; raccordi; vite spurgo; montanti anteriori e posteriori portacartuccia; molle anteriori e posteriori; adattamento per il fissaggio del montante posteriore; supporti della barra antirollio posteriore; gommini duri della barra antirollio anteriore; kit radiatore olio.

segue

«Rally» da corsa

segue

guarda invece l'assetto. Nel kit sono previsti due tipi di ammortizzatori più duri o più morbidi a seconda dei gusti, i montanti porta cartuccia e le molle. Non è possibile per regolamento modificarli. La campanatura anteriore è modificabile ruotando un eccentrico sull'attacco del sistema di sospensione McPherson, che permette di ottenere 3° 30" negativi più che sufficienti per le gomme Dunlop. Il caster, modificabile, aggiungendo o togliendo spessori sull'attacco della barra stabilizzatrice, è al massimo di 3° valore molto utile in fase di accelerazione per avere l'aderenza ottimale del pneumatico. Posteriormente le sospensioni sono regolabili, oltre che nella convergenza, anche nella campanatura se si aggiungono o si tolgono gli spessori sotto i fissaggi dei bracci posteriori. Poco sensibile invece la barra. Ottima l'adozione del regolatore di frenata interno all'abitacolo che permette di cercare il bilanciamento ottimale.

La prova sulla pista di Vallelunga

Si conquista con gentilezza

IN TEORIA meno si può modificare, più la vettura è simile a quella appena uscita dalle officine del concessionario. In pratica capita non poche volte che vetture non adatte alle sollecitazioni delle corse e non modificabili per regolamento, vengano artificialmente curate per sopperire alle deficienze di base. Tutto questo si traduce in dispendiose modifiche difficilmente rilevabili che portano ad un aumento notevole dei costi di preparazione, a volte più dispendiosi di quelli richiesti per portare in pista vetture con regolamenti meno restrittivi. Cose del genere capitano spesso e volentieri nei trofei di marca, dove vetture teoricamente tutte «uguali» devono trovare qualche piccolo ritrovato occulto per marciare a livello competitivo.

ERA IL DUBBIO che mi attanagliava dopo avere constatato che i tempi sul giro del sottoscritto erano di oltre tre secondi superiori a quelli degli altri piloti che partecipavano alla gara della Coppa Samba Rally di Vallelunga. Ma il giorno dopo Canneori, il preparatore della Samba «n.1», con la quale ero iscritto

alla corsa di Vallelunga, ha pensato di apportare alcune modifiche all'assetto, e sono riuscito senza difficoltà ad abbassare i miei rilievi cronometrici. Il regolamento della Coppa, infatti, pur essendo restrittivo consente di migliorare l'assetto in modo intelligente senza dover ricorrere ai trucchi e irregolarità di sorta.

LE VETTURE sono molto simili come comportamento. Lo si nota dai numerosi grupponi che si formano durante le gare e dalla difficoltà che il pilota ha nello sgranarsi da chi lo insegue. Le differenze tra vettura e vettura possono essere corrette adattando la macchina alle diverse caratteristiche dei circuiti, una volta trovato l'assetto base.

LA SENSIBILITÀ ALLE REGOLAZIONI. È la migliore caratteristica di questa piccola e compatta trazione anteriore. E del resto non potrebbe essere diversamente visto che la semplicità costruttiva della macchina, McPherson anteriore e bracci oscillanti longitudinali posteriori, si aggiunge ad ogni possibile variazione degli angoli di camber e di caster anteriori con la possibilità di intervenire anche sull'altezza regolando il supporto delle molle a ghiera. Il tutto in un campo di variabilità di queste grandezze più che sufficiente a ottenere la migliore impronta a terra del pneumatico: i 3° e 30" negativi di camber anteriore e i 2° negativi di camber posteriore bastano per gomme tradizionali quali le Dunlop usate nella coppa. Nel corso dei test si è evidenziata una caratteristica cara a tutte le trazioni anteriori. La Samba ha un comportamento tendenzialmente neutro che «punta» al sottosterzo. Il problema fondamentale di una vettura «base» è che questo sottosterzo si avverte poco nel veloce, (curvone e trincea), e molto nelle curve di ritorno «Roma», «semaforo» e «tornante», con il pattinamento delle ruote e un eccessivo caricamento del treno anteriore. Questa tendenza non si può combattere chiudendo la convergenza anteriore per favorire l'inserimento in curva. Allora bisogna operare sul treno posteriore aprendolo di convergenza. Ma eccedere, ho notato, migliora le cose nelle curve strette perché il posteriore percorre più velocemente la curva, aiutando la macchina a sterezare. Alla fine la cosa migliore era viaggiare con convergenza a zero al posteriore per rendere la vettura scorrevole e leggermente aperta all'anteriore.

LA GUIDA. La guida della Samba è in funzione dell'assetto, ma in linea di massima non richiede un «manico» particolare essendo una vettura molto sincera anche in situazioni critiche. È importantissimo però non guidare di forza perché si otterrebbe solamente il peggiora-

mento dei tempi sul giro. Come vettura è utile soprattutto a livello promozionale perché insegna al pilota a ragionare, anche in bagarre dove le staccatone non servono, visto che è facile non avere una frenata equilibrata alla perfezione anche regolando il sensibile limitatore la cui manopola si posiziona, come da kit, vicino al freno a mano. I freni sono proporzionati e non danno segni di affaticamento. Bisogna guidare la Samba con molta precisione facendo scivolare il posteriore in entrata e accelerando quando la macchina è bilanciata. Se lo si fa con la macchina «scarica» da un lato, meglio cercare il cordolo esterno per «appiattare» l'assetto e non pattinare. Il motore è, un brillante 1300 che ha la sua migliore dote nella progressività e nella coppia, sensibile già da 5.000 g/m, che rende duttile la vettura ai vari circuiti. Il mio motore esprimeva il massimo della potenza sui 6.800 g/m anche se in casi di emergenza in gara si arriva anche sui 7.400 g/m ma i cavalli a questo regime calano vistosamente.

— Gaetano Dima



A difendere l'onore femminile nella Coppa Peugeot-Talbot è Nicoletta Mistò. La ragazza milanese è ritornata infatti alle corse dopo un lungo periodo d'assenza scegliendo la Samba per rivivere le stesse emozioni ricevute da altri trofei di marca, nei quali era stata grande protagonista. Nicoletta corre con la vettura preparata da Serattini che porta i colori di Autosprint. Nelle prime quattro gare della serie Nicoletta Mistò ha dimostrato di non aver perduto per strada le qualità che la contraddistinguevano, ottenendo ottimi tempi in prova e buoni risultati finali



La scheda della Samba «Rally»

CARROZZERIA: berlina tre porte quattro posti.

MOTORE: 4 cilindri in linea di 1219 cc (75 x 69). Rapporto di compressione: 9,75:1. Potenza: 100 cv a 6800 gBRm. coppia massima: 10,5 kgm a 5400 gBRm. Alimentazione: 2 carburatori doppio corpo Weber Dcoe 40 invertiti e senza apparato di filtraggio per l'aria. 1 albero a camme in testa. Valvole in testa a V di 35°. Blocco cilindri in lega leggera. Albero motore a 5 contrappesi.

TRASMISSIONE: trazione anteriore. Cambio a cinque rapporti + Rm. Rapporti nelle cinque marce: 1 (3,882 : 1), 2 (2,297 : 1), 3 (1,502 : 1), 4 (1,124 : 1), 5 (0,904 : 1).

AUTOTELAIO: Carrozzeria autoportante. Sospensioni anteriori a bracci oscillanti molle elicoidali e ammortizzatore coassiale; bracci inferiori trasversali e barra stabilizzatrice. Sospensioni posteriori a bracci oscillanti longitudinali con funzione di tiranti obliqui, molle elicoidali e ammortizzatori. Freni a disco anteriori di 24 mm di diametro; a tamburo posteriormente. Limitatore di frenata con comando interno all'abitacolo.

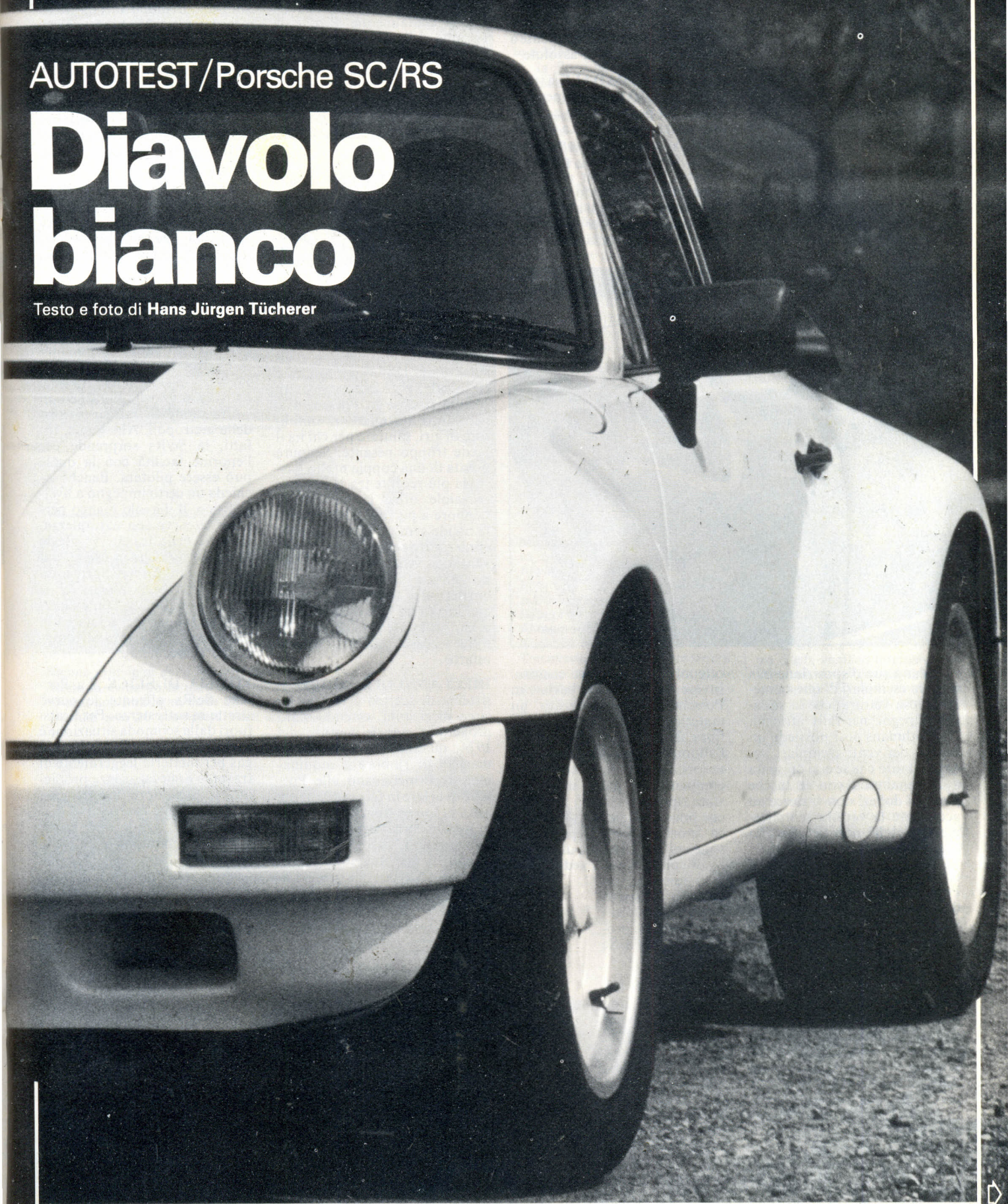
DIMENSIONI E PESI: passo 234 cm; lunghezza: 350,5 cm; larghezza: 136 cm; carreggiata ant.: 132 cm; carreggiata post.: 125,5 cm. Peso kg 700.

PREZZO: 11.000.000 circa comprese kit elaborazione. Costo della stagione agonistica: 20.000.000 circa.

AUTOTEST/Porsche SC/RS

Diavolo bianco

Testo e foto di Hans Jürgen Tücherer



Diavolo bianco

QUALCOSA DI SPECIALE una Porsche, in fondo, lo è sempre ma la cosa diventa ancora più eccezionale quando la Casa di Stoccarda si lancia nella costruzione di vetture speciali per lo sport. La 911 Sc/Rs è la più recente stregoneria uscita dal centro di sviluppo di Weissach. Henri Toivonen, il pilota ufficiale del team Rothmans da

deschi, infatti, per rientrare nel regolamento del gr. B avrebbero dovuto aumentare il peso della Carrera di 140 kg, e questo sarebbe stato compromettente a livello di prestazioni assolute.

LA SC/SR STRADALE si trova con i suoi 960 kg esattamente al limite del peso minimo consentito dai regolamenti. La vettura da rally usata da Toivonen pesa circa 60 kg in più, perché è allestita con roll-bar a gabbia, estintori, impianto radio, tripmaster e tutti gli altri accessori obbligatori per le corse. I valori di leggerezza sono stati

rappresentano il trionfo dell'uomo della strada e della sua Citroën 2 cv che vi potrebbe sfilare brutalmente. Perché la frizione della Porsche entra in funzione solo all'ultimo centimetro della sua corsa e bisogna abituarsi un po' prima di riuscire ad essere padroni della situazione. Ma quando la Porsche scatta il divertimento è assicurato.

ATTENTI ALL'OLIO. Grande precauzione prima dell'uso della Sc/Rs è quella di riscaldare l'olio, che deve arrivare a temperatura d'esercizio ideale prima di permettere faticose tirate. La vettura, impiegata brillantemente con guida sportiva, lascia di stucco. Si può spingere la lancetta del contagiri fino ai 7600 giri non sprecando nemmeno un cavallo dei 255 a disposizione. Dopo questo limite tutto cala, visto che per evitare rotture costose in Porsche si è pensato di installare un limitatore di giri, salutare per chi ha il piede troppo pesante. Seppure dotata di una coppia molto bassa, la più recente tra le Porsche corsaiole offre la sua forma migliore a partire dai 4800 giri. Il bolide sembra vivere una seconda giovinezza, scatta in avanti con veemenza è quasi dopo cinque secondi supera la barriera dei 100 km/h. Il tutto condito da un rumore assordante che porterà le persone sensibili al fracasso sull'orlo di un infarto.

DIECI ANNI DI SCARICO. Il sistema di scarico è vecchio di circa dieci anni, essendo stato progettato per le vetture del 1974, quando le normative in materia di rumore e inquinamento permettevano alle Porsche di urlare in faccia alla gente tutta la loro potenza. Il rumore in folle, a bassi regimi, è invece più ovattato, assomigliando a quello di un Maggiolino Volkswagen. Ma poi sale progressivamente con i giri del motore

fino ad arrivare alla soglia dei decibel sopportabili dai comuni mortali. Il suono di una Sc/Rs che sfreccia ai 255 km/h assomiglia infatti più a quello di un jet a reazione piuttosto che ad una normale vettura di serie. Ma gli appassionati dell'ambiente e i «verdi» tedeschi possono stare tranquilli: il rumore sparisce ben presto a quelle velocità e poi vi sono così pochi esemplari di questo diavolo raro!

ARMONIA IN MUSICA. Nella Rs tutto è in armonia, il motore, i freni, il telaio, le sospensioni che si assestano al terreno in maniera perfetta. Esistono certamente in questa classe di cilindrata vetture che allo stesso prezzo d'acquisto offrono maggiori garanzie a livello ottico. Ma la Sc/Rs è costruita per le corse e non per esibizioni di effetto sicuro per portare le ragazze in discoteca, benché l'ultima nata della Porsche non soffra molto il traffico intenso delle metropoli. Alla guida, infatti, la Sc/Rs sorprende per l'enorme facilità con la quale può essere pilotata. Benché richieda un certo impegno a livello fisico, il diavolo bianco percorre le curve con naturalezza, si mette nella traiettoria ideale sia in entrata che in uscita, e il divertimento è notevole quando dando gas bruscamente ci si mette in derapata controllata. Dopo ogni curva il pilota ha la certezza che la poteva affrontare più velocemente.

VOGLIA DI SLICK. La Porsche Sc/Rs affronta le curve strette in sottosterzo. Per tirarsi fuori dalla scomoda situazione è necessario dare un bel colpo sul gas per metterla leggermente di traverso e curvare senza problemi. Il posteriore mostra una netta tendenza di sorpasso dell'anteriore, quando nelle curve si alza all'improvviso il piede

rally ha a sua disposizione ben quattro esemplari di questa meravigliosa vettura, che la squadra impegna nei rally africani. La Rothmans così possiede un quarto dei venti esemplari costruiti, tanto che se ci si presenta a Zuffenhausen con le tasche piene di dollari non si riesce ad acquistare la vettura semplicemente perché non ne esistono altri esemplari.

LA SCHEDA TECNICA della Porsche Sc/Sr in versione stradale da noi provata lascia di stucco a prima vista. Il motore sprigiona 255 cv, il peso a vuoto è di 960 kg. Il tutto per un prezzo che definire modesto non si può: 180.000 marchi più o meno 108.000.000 delle nostre stanche lirette. Bisogna armarsi di grande curiosità per scoprire i segreti che la Sc/Rs cela sotto le lamiere e per farsi ragione degli oltre 50.000.000 di lire in più rispetto alla Carrera di serie. In fin dei conti l'esemplare conosciuto sviluppa 231 cv ma a questo punto c'è da rilevare che la Sc/Rs deriva non dalla Carrera ma dalla SC. I tecnici te-

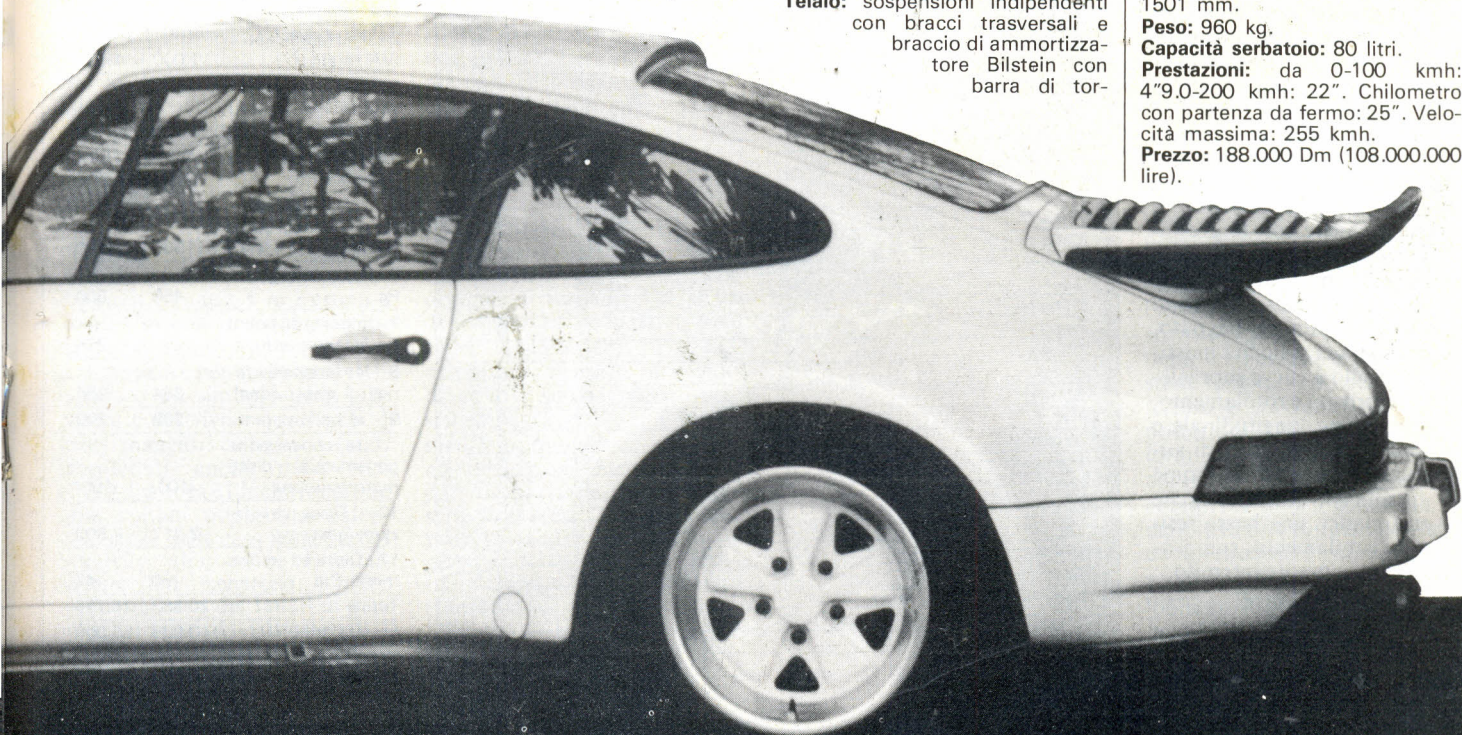
ottenuti in modo poco costoso. Invece del carissimo kevlar, in Porsche hanno utilizzato un materiale plastico rinforzato in fibra di vetro per i paraurti e l'alluminio per i parafranghi anteriori, le portiere e i cofani. In compenso la parte interna è stata ripulita da inutili fronzoli, che poco si addicono alla pratica sportiva. I sedili posteriori sono stati sostituiti da un tappeto di colore nero. I sedili anteriori sono ora avvolgenti e stretti mentre il cruscotto e il volante provengono dalla Sc di serie.

FRIZIONE DA CORSA. Se non avete mai avuto difficoltà a partire da un semaforo con la vostra Porsche Rs vuol dire che un grado di parentela con Henri Toivonen l'avete. Gli attimi che abbiamo descritto sopra





Alcune immagini della Porsche Sc/Rs. L'abitacolo, a sinistra, mette in evidenza la matrice sportiva della vettura tedesca. In alto due immagini della Sc. Ne sono stati costruiti solo 20 esemplari, posti in vendita a oltre 100 milioni.



dal gas. A parer nostro l'unico neo, facilmente eliminabile, della Sc/Rs è l'utilizzo dei pneumatici. Con le Pirelli P7 di dimensioni 205/55 Vr 16 anteriormente e 225/50 Vr 16 posteriormente, la Porsche dà l'impressione di essere poco liscia e pulita nella sua corsa. Questa vettura per rendere appieno avrebbe bisogno di gomme slick, che potrebbero aumentare la velocità di percorrenza in curva.

UN PO' DI TURBO. Per quanto riguarda la parte telaistica la Sc/Rs utilizza componenti già adottati sulla 930 turbocompressa come gli assali anteriori e posteriori, i parafranghi, sotto i quali trovano sistemazione i pneumatici più larghi da corsa. L'impianto frenante è lo stesso della 930 e non causa problemi di affaticamento, grazie anche alla diminuzione di peso di circa 110 kg. I valori di frenata sono quindi elevati pari a quelli delle più moderne vetture da competizione. La 911 gr. B nella sua versione attuale non è certamente una vettura adatta per vincere il campionato mondiale

rally e nemmeno l'abilità di guida di Henry Toivonen può compiere dei miracoli in tal senso.

VENTI ANNI DOPO. Il concetto della Porsche è vecchio almeno vent'anni ed è quindi svantaggiata rispetto alle costruzioni moderne come l'Audi Quattro. Ma la Sc/Rs è una vettura come non esistono più nel normale commercio automobilistico. Ed è soprattutto un'anticipazione di quella che sarà la prossima bomba della Casa di Stoccarda. Quando la 911 entrerà nel suo 21. anno di esistenza il concetto Sc/Rs potrebbe dare il via a un progetto più ambizioso: la nuova 930 biturbo a trazione integrale, con la quale la Porsche punterà al titolo iridato rally nel 1986. Ma quei pochi fortunati che potranno acquistare la Porsche da noi provata, e saranno in tutto 16, sapranno anche allora di possedere l'ultima vera vettura sportiva di questa vecchia e geniale Europa.

Hans Jurgen Tücherer

La scheda della Porsche 911 Sc/Rs

Motore: boxer 6 cilindri raffreddato ad aria. Cilindrata 2994 cc. Alesaggio 95 mm, corsa 70,4 mm. Potenza: 255 cv a 7000 giri. Coppia massima 26 kgm a 6500 giri. Rapporto di compressione 10,3:1.

Alimentazione: iniezione Bosch/Kugelfischer.

Trasmissione: trazione posteriore, cambio a 5 rapporti interamente sincronizzato. Frizione meccanica a disco unico. Differenziale autobloccante al 40%.

Telaio: sospensioni indipendenti con bracci trasversali e braccio di ammortizzatore Bilstein con barra di tor-

sione e molle supplementari anteriormente. Bracci inclinati e barra di torsione posteriori. Sterzo a cremagliera. Gomme Pirelli P7 205/55 Vr 16 su cerchi 7Jx16 davanti, 225/50 Vr 16 su cerchi 8Jx16 dietro.

Freni: sistema idraulico con quattro dischi ventilati internamente.

Dimensioni: lunghezza 4290 mm, larghezza 1750 mm, altezza 1310 mm, passo 2272 mm, carreggiata anteriore 1432 mm, posteriore 1501 mm.

Peso: 960 kg.

Capacità serbatoio: 80 litri.

Prestazioni: da 0-100 kmh: 4"9,0-200 kmh: 22". Chilometro con partenza da fermo: 25". Velocità massima: 255 kmh.

Prezzo: 188.000 Dm (108.000.000 lire).

In arrivo i nuovi pneumatici della Continental

Radiali d'estate

La Casa tedesca con i Cs e Ct 21 ha migliorato la gamma prodotti. I nuovi pneumatici hanno una minore resistenza al rotolamento

HANNOVER — In soli 18 mesi la Continental, la seconda industria europea di pneumatici, ha rinnovato tutta la sua gamma con una operazione di oltre 30 miliardi di lire: sulla pista della Continental a circa 45 km. da Hannover, sono stati presentati i nuovi Contact estate CS21 e CT21 radiali, con cinturazione in acciaio di tipo composito (acciaio + nylon), per indici di velocità «S» (180 kmh) e «T» (190 kmh). Il nome Contact rappresenta il simbolo della loro tenuta di strada. Dopo il lancio di qualche tempo fa del Contact invernale TS 740 e dei Supercontact sul mercato dei pneumatici per l'alta velocità, il CS 21 si rivolge verso il segmento centrale del mercato, quello più forte rappresentato in Europa dal 75% con 74 milioni di pneumatici annui dei quali 55 milioni appunto di SR.

PNEUMATICI DIFFERENZIALI. La Continental giustamente afferma che al momento attuale la tecnologia non è in grado di offrire un pneumatico che possa avere ottimi requisiti sia in inverno che in estate. Si può avere un eccellente pneumatico per neve che offra anche doti di comfort in estate su strade asciutte o bagnate e così si può disporre di un pneumatico dalla evidente superiorità estiva che tuttavia non sfiguri al primo apparire della neve. È il caso dei CS e CT 21. È stato possibile provarli su diverse vetture a trazione sia anteriore che posteriore o anche raffrontarli immediatamente con le prestazioni fornite da quelli della concorrenza montati su analoghe vetture. I test possibili sono numerosi: frenata sul bagnato, tenuta di strada, velocità massima sull'anello a curve sopraelevate, rumorosità e rotolamento, e acquaplaning longitudinale e trasversale. I costruttori di autovetture richiedono ora come più qualificanti caratteristiche dei pneumatici, una bassa resistenza al rotolamento, rumorosità ridotta e peso contenuto.

I RAFFRONTI. Raffrontando i Contact estate CS e CT 21 con la precedente generazione Continental, si riscontra una ridu-

zione della resistenza al rotolamento del 15% con una economia di carburante del 2,50%. L'aderenza sul bagnato è migliorata del 7% con conseguente riduzione dello spazio di frenata di un metro a 50 kmh e di un metro e mezzo a 90 orari. Miglioramento infine del comportamento, in presenza del fenomeno dall'acquaplaning pari a un 10%, indice che tradotto in termini di velocità di sicurezza significa un aumento di 10 kmh. Attualmente la tendenza del mercato proiettata verso l'SR (180 kmh) si sposta lentamente

— e sarà più marcata negli anni futuri — verso il TR (190 kmh) anche per l'evoluzione delle Case che ritornano ad auto veloci. Per ora CS 21 e CT 21 sono prodotti in 22 dimensioni. L'introduzione attuale della Continental sul mercato italiano è del 3,5% relativamente alle autovetture perché è presente sul mercato del ricambio e sulle vetture di importazione: ma la Continental a livello europeo (in abbinamento all'Uniroyal) è seconda e figura al settimo posto nella classifica mondiale.

Carlo Massagrande



25.400 miliardi

Quante tasse per l'auto!

NEL 1983 gli automobilisti italiani hanno speso in tasse e tributi statali oltre 25.400 miliardi. La cifra, a dir poco allucinante, è destinata ad aumentare nell'anno in corso arrivando a 26.900 miliardi. La maggior percentuale di queste tasse e imposte proviene dall'IVA sui carburanti e sull'acquisto delle vetture. Nella tabella che ha redatto l'Anfia, sono poste a confronto le cifre in miliardi di lire tra il 1983 e il 1984.

Carico fiscale sulla motorizzazione

	1983	1984
1 - If su carburanti e IVA relativa	14.000	15.000
2 - If su lubrificanti e IVA relativa	1.000	1.000
3 - Iva su acquisto vetture e interventi di riparazione	5.400	5.400
4 - Iva su acquisto ricambi	1.000	1.000
5 - Iva e altre imposte su pedaggi autostradali	360	400
6 - Imposte su premi Rc	450	500
7 - Imposte su premi Rc incendio e furto	250	275
8 - Iet (imposte erariali di trascrizione)	254	254
9 - a) bollo patenti	292	300
b) concessione governativa, diritti motorizzazione	(100)	(100)
10 - Tassa circolazione/possesso	2.217	2.500
11 - Diritti ed emolumenti Pra	60	47
Totale	25.387	26.776
Entrate tributarie	143.936	157.900
% tasse auto su entrate tributarie	17,6	16,9

In maggio vendute 158.664 vetture

L'Anfia (Associazione nazionale fra industrie automobilistiche) ha recentemente comunicato i dati statistici provvisori relativi all'andamento delle consegne delle autovetture nel mese di maggio. Nelle tabelle che seguono proponiamo queste cifre e quelle relative all'andamento del mercato nel periodo che va da gennaio a maggio. Rispetto all'anno scorso le cifre percentuali sono aumentate del 5,84% per quanto riguarda i dati assoluti e del 5,40% per quanto riguarda il mese di maggio.

	maggio	% gen./maggio	%
Marche nazionali	100.321	63,23	506.523
Alfa Romeo	11.497	7,25	60.432
Fiat	74.178	46,75	367.876
Lancia/Autobianchi	12.418	7,83	66.032
Nuova Innocenti	1.596	1,01	9.255
Maserati	212	0,13	1.223
Ferrari	70	0,04	305
Altre nazionali	350	0,22	1.400
Marche importate	58.343	36,77	283.093
Audi	1.730	1,09	7.854
Bi	1.478	0,93	9.310
Bmw	2.682	1,69	14.372
Citroën	7.201	4,54	31.428
Ford	7.619	4,80	33.040
Mercedes	1.480	0,93	6.772
Opel/Gm	3.084	1,94	26.814
Peugeot/Talbot	4.305	2,71	23.312
Porsche	110	0,07	465
Renault	15.211	9,59	75.011
Volkswagen	7.244	4,56	30.529
Volvo	1.828	1,15	9.521
Seat	3.387	2,13	10.835
Datsun	2	—	34
Honda	4	—	78
Mazda	—	—	16
Suzuki	162	0,10	386
Subaru	27	0,02	150
Toyota	37	0,02	173
Mitsubishi	38	0,02	152
Hyundai	97	0,06	313
Lada	51	0,03	79
Moskvitch	1	—	10
Zaz	—	—	2
Uaz	21	0,01	111
Aro	137	0,09	500
Mini Moke	1	—	6
Chrysler	25	0,02	25
Jeep	37	0,02	171
Saab	180	0,11	908
Skoda	164	0,10	712
Rolls Royce	—	—	4
Totali	158.664	100,00	789.616

In vendita in Italia l'ultima Renault

«Le Car» d'America

La vettura deriva direttamente dal modello statunitense della R5. Adotta finiture migliori. Sono tre le versioni disponibili sul mercato. Buoni i consumi



LA VERSIONE GTL DELLA RENAULT «LE CAR»

È LA DISCENDENTE diretta dell'utilitaria di alte prestazioni che ha imposto il marchio Renault negli stati Uniti. Porta infatti il suo nome metà francese e metà inglese: Le Car. Ora la Renault 5, pardon Le Car, arriva in Italia proponendo alla fascia di mercato alla quale si rivolge tre modelli di caratteristiche e prestazioni differenti tra loro ma uniti nella concezione stilistica.

MANTENUTI I PREGI. Il motivo del grande successo ottenuto dalla Renault 5 in Europa e negli Usa è la straordinaria capacità di rinnovamento di questo modello, per molti anni considerato un simbolo della gioventù e del vivere in allegria. I pregi maggiori della 5 sono stati mantenuti anche nella «Le Car». La linea è l'inconfondibile due volumi migliorata dall'esperienza della casa francese col modello americano. Frontalmente un generoso spoiler fascia la zona dei fanali di parcheggio e delle luci direzionali. I cerchi sono di nuovo disegno e rendono particolarmente ag-

gressiva questa versione della Renault 5 «Le Car». I colori della nuova nata della Regie sono beige, rosso, bianco, argento, cenere. Da notare che lo spoiler mantiene lo stesso colore della carrozzeria. Il monogramma «Le Car» appare sulle fiancate e nella parte inferiore delle portiere anteriori. Sempre sulle fiancate la nuova Renault è fornita di una striscia bicolore.

INTERNI LUSSUOSI. Gli interni sono notevolmente migliorati rispetto agli esemplari conosciuti di Renault 5. I tessuti della selleria sono in panno mille righe. Le versioni TI e GTI comprendono nella dotazione di serie i sedili anteriori con schienale ribaltabile, i rivestimenti in moquette, le luci di cortesia, i posacenere posteriori e l'orologio digitale, previsto di serie solo sulla GTI. Un vero e proprio salotto nel quale viaggiare non costa fatica e che è figlio diretto dell'allestimento statunitense, da sempre il più lussuoso della gamma.

TRE MODELLI. I modelli di

Renault «Le Car» disponibili sul mercato italiano sono tre. La versione più economica, posta in vendita a 7.486.800 lire, è la L. Ha una cilindrata di 956 cc il cambio a 4 rapporti ed è fornita nei colori beige e rosso. Il corpo vettura prevede due portiere più il portellone posteriore. Il modello TI è invece fornito a 3 e 5 porte. Ha interni più lussuosi e qualche optional in più. Mantiene la stessa cilindrata adottando nel contempo un cambio a 5 rapporti che migliora notevolmente i livelli di consumo e le prestazioni. La «Le Car» TI costa 8.245.200 lire nella versione a 3 porte e 8.596.800 in quella a 5 porte, adatta per chi vuole godere di maggior spazio nei sedili posteriori. La versione più potente della gamma «Le Car» è la GTI. Fornita del motore di 1108 cmc e del cambio a 5 rapporti costa 8.943.600 ed è fornita solo nella versione a 3 porte. La GTI, che è la «maggiore» della nuova piccola Renault si distingue dalla concorrenza per l'ottimo rapporto tra costi gestionali e pre-

stazioni. Alla velocità di 90 kmh percorre 100 km con solo 4,5 litri di carburante, mentre a 120 kmh non richiede più di 6,1, dato molto vicino al consumo nel ciclo urbano stabilizzato sui 6,3 litri per 100 km. La velocità massima supera i 137 kmh.

MECCANICA CURATA.

Grande cura è stata data dai tecnici Renault alle nuove «Le Car». I freni anteriori sono a disco mentre quelli posteriori usufruiscono di generosi tamburi. La GTI gode anche dell'apporto del servofreno. Le sospensioni sono a ruote indipendenti e utilizzano barre di torsione longitudinali nell'asse anteriore e trasversali in quello posteriore. Gli ammortizzatori idraulici sono telescopici e assicurano il massimo grado di comfort in tutte le situazioni. In definitiva una vettura che anche da noi riscuoterà grande successo, in attesa che arrivi sul nostro mercato la nuova versione della Renault 5, che si annuncia come la grande novità dei prossimi saloni autunnali. (g.s.)



Il «mito» del fuoristrada si aggiorna

La Land Rover fa 90

Assieme alle rinnovate «110» e Range, la Casa inglese presenta la sua nuova multiuso a interasse corto. Due le soluzioni di motore: diesel e benzina. Non ancora comunicati i prezzi

EASTNOR - Al grido di «per migliorare una Land Rover ci vuole un'altra Land Rover», le più alte cariche della Land Rover Ltd. hanno ufficialmente presentato, l'8 giugno scorso, fra i verdi prati della campagna inglese a nord di Bristol, la nuova gamma dei veicoli 4x4 della Casa. Tre i nuovi modelli: la Land Rover 110 rinnovata, la nuova Range Rover e la nuovissima Land Rover 90, ultima nata dell'illustre casato. Poggiata sulla domanda sempre crescente di mercato e confortata dall'attuale brillantissimo momento delle vendite della Casa inglese, la nuova mossa produttiva della Land Rover Ltd. è stata definita dagli stessi responsabili un ulteriore passo avanti nella creazione della gamma di veicoli multiuso 4x4 migliori del mondo. «Fin dalla nascita della Land Rover Ltd., nel 1978, ci siamo impegnati nell'opera di miglioramento delle nostre Land e Range Rover. — ha dichiarato mister Cilroy, l'amministratore delegato del gruppo — L'arrivo della 110, lanciata un anno fa al Salone di Ginevra, ha contribuito a fare

dell'83 il migliore periodo di vendite registrato negli ultimi cinque anni, aiutandoci anche ad allargare il giro dei nostri clienti. Questi risultati sono stati ottenuti grazie all'incremento delle doti di robustezza, versatilità, economia e comodità d'uso e qualità della 100, delle rifiniture confermando quindi la validità della nostra scelta produttiva, piuttosto inusuale nel campo delle vetture multiuso. Ora questa politica è stata ulteriormente intensificata nella nuova versione della

100, e ha partorito la nuovissima Land Rover 90, per la quale confidiamo nello stesso successo nel settore delle 4x4 multiuso a interasse corto».

AGILE E POTENTE. È senza dubbio la ricerca di una maggiore agilità in ogni frangente che ha ispirato la realizzazione della nuova Land Rover 90. Con i suoi tre metri e settanta centimetri di lunghezza accompagnati a una più ridotta sporgenza posteriore, la «90» si pre-

senta come veicolo particolarmente indicato in quelle situazioni dove si presenti il problema dello spazio limitato, offrendo anche la possibilità di affrontare tranquillamente brusche variazioni di pendenza e una migliore stabilità al traino. Anche per questa ultima caratteristica la nuova Land Rover si candida autorevolmente all'uso nel settore agricolo, che assorbe circa il 70 per cento dell'attuale volume vendite. La leggendaria robustezza del veicolo è anche in questa ultima versione garantita dalla struttura a sezioni scatolate del telaio, rivelatasi in assoluto la migliore soluzione per una vettura destinata a marciare su fondi difficili. La confortevolezza dell'assetto è affidata ai nuovi ammortizzatori idraulici a due vie associati alle nuove molle a corsa lunga e spirale conica, per un risultato che accoppia l'efficacia dell'uso fuoristradistico al comfort in quello stradale. Seguendo l'esempio della «110», anche la Land Rover 90 è dotata di trazione integrale permanente, con l'utilizzo del cambio a cinque velocità Lt77, una trasfor-

La «90» in cifre

Motore:	2300 cmc a benzina e 2500 cmc diesel
Potenza max:	rispettivamente 74 e 67 cv a 4000 giri/min.
Cambio:	a presa costante con 5 velocità più retromarcia con riduttore per complessive 10 marce avanti e due indietro.
Sospensioni:	assale a trave anteriore e posteriore con molle a spirale controllate da ammortizzatori telescopici idraulici.
Freni:	impianto servoassistito con dischi anteriormente e tamburi posteriormente.
Dimensioni:	lunghezza di 3722 mm (3858 per versione giardiniera); larghezza di 1790 mm; interasse di 2360 mm; carreggiata di 1486 mm.

mazione più robusta di quello usato per la Range Rover che grazie alla nuova scatola di rinvio consente di sfruttare dieci marce in avanti più due di retromarcia. Lo sterzo è manuale e consente una escursione completa in 4,4 giri di volante; il piantone è collegato a un ammortizzatore che ha il compito di attutire gli urti che potrebbero avere conseguenze spiacevoli per lo sterzo. La maggiore stabilità della vettura è consentita anche dall'aumento della carreggiata. Anche la portata utile della «90» risulta incrementata, grazie alla maggiore lunghezza rispetto alla «80». Il carico utile può dirsi più che buono con la sospensione standard, mentre con quella opzionale per carichi elevati raggiunge i 917 chilogrammi.

DUE MOTORI. Due sono le soluzioni adottate per il propulsore: un quattro cilindri di 2300 centimetri cubici a benzina e di 2500 diesel. La prima soluzione beneficia di un carburatore Weber a doppio diffusore, con maggiore potenza disponibile e migliore flessibilità ai bassi regimi; il 2500 diesel è equipaggiato con una pompa a iniezione Dps che, per un miglioramento dell'efficienza e possibilità di avere una messa a punto costante. Proprio nel tentativo di raggiungere il massimo nel concetto dell'auto multiuso, la Land Rover 90 può ora contare, grazie alle nuove soluzioni di propulsore, su una migliore accelerazione e velocità massima, stimata sui 130 chilometri l'ora.

ESTETICA. Anche la nuova Land Rover 90, come la «110» e la Range, è stata sottoposta a una ulteriore «cura di bellezza». Non è detto che l'estetica debba soccombere all'incremento della funzionalità e dell'efficacia: fedeli a questa concezione i responsabili della Casa inglese hanno apportato alle Land parte di quelle raffinatezze stilistiche caratteristiche della lussuosa Range Rover. Vetri atermici, poggiatesta frontali, rivestimenti in tweed hanno infatti parte della 90 Country, versione station wagon del veicolo, ma anche le versioni camioncino e pick-up sono dotate di serie di accessori quali accendisigari, luci di pericolo e rivestimento in gomma dei pedali. Le versioni giardiniera sono inoltre dotate di lunotto posteriore riscaldato e lavatergicristallo, nonché di rivestimento superiore in feltro impregnato di resina, per un migliore isolamento e una minore rumorosità. La verniciatura della «90» offre garanzie di ottima durevolezza ed è dispo-

nibile in otto tonalità di colore.

SU STRADA. Ci è stato possibile provare solo la Land Rover 90. L'impressione più immediata che si incontra sedendosi al volante della vettura è l'ottima maneggevolezza nel normale uso stradale. Lo sterzo dà una prima impressione di scarsa precisione, seppure unita a grande docilità, ma pochi chilometri sono sufficienti per abituarsi e per verificare che il comportamento in sterzata non ha quasi nulla da invidiare a quello delle comuni vetture. La frenata è decisa e sicura. L'erogazione della potenza del motore si rivela piuttosto docile, anche se le doti di accelerazione sono piuttosto limitate. Un altro degli aspetti che più colpisce è quello della bassissima rumorosità avvertibile dall'abitacolo, accompagnata alla quasi assenza di vibrazioni. Ma è nell'impiego fuoristrada che la vettura offre il meglio di sé. Chi scrive molto probabilmente non avrebbe nemmeno superato, senza l'aiuto dei consigli di un collega esperto seduto al suo fianco, le severe difficoltà organizzate dagli uomini della Land Rover Ltd. sul percorso prescelto per il test, ricavato dentro a una macchia di foresta con tratti di fanghiglia traditrice — fino a pochi giorni prima le piogge erano state pressoché continue — e con un paio di guadi. Proprio in occasione dei guadi abbiamo avuto modo di verificare positivamente la veridicità delle promesse dei costruttori riguardo ai 50 centimetri massimi di acqua superabili. Fra un dosso e l'altro è stato possibile provare l'ottimo assetto e stabilità del mezzo. L'aspetto che colpisce maggiormente consiste probabilmente nella eccezionale trazione della «90»; anche su fondi estremamente scivolosi quali la fanghiglia è sufficiente dosare il pedale del gas in una marcia bassa, evitando lo slittamento per la troppa velocità delle ruote, per avere ragione di tratti estremamente «pericolosi».

IL PREZZO. Come già per la «110», anche la nuova Land Rover a interasse corto verrà importata in Italia. Non è stato però possibile, e non lo sarà in tempi brevissimi, conoscere i prezzi che i nuovi modelli avranno sul nostro mercato. La mancata comunicazione di questi dati è stata attribuita dai responsabili della Land Rover Ltd. a un ritardo nella decisione da parte degli organismi commerciali della Casa.

Roberto Boccafogli

STP

OIL TREATMENT



Distribuito da TAOLA Milano

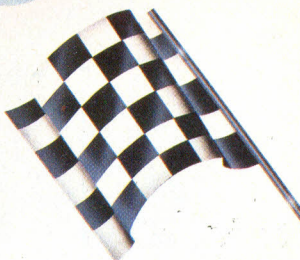
AD. & COM. 02/431148

PROTEZIONE DEL MOTORE

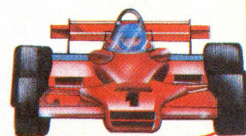
Nel traffico di ogni giorno, anche il motore della vostra auto si surriscalda e causa un indebolimento delle capacità protettive dell'olio.

Il trattamento per olio STP Oil Treatment, usato regolarmente:

- MANTIENE ATTIVE A LUNGO LE PROPRIETÀ LUBRIFICANTI DELL'OLIO MOTORE
- ASSICURA UNA BUONA LUBRIFICAZIONE FIN DAI PRIMI GIRI
- RIDUCE L'USURA DEL MOTORE



CAMPIONE AD INDIANAPOLIS



n. 1 **STP** nel mondo



LE REGOLE DEL CONCORSO

Art. 1 — La società Conti Editore S.p.A., editrice del settimanale Autosprint, indice ed organizza in collaborazione con la Elida Gibbs, divisione della società Unil It S.p.A. di Milano, un concorso a premi denominato «Precedi i Campioni».

Art. 2 — La partecipazione al concorso, aperta a tutti i lettori residenti in Italia e in possesso di patente di guida almeno di grado B, è completamente gratuita.

Chi partecipa deve:

— ritagliare dalla rivista l'apposito tagliando (non si accettano tagliandi fotocopiati o comunque riprodotti);

— scrivere il proprio pronostico sul vincitore del Gran Premio indicato e il piazzamento all'arrivo di K. Rosberg e J. Laffite;

— completare la scheda col proprio cognome, nome e indirizzo;

— spedire infine il tagliando al seguente indirizzo:

AUTOSPRINT

Concorso DENIM «Precedi i Campioni»

Casella postale AD 1734
40100 BOLOGNA

Art. 3 — Sono previsti otto pronostici, in relazione ai seguenti Gran Premi di Formula 1:

Detroit, 24 giugno;

Dallas, 8 luglio;

Brands Hatch, 22 luglio;

Hockenheim, 5 agosto

Osterreichring, 19 agosto;

Zandvoort, 26 agosto;

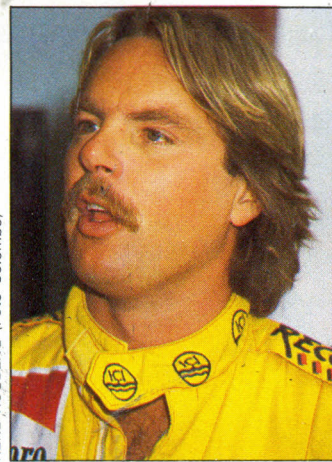
Monza, 9 settembre;

Nuerburgring, 7 ottobre.

Le schede di pronostico dovranno pervenire, rispettivamente, entro e non oltre le seguenti date (corrispondenti al venerdì antecedente la gara): 22 giugno; 6 luglio; 20 luglio; 3 agosto; 17 agosto; 24 agosto; 7 settembre; 5 ottobre.

Art. 4 — Per ogni pronostico sono

in palio 3 premi consistenti nella partecipazione gratuita ad un corso di pilotaggio su monoposto c/o la scuola di Siegfried Stohr di Rimini. In caso di annullamento di un Gran Premio: i premi in palio saranno assegnati nel Gran Premio successivo; solo nel caso in cui il Gran Premio soppresso sia l'ultimo del programma, i premi saranno assegnati ai partecipanti



KEKE ROSBERG (Foto Colombo)



JACQUES LAFFITE (Foto Villani)



LA WILLIAMS DI LAFFITE (Foto DPPI)

al pronostico precedente secondo le modalità di cui all'art. 5.

Art. 5 — I tre premi in palio per ogni pronostico saranno assegnati a chi avrà indovinato l'esatto ordine di arrivo come richiesto dalla scheda. Nel caso in cui il numero dei vincitori sia superiore a tre, si procederà a sorteggio tra i vincitori stessi. Nel caso in cui il numero di coloro che hanno indovinato l'esatto pronostico sia inferiore a tre, i premi disponibili verranno assegnati a chi avrà indovinato il maggior numero di piazzamenti, facendo ricorso al sorteggio tutte le volte in cui una situazione di parità lo renda necessario, fino all'assegnazione dei tre premi.

Art. 6 — Per partecipare ai corsi di pilotaggio è indispensabile essere in possesso di patente di guida almeno di grado B. Nel caso in cui il vincitore sia impossibilitato a partecipare o, per qualsiasi motivo, rinunci al premio, questo sarà assegnato ad altro concorrente secondo le modalità previste all'art. 5, senza che per questo nulla

sia dovuto a chi rinuncia in sostituzione del premio stesso.

Art. 7 — I corsi saranno tenuti presso l'autodromo di Misano Adriatico.

Art. 8 — Lo spoglio delle schede regolarmente pervenute ai fini dell'assegnazione dei premi, avverrà alla presenza di Funzionario delegato dall'Intendenza di Finanza e ai fini dello spoglio stesso saranno esclusivamente validi i risultati delle varie gare oggetto di pronostico così come verranno pubblicati in sede di resoconto sulla rivista Autosprint, che pubblicherà anche l'elenco dei vincitori.

Ogni concorrente, per tutta la durata del concorso potrà aggiudicarsi un solo premio.

Art. 9 — Monte premi. Per ogni pronostico saranno assegnati tre premi per un totale di nr. 24 premi

consistenti nella partecipazione gratuita a un corso di pilotaggio della durata di tre giorni, alla scuola di Siegfried Stohr, presso l'autodromo Santamonica di Misano Adriatico. Ogni corso comprende: teoria e pratica per tre giorni con le vetture della scuola; assicurazione infortuni per ogni allievo; affitto autodromo, presenza di due istruttori; uso tute ignifughe e caschi; rilascio tessere della scuola.

Art. 10 — Non potranno partecipare al concorso i dipendenti delle società Conti Editore S.p.A., Poligrafici Il Borgo S.p.A. Elida Gibbs divisione della Unil It S.p.A., nonché i loro parenti diretti ed affini.

Art. 11 — Tutte le tasse ed imposte sono a carico della società Conti Editore S.p.A. (anche l'IRPEF, pari al 25% del valore del monte premi, per la quale la società organizzatrice non intende esercitare il diritto di rivalsa sui vincitori).

VELOCITA'

Le richieste dell'Ass. Pac alla Csaì

L'ASS. P.A.C. (Associazione Preparatori Auto da Corsa) ha presentato alla CSAI una serie di richieste che interessano gli attuali regolamenti tecnici. Per il gr. N è stato richiesto che l'altezza da terra della vettura sia lasciata libera sempre che si lavori sui pezzi originali ed a condizione che nessun organo meccanico tocchi il suolo con un pneumatico sgonfio. La stessa geometria delle sospensioni potrebbe essere variata, fermi restando i punti di attacco originali. Sempre per l'N l'Ass. P.A.C. ha auspicato l'eliminazione dell'elemento filtrante e della ruota di scorta, mentre potrebbe essere adottato un sedile anatomico senza condizioni di peso. Per il gr. A è stata proposta l'istituzione di un «gruppo italiano produzione» che adotti la stessa regolamentazione internazionale. Libera la taratura dell'impianto di alimentazione originale, nello stesso tempo è possibile sostituire l'impianto di alimentazione originale a condizione che si utilizzi un carburatore per ogni condotto di aspirazione; lo stesso scarico dovrebbe essere libero a partire dalla testa. Per i gr. A ed n. l'Ass. P.A.C. avrebbe richiesto le seguenti classi: fino a 1000 cc., fino a 1300, fino a 1600, fino a 2000 ed oltre 2000. Per le monoposto l'associazione ha richiesto che la Fiat appoggi per almeno altri tre anni la Formula Fiat Abarth, nello stesso tempo è stata confermata la disponibilità dei preparatori ad equipaggiare la vettura con il propulsore della Lancia Delta HF o con il volumex.

■ **GIANGROSSI A MONZA.** Paolo Giangrossi correrà a Monza nel GP Lotteria con la Ralt RT3 della Grifo Racing Team, modificata nelle sospensioni e soprattutto nell'aerodinamica. Il nostro Antonio Ferrari ha effettuato delle importanti variazioni ai profili alari della vettura, studiati appositamente per l'autodromo monzese. La Ralt sponsorizzata dalla Scuola 3F Italia, Pasqualini Utensili e Igeco Prefabbricati monterà inoltre pneumatici Michelin, forniti direttamente dalla Casa.

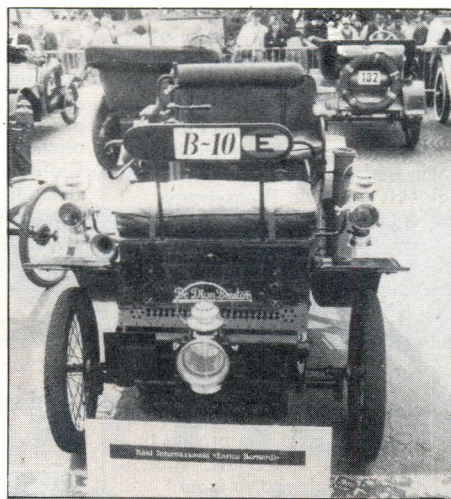
■ **FRATELLI CONTRO** — Presentato il team della Matese Rally per i cui colori correranno nella 5. zona i fratelli Alberto e Antonio De Santis che si affronteranno in gr. 2 il primo in coppia con D'Ambrosi su una GTV 2000 e il secondo su un'Alfasud Sprint 1500 assieme a Droghi.



Foto Teso.

■ **TEDESCHI È FELICE.** Felice Tedeschi è uno dei personaggi più simpatici dell'intero circus di F. Fiat Abarth. In cerca di un valido pseudonimo porta fortuna, il pilota ne ha inventata una delle sue. Ha infatti tradotto il proprio cognome in inglese facendo saltar fuori «Happy Germans», che utilizza da due gare a questa parte. Il nuovo pseudonimo gli ha portato fortuna, tanto che Tedeschi, pardon «Happy Germans», è andato a vincere la gara di Magione della settimana scorsa.

■ **RAID BERNARDI.** Sono arrivati anche dalla Spagna con una De Dion «Vis a Vis» del 1901 (nella foto) per partecipare al raid internazionale Enrico Bernardi, riservato alle vetture costruite prima del 1918. Il raid ha preso la partenza da Verona per toccare Vicenza, Padova fino all'arrivo a Torbole sul lago di Garda. Al raid intitolato al creatore della prima automobile a benzina italiana, hanno partecipato numerosi concorrenti alla guida di vetture d'epoca molto rare.



■ **FERRARI CLUB.** In occasione della Centenaria Fiera di San Quirino che si tiene a Correggio E. (RE) è risorto il locale Ferrari Club, uno dei più anziani, infatti è registrato col n. 51, per tale occasione facevano bella mostra una Ferrari F. 1 126C2, una BB512 ed una Mondial 8, con un notevole richiamo di pubblico e appassionati.

Can Am primo è Roe

LA PRIMA PROVA del campionato Can-Am 1984 non è stata troppo diversa dallo scorso anno. Rispecchiando la crisi che questo campionato sta attraversando, sono cambiati gli attori ma la scenografia rimane la stessa: poche macchine competitive, pochi piloti validi e la corsa si riassume nella monotona cavalcata del cavaliere solitario. Già dalle prove era evidente la superiorità di Michael Roe al volante della sua VDS 002 che ha ottenuto le pole position in 1'10"882. La corsa non ha avuto storia con Michael Roe sempre in testa (autore del giro più veloce) e sempre almeno 3 o 4 secondi più veloce del suo più immediato inseguitore Jim Crawford. Il prossimo appuntamento a Dallas tra un mese dovrebbe confermare che ciò che abbiamo visto a Mosport sarà l'andamento del campionato. Da menzionare nella gara di contorno delle Honda Civic la vittoria dell'italo-canadese Terry Di Francesco davanti a Marc Dancose.

■ **STORICHE** - L'Automotoclub Stanghella (Padova) domenica 24 giugno organizza il 3° Trofeo AutoItalia per autostoriche costruite fino al 1962. Le iscrizioni sono aperte fino al 22 giugno (telefono 0425 / 95403), la quota di iscrizione è fissata in lire 12mila. La partenza della «gita di regolarità» verrà data alle ore 15. Il percorso è il seguente: Stanghella, Vescovana, Granze, S. Elena, Este, Baone, Arquà Petrarca, Battaglia T., Montegrotto T., Abano T., Monselice, Pozzonovo, Stanghella.

■ **SURER.** Il pilota di F. 1 della Arrows, Marc Surer, farà il suo debutto al volante di una Porsche 956 del preparatore Kremer in occasione della prova mondiale endurance in programma sul nuovo Nürburgring il 15 luglio prossimo.

■ **BUGIA WILLIAMS.** Contrariamente a ciò che aveva detto Peter Collins, direttore del team Williams, Johnny Dumfries ha già provato brevemente la Williams a Donington Park. Si trattava comunque di una FW08 dotata di motore Cosworth durante un test non programmato ma deciso da Frank Williams sul momento, durante una giornata in cui il duca di Kent e Mark Phillips, marito della principessa Anne avevano provato la vettura.

■ **HUYSMAN** — Il pilota belga Harald Huysman ha confermato che correrà per il team di F. 3 di Eddie Jordan a partire dal 9 agosto e entrerà a far parte del team Volvo di euro-turismo a partire dal 1 luglio al Salzburgring in Austria. Correrà probabilmente in coppia con il suo connazionale Michel Delcourt.

RALLY

La Lana in mezzo all'Open

PRECEDUTO da quattro gare (Targa Florio, Coste Smeralda, 4 Regioni e Isola d'Elba, già disputate) e seguito da altrettante (Colline di Romagna, Piancavallo, Sanremo e San Marino), il 7. Rally Internazionale della Lana - Trofeo Città di Biella si può davvero considerare il punto «centrale» del campionato Open d'Italia. La gara piemontese, valida anche per l'europeo coeff. 2, avrà luogo da venerdì 29 giugno (partenza 1. tappa ore 14.30 da Biella) a domenica 1 luglio (arrivo 2. tappa ore 11, sempre a Biella). Il Rally della Lana si articolerà su un totale di 1269,89 km, di cui 518 su 38 prove speciali.

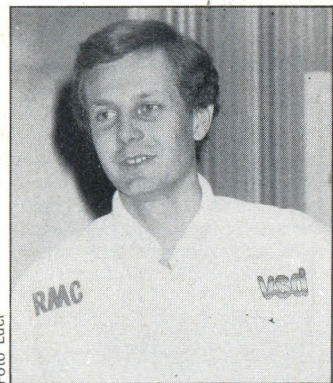


Foto Luc

CASIRAGHI IN CAMION? Sebbene manchino ancora più di sei mesi, si comincia già ora a parlare della prossima Parigi-Dakar. Mentre è infatti ancora troppo presto per parlare di preparazione dei mezzi, ci sono già i primi contatti con i possibili equipaggi. Un colpo a sorpresa potrebbe venire dalla Astra: non solo, a quanto sembra, ci saranno in gara tre camion, ma uno dei tre potrebbe essere condotto da Stefano Casiraghi, che dopo l'esordio al recente Rally dell'Atlas vorrebbe iscriversi in coppia con la moglie, la principessa Carolina di Monaco. Non è ancora chiaro, invece, se della partita sarà anche la giovanissima figlia della coppia regale...

AIRONE RALLY. A Portoferraio gli ospiti degli organizzatori del Rally dell'Elba e della Totip hanno «collaudato» uno splendido e nuovissimo complesso alberghiero, inaugurato alla vigilia della gara. Si chiama «Airone Residential Hotel» ed è gestito da super-appassionati di automobilismo, a cominciare dal barman, amico di Adartico Vudafieri.

FUORISTRADA - Sarà inaugurata con una gara di campionato italiano domenica 24 giugno la prima pista permanente che viene a sorgere in Piemonte per la disputa del «Fuoristrada». Alla gara d'inaugurazione della pista saranno presenti i migliori fuoristradisti della stagione tricolore, che già hanno avuto modo di provare in parte qualche tratto dell'itinerario nelle gare del campionato delle ultime annate. Saranno al via il campione assoluto Silvano Biale col prototipo Alfa Romeo 2600 montato su telaio Jeep, quindi il vercellese Benito Bertuzzi su Jeep 5000, quindi il toscano Consolazio, ed il biellese Bondesan.

COLLI GORIZIANI. Il 1. Rally dei Colli Goriziani, programmato per il 1. di luglio, verrà anticipato al 23-24 giugno. La gara si svolgerà su un percorso tutto d'asfalto per un totale di 159 chilometri. Le prove speciali saranno 10. L'organizzazione della gara è a cura della Scuderia Gorizia Corse.

SUPER BUFFUM. John Buffum al volante della sua Audi Quattro continua a battere i suoi avversari, imponendosi con 3 minuti di vantaggio a Rod Millen alla guida di una Mazda RX7 4x4 in occasione del Susquehannock Trail Pro Rally valevole quale 5. prova del campionato statunitense rally e disputatosi il 9-10 giugno in Pennsylvania.

CANOBBIO IN TUTA. Al Rally dell'Elba circolava Piero Canobbio con la tuta da lavoro Olio fiat. Il pilota della Ritmo 130 gruppo N (che quest'anno partecipa al Cir) lavorava infatti come meccanico e coordinatore dell'assistenza Grifone al seguito dei partecipanti al Trofeo A112. Ricordiamo che Canobbio, che nella vita privata fa il meccanico a Cortemilia, vinse il Trofeo A112 lo scorso anno.

ELBA DI MAGGIO. Per il 1985 gli organizzatori del Rally dell'Elba cercheranno di anticipare la loro manifestazione al mese di maggio, in modo da non «intralciare» il lavoro degli albergatori che, in giugno, sono già al servizio del turismo estivo. Centro del rally, per rotazione, sarà Marina di Campo, che si alterna a Portoferraio come luogo di partenza e arrivo della gara.

Cremona chiude il 21

SI CHIUDONO giovedì 21 le iscrizioni del rally Coppa Feraboli, prima serie in programma domenica 8 luglio con partenza e arrivo a Cremona. Il rally si svolgerà su tredici ps su sterrato, per complessivi 120 chilometri e sarà valido per il Trofeo rally su terra organizzato dalla Mantova Corse.

INDUSTRIA

Benetton: sbarco in Usa

SETTE STABILIMENTI in Italia, uno in Francia (a Troyes), e uno in Scozia (a Hawick); 1700 dipendenti, 2600 negozi che nel 1983 hanno venduto 30 milioni di capi. Questo in sintesi il potenziale della Benetton, sponsor dell'Euroracing-Alfa in Formula 1. In una conferenza tenutasi al Palace Hotel a Milano, l'amministratore delegato del gruppo Benetton, Aldo Palmeri, ha reso noto i bilanci dell'83 e le previsioni per l'84. Dei 482 miliardi di fatturato realizzati nell'83, il 55% deriva da vendite all'esportazione indirizzate soprattutto in Francia, dove sono presenti oltre 400 punti vendita, Germania, Gran Bretagna, Stati Uniti e Canada, dove sono già presenti oltre centocinquanta punti vendita. L'azienda dei quattro fratelli Benetton, ha chiuso il bilancio 83 con un utile netto di 10,6 miliardi. I prossimi mercati dove la Benetton cercherà di espandersi sono gli Stati Uniti e la Spagna, dove presto verrà costruito uno stabilimento per la lavorazione del prodotto.

SPONSOR CAR. È nata a Brescia la «Sponsor Car», una società di promozione nel settore automobilistico sportivo. La Sponsor Car fa da tramite tra piloti e imprese intenzionate ad entrare nel mondo delle corse per diffondere il proprio marchio e funge da consulente nel campo delle sponsorizzazioni.



VESPA SPRINT. La nuova nata della Piaggio, la P 125 ETS, ha decisamente un aspetto più... corsaiolo. Lo studio aerodinamico consente al veicolo un coefficiente di resistenza molto interessante grazie alla ridotta sezione frontale e alla particolare inclinazione dello scudo. La Vespa P 125 ETS raggiunge i 97 km/h e consuma 2,2 litri per 100 chilometri.

RENAULT. Lo stabilimento di Cléon (Normandia), dove vengono prodotti i motori della gamma media da 1100 a 1650 cc e la maggior parte dei cambi montati su veicoli Renault, è stato recentemente ampliato con la costruzione di nuove unità di fabbricazione che mettono a frutto le più moderne acquisizioni tecnologiche in fatto di automazione. La lavorazione del singolo pezzo e l'assemblaggio dei vari componenti del motore sono infatti realizzati sulla stessa linea produttiva. Questo consente di ottenere una struttura industriale molto elastica, facilmente adattabile alle fluttuazioni della domanda commerciale. Si calcola che questi nuovi impianti, che hanno una superficie di 65.000 metri quadri, produrranno circa 2000 motori al giorno creando quasi 900 nuovi posti di lavoro.

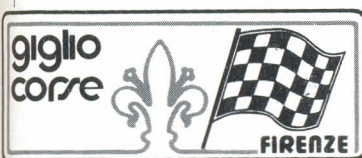


SAFARILAND. Alla vigilia delle vacanze estive l'Umbria è stata invasa da un esercito di oltre trecento campers in occasione della manifestazione organizzata dalla Safariland, un'azienda che in poco più di quattro anni si è affermata nel settore del noleggio campers. Nell'attuale stagione la «flotta» dei mezzi della Safariland ha raggiunto le 450 unità dislocate in tutte le principali città italiane; con questi campers l'azienda di Città di Castello conta di far muovere circa 30 mila persone con un incremento del 40% rispetto al 1983. I campers interessano anche il mondo delle corse. La stessa Safariland, per questo, ha stretto un accordo con l'Austin Rover Italia riservando i propri mezzi a condizioni particolari a tutti i piloti delle MG Metro Challenge ed istituendo una classifica speciale tra i piloti che siglano la pole-position nelle varie prove di questo campionato.

IL GIORNALE DELLE SCUDERIE

«Giglio Corse» legalizzata

DOPO DIECI anni di attività amatoriale, nel mese scorso si è costituita legalmente la Scuderia «Giglio Corse» di Firenze. La sede è c/o Autofficina «Sandro», via San Cristoforo 7 - Tavarnuzze (Firenze). La Scuderia Giglio Corse partecipa con i suoi equipaggi ai settori velocità, rally e autostoriche. Il presidente della Scuderia è il sig. Alberto Rastrelli. Vicepresidente Alessandro Fracastoro; segretario Paolo Giannini; cassiere Paolo Maremmi; direttore sportivo Silvano Brandi; consiglieri: Renzo Marinai, Alberto Petracchi, Stefano, Pollastri e Paolo Sali.



■ **L'AFI CLUB** di Termini Imerese (Piazza Duomo 9 - 90018 Termini Imerese, Palermo) si propone un obiettivo ambizioso: quello di allestire il primo Rally Città di Termini Imerese. Piloti di punta della scuderia sono «Scotty» e «Tops». Presidente è Tony Calafiore.



È nata la «Crono Corse»

A CASTELVETRANO (Trapani) è stata costituita recentemente una nuova scuderia automobilistica denominata «Crono Corse» che si propone di assistere i propri piloti nei rally, velocità in pista, slalom ecc. e di rilanciare le gare di regolarità tramite l'organizzazione di varie manifestazioni. A questo proposito è da dire che la «Crono Corse» il 20 maggio scorso ha già promosso il primo Trofeo Castelwagen presso il Kartibubbo Village di Campobello di Mazarà. L'indirizzo della scuderia è il seguente: Piazza Dante - 91022 Castelvetrano (Trapani). Tel. 41775 oppure 41743.

Nella foto sopra, il direttivo della scuderia durante la presentazione ufficiale, avvenuta il 29 aprile.

■ **LA SCUDERIA VALCAMONICA** Corse da poco tempo è venuta ad arricchire il panorama sportivo bresciano. Gli intenti della neonata scuderia sono di valorizzare giovani piloti che abbiano nei loro programmi i rally di Coppa Italia in zona 2, gare in salita e alcune partecipazioni a rally internazionali. Il presidente del sodalizio è Martino Branchi, l'indirizzo della scuderia è il seguente: Valcamonica Corse, via Martiri della Libertà 9 - 25043 Breno (Brescia). Tel. 0364/22202.

■ **IL VALSESIA CLUB FUORISTRADA** (presidente Benito Lanfranchini) ha tenuto recentemente l'annuale festa sociale alla quale hanno aderito un centinaio di soci. Nel corso della manifestazione sono stati premiati i campioni sociali: Stefano Belletti di Polzone, Gilardi, Tarditi, Bocchese, Castaldi e Comoli. Nella foto sotto: Stefano Belletti.



AUTOMOBILE CLUB DI MILANO

AUTODROMO NAZIONALE DI MONZA 23-24 giugno '84

26° Gran Premio della Lotteria di Monza Campionato Europeo F.3

5° Campionato Italiano F. Fiat-Abarth - 10ª Coppa Italia Renault 5 Elf

 AgipPetroli

 AgipPetroli

Ingresso:
Sabato L. 7.000
Domenica L. 11.000

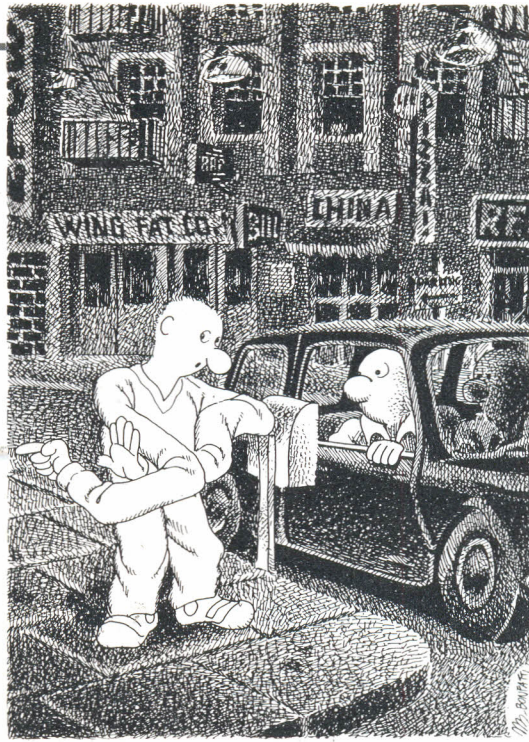


Per informazioni telefonare all'Automobile Club di Milano: tel. 7745
oppure direttamente all'Autodromo di Monza: tel. (039) 329.866

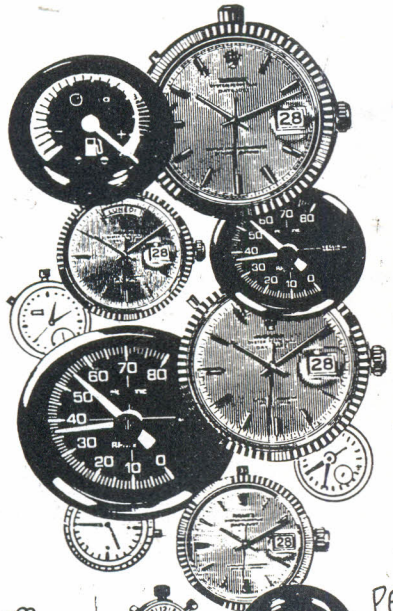
patrocino della Regione Lombardia Assessorato Turismo e Sport

Sprintoso

di **M. BONFATTI**

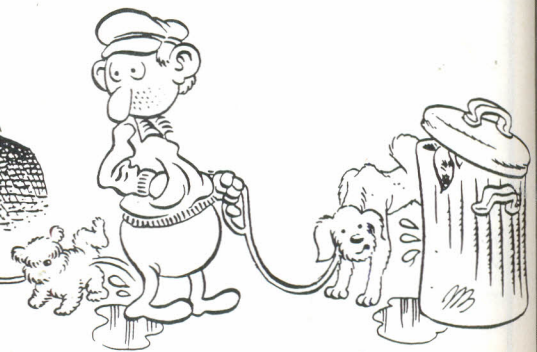
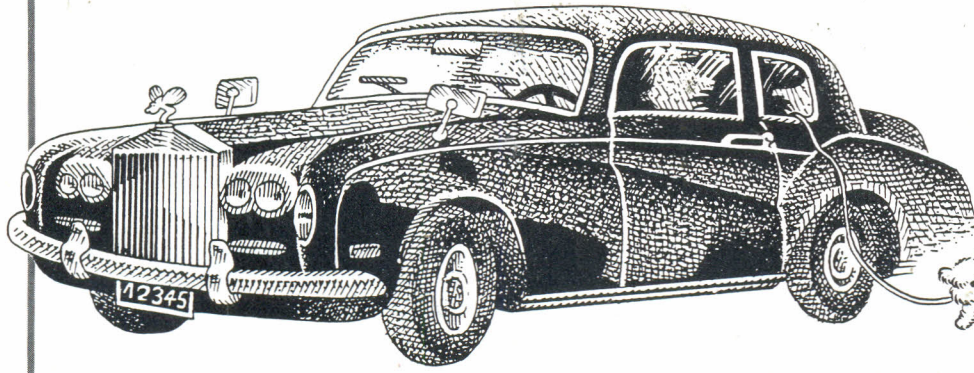
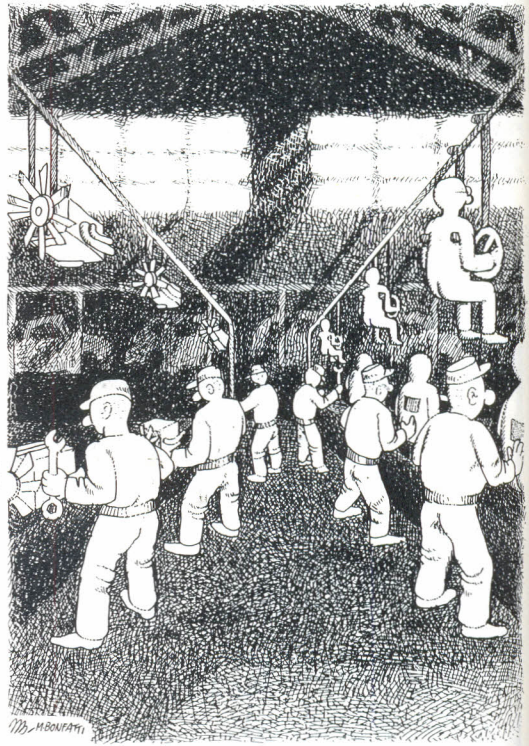
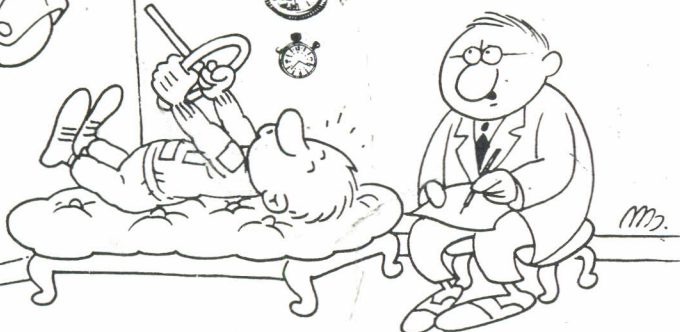


MASSIAMO
UOMMINI O
TURBINE?



BEH, TANTO
PER COMINCIARE
DOVRESTE
LAVORARE
MENO!...

LAVARE
PSICHIATRA



TROFEI MONOMARCA



MINUTOLO, CAPOLISTA DELLA F. FIAT ABARTH (FotoTeso)



F. Fiat Abarth

Riuscirà Minutolo a liberarsi dall'incubo Tedeschi?

DOMENICA 24 GIUGNO, in concomitanza con il G.P. Lotteria di Monza di formula 3, il campionato italiano di formula Fiat Abarth, giunto alla sua quinta edizione, arriva al suo giro di boa. Monza infatti sarà l'ottava prova delle quindici in programma di cui a fine stagione ogni pilota dovrà contare i punti acquisiti nel 70% delle gare arrotondato per difetto. A metà campionato con le prove di Vallelunga, Mugello, Misano, Imola, an-



R5: LA CLASSICA CURVA ALL'ARRABBIATA (FotoAlquati)



Coppa Renault 5

Alla fine saranno gli scarti a far quadrare i ... Conti?

PASSATA LA BUFERA delle squalifiche, la Coppa Renault si è presentata a Magione a ranghi compatti, con tutti i suoi protagonisti più noti al via; dei rientranti Di Risis, Zambatti e Torelli (che, come è noto hanno saltato tre gare ciascuno per squalifiche tecniche), soltanto il primo ha

cora Mugello, Varano e Magione già in archivio possiamo fare un bilancio di quanto visto, prevedendo a buona ragione quanto ci porranno le prossime otto gare a partire da Monza. Al momento sono in due a giocarsi il quinto titolo italiano di Formula Fiat Abarth: Michele Minutolo e Felice Tedeschi. In questo loro duello ravvicinato c'è quasi un segno del destino. Tedeschi che, oggi come oggi, sembra essere il più maturo, agonisticamente parlando, dei numerosi giovani alla ribalta, ha preso il posto quest'anno che fu di Minutolo lo scorso anno e non solo; del pilota casertano, sfortunato protagonista della stagione '83 (è stato squalificato e tolto di classifica per un'azione antisportiva commessa nei confronti di Cevenini, preparatore del rivale Famà), Tedeschi ha conservato il numero 57 e lo sponsor (le Rubinetterie Mariani) da sempre legato a Giorgio Vallicelli. Anche se Minutolo passato nelle fila di Angelino Ravaglia, ha vinto cinque delle sette gare disputate, Tedeschi vincendo a Magione si è portato a quattordici lunghezze dal casertano e può ancora dire la sua nelle restanti prove in programma. Un altro segno del destino in questo avvicinarsi di sedile, è che Tedeschi ha vinto la sua prima gara da quando corre in auto, proprio a Magione dove lo scorso anno Minutolo era stato erroneamente (il tribunale d'appello poi gli restituì la

vittoria) tolto di classifica per un uniball che in un primo momento era stato ritenuto irregolare. Minutolo, segni o scherzi del destino a parte, quest'anno dall'alto della sua esperienza (35 anni, questa è la sua quinta stagione in formula Fiat Abarth) è ancora il pilota da battere e lo ha dimostrato ampiamente in queste prime sette corse, vincendo in modo netto. Tedeschi, d'altro canto assieme a Larini (solo nella gara di Varano) è stato l'unico finora a mettere le sue ruote in gara davanti al casertano e se si esclude Vallelunga dove i due si sono eliminati per collisione in finale, è andato sei volte a punti, di cui cinque sul podio. Giorgio Vallicelli che ha voluto il 22enne in squadra con lui a sostituire Minutolo, il suo sponsor e uno «sponsor» che intende restare segreto al pilota stesso, ma che ha intenzione di seguire l'umbro nel suo prosieguo di carriera, hanno di che essere soddisfatti.

DETTO DEL DUELLO Minutolo-Tedeschi (prima di Monza 46 punti contro 31); vediamo quali sono gli altri protagonisti della stagione '84. Terzo in classifica con 20 punti è il toscano Nicola Larini giovane «figlio d'arte» già mossosi in luce nella stagione '83 è pilota di punta del team Cevenini, quest'anno vero allevamento di giovani speranze. Larini salito, tre volte sul podio ha vinto a Varano e nella seconda parte della stagione potrebbe trasformar-

si in un pericoloso «terzo uomo». Con 17 punti troviamo poi Mario Simone Vullo, uno dei «senatori» di questa formula e sempre a lottare con i primi; egli in Abarth da anni corre per divertirsi e per passione delle quattro ruote ma lo fa molto professionalmente e per lo meno con dei successi parziali potrebbe inserirsi nella lotta per i primi tre posti in classifica. Vullo ha una vettura preparata da Adolfo Romani, lo stesso preparatore di Arfè, e Verna che seguono Vullo in classifica. Arfè dopo la vittoria di Vallelunga, non è più riuscito per noie meccaniche e forse per un po' di sfiducia nelle sue possibilità a portare a termine molte gare. A condizionare la sua resa; in parte, è stata l'esplosione in squadra di Verna che gara dopo gara ha sorpreso tutti con una progressione (al di là del punteggio e dei risultati) veramente notevole. Settimo è Barlassina (altro «senatore» della formula) che a Monza non correrà più con Vallicelli ritenendo, a nostro avviso a torto, la sua vettura meno competitiva di quella di Tedeschi; spesso per troppa foga agonistica non ha portato a termine delle gare che lo vedevano fra i primi. C'è poi Capello che forse quest'anno soffre la sudditanza psicologica di avere in squadra con lui Minutolo; la classe e la grinta non gli mancano e dovrebbe concludere la stagione con dei buoni piazzamenti, come da lui si aspetta Angelino Ravaglia. Completano la schiera

dei primi dieci Ermanno Alboreto, spesso sfortunato quest'anno con la vettura di Turchetto e Conti con la monoposto di Meneghelli dai risultati molto alternati.

E VENIAMO AI debuttanti o quasi. Promossi sul campo, diremmo a pieni voti, due soltanto; Massimo Monti e Tazio Marcheselli che sia in prova che in gara hanno mostrato buone doti di guida e capacità agonistiche. «Rimandati» a ottobre, vale a dire a conclusione del campionato, Piero Vivarelli, Mario Pelloni, Mauro Martini e Fabrizio Rossi al suo secondo anno di attività. Questi quattro giovani hanno fatto vedere buone cose ma finora non sono stati costanti nei rendimenti, almeno in gara. Una prova d'appello la vogliamo concedere anche a Fabio Giombini, a inizio campionato uno dei favoriti; l'aver saltato per problemi personali un paio di gare e l'essere incappato in un paio di incidenti, non gli ha permesso di stare fra i primi in classifica.

Nell'Under 23 per finire è saldamente in festa Felice Tedeschi alias «Happy Germans» (traduzione un po' libera del suo nome e cognome) che dopo il successo di Magione, lo ribadiamo, sarà il vero avversario per Minutolo alla ricerca del titolo italiano di Formula Fiat Abarth, sfuggitogli lo scorso anno.

Roberto Teso

subito racimolato un buon bottino di punti (vittoria in batteria e secondo in finale) che lo riporta ora al settimo posto nella classifica generale. Certamente la risalita è dura, ma Di Risio potrà contare anche sul fatto che nella classifica di fine anno si dovranno scartare proprio i tre peggiori risultati... Zambaiti e Torelli, entrambi facenti parte del lotto dei favoriti, nell'ultima gara di Magione hanno avuto invece alcune noie meccaniche che li hanno penalizzati in gara, nonostante gli ottimi tempi di qualificazione ottenuti, ed ora sono molto indietro nella graduatoria generale.

NEL FRATTEMPO Annino Conti, forte delle sue tre vittorie, (Mugello, Vallelunga e Magione) si è involato al comando con l'autorità e la tranquillità che gli derivano dai suoi diciannove anni di presenza sulle piste. Conti, unico con Zambaiti ed Ercolani a poter tentare il bis, assistito da un mezzo molto a punto curato dalla Milano Racing, ha scavalcato Brand in classifica generale proprio nella gara di Magione di due domeniche fa ed ora sembra fortemente deciso a conservare il n. 1 sulla sua macchina fino alla fine di ottobre, al Paul Ricard. Di carattere allegro e scanzonato, Annino Conti di Rieti, 41

anni, è sempre stato ai vertici nelle classifiche della Coppa Renault 5, partecipando anche alle edizioni europee. I suoi ottimi risultati li ottiene, oltre che con il «piede», anche con il suo alto grado di professionalità ed esperienza: ad esempio lo abbiamo visto più volte, negli autodromi, andare a studiarci il comportamento con il quale i vari direttori di gara danno il via con il semaforo, proprio per non lasciare nulla al caso. Chi ha assistito all'ultima gara di Magione ha apprezzato il modo in cui Conti rimasto in terza posizione fino a pochi giri dal termine lasciando i giovani Di Risio e Passeri a duellare senza risparmio, li ha passati di forza uno dopo l'altro con una serie di finte che hanno suscitato gli applausi del pubblico.

SEMPRE CON UN OCCHIO ai futuri scarti regolamentari, Conti dovrà guardarsi dagli attacchi di Marco Brand, pilota più giovane e di notevoli risultati, arrivato a sfiorare nell'80 il successo assoluto, di Roberto Passeri, la rivelazione più concreta di quest'anno, e degli esperti Tosolini, Gardelli e Pedalà, mentre i giovani Acco e Di Risio sembrano ben decisi ad impegnarsi perché questa edizione del decennale segni il tramonto della vecchia guardia. Lino Acco è tra l'altro impegnato anche

sul fronte della classifica junior che capeggia saldamente, e che quest'anno, con la limitazione a 26 anni, vede un folto gruppo di partecipanti. Con l'ottimo risultato di squadra di Magione (2., 3., e 4. posto nella finale), la Sar Poeta di Rieti ritorna al comando nella ambitissima coppa a squadre, combattuta sempre dai vari D.S.: a colpi di ingaggi e spesso sfruttando tutte le pieghe del regolamento che favorisce moltissimo i piloti junior: per questo motivo non è improbabile che per un paio di quelli più in vista sia prossimo un cambio di casacca già nella gara di domenica prossima a Monza. Dopo questa gara e le due del mese di luglio (Misano il 21 e Pergusa il 29) le varie classifiche avranno una configurazione molto più chiara e pronosticabile.

Roberto Argenti

Coppa d'Oro Renault 5 Elf

LE CLASSIFICHE (dopo 5 gare)

Coppa d'Oro Renault 5 Elf

1. Conti punti 56; 2. Brand 47; 3. Passeri 39; 4. Tosolini 38; 5. Gardelli 35; 6. Acco 34; 7. Di Risio 29. 8. Pedalà 27; 9. Ercolani 24; 10. Salvadori 22.

Coppa Junior

1. Acco punti 68; 2. Passeri 57; 3. Gibbin, Andreani, Bianchini 31; 6. Stringa 30, 7. Taruffi 26, 8. Di Risio 25; 9. Giacomello 24, 10. Paravisi 21.

Coppa a Squadre

1. Sar Poeta / Rieti 229 (Milani / Ambrosiano / Milano) punti 226; 2. Autocantù / Cantù 193; 3. Tosolini / Limbiate 179; 4. Bona / Lissone 124; 5. Ecar / Roma 113. 6. Randoifo / Borgo S. Lorenzo 90; 7. Svar / Lugo 84. 8. Maggiore / Milano 39; 9. Nordleasing / Cantù 37; 10. Autosazio / Roma 31; 11. Car Bentoglio / Bergamo 30.

Coppa preparatori

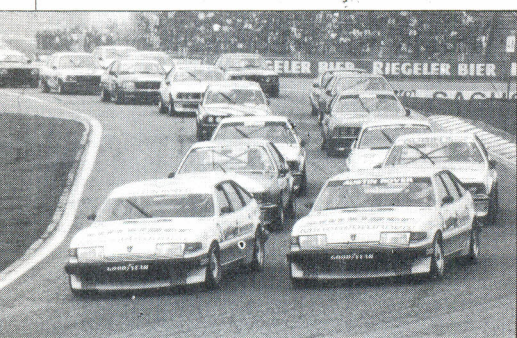
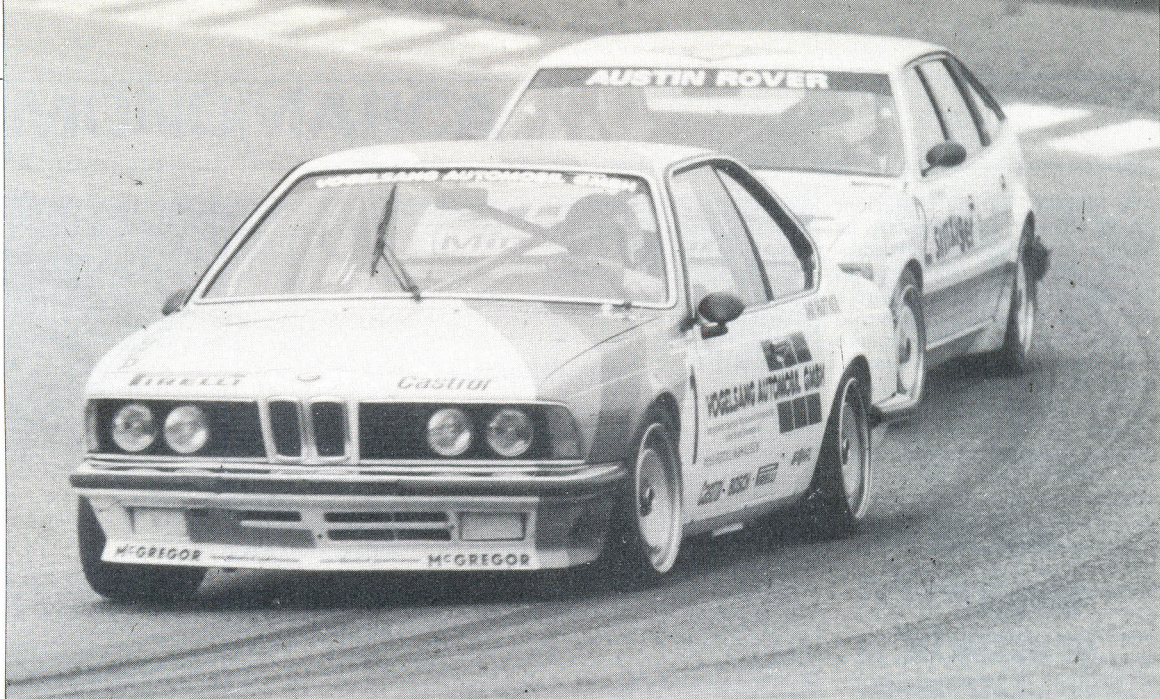
1. Passeri punti 81; 2. Giuliani 76; 3. Del Zoppo 67; 4. Marchiorri 65; 5. Autocantù 60; 6. Febbraio 41. 7. Milano Racing 33; 8. Ciarloni 31. 9. Giovannozzi 30, 10. Pedalà 13; 11. Delta Corse 11; 12. Cecchino 9; 13. Farina 7.

■ **ANTICIPO** — Per evitare una possibile carenza di pubblico dovuta alla concomitanza col G.P. d'Inghilterra di F. 1 del 22 luglio, gli organizzatori di Misano hanno anticipato a sabato 21 la gara dell'Euro F. 2, che si corre assieme alla settima prova della Coppa Renault 5. Uno spostamento molto gradito a tutti, visto che lo stesso abbinamento delle due categorie si replicherà subito la domenica successiva a Pergusa.

■ **SOSTITUITI** — Assenti per due gare perché impegnati in tournée all'estero i due musicisti della coppa, Giancarlo Golzi (Matia Bazar) e Dody Battaglia (Pooh): sulla loro macchina ha gareggiato a Magione Fabio Fabiani mentre a Monza sarà la volta di Gabriele Bissoli.

Il campionato tedesco di produzione di vetture di gruppo A, nella foto sotto una fase di gara, ha fornito molte sorprese.

Il favorito avrebbe dovuto essere Harald Grohs, campione in carica, sulla Bmw 635 Csi, nella foto a fianco, ma dopo quattro gare i posti di testa sono occupati da piloti che non avevano certo i favori della vigilia (FotoAlquati)



Campionato tedesco produzione

La rivolta degli outsider

Quelli che godevano i favori del pronostico hanno quasi tutti deluso e dopo quattro gare sono emersi sorprendenti «sconosciuti»

ESSEN. Nelle previsioni della vigilia il campionato tedesco di produzione per vetture di gr. A doveva avere molti favoriti. Ma i primi risultati, sono state disputate infatti quattro gare della serie, hanno ridimensionato le speranze di affermazione di molte squadre. Nell'ultima prova, svoltasi a Mainz-Finthen, ha vinto un cliente scomodo per tutti, la Volvo turbo di Sturensen che ha preceduto la Bmw 635 csi di Harald Grohs e la «piccola» 323 i del secondo nella classifica generale del campionato Vogt, già visto l'anno scorso nel campionato europeo turismo.

ISPIRAZIONE FRANCESE. La serie tedesca si presenta parecchio interessante. Il regolamento, innanzitutto, s'ispira a quello francese. Se nel corso della stagione una vettura dovesse rivelarsi superiore alle altre la commissione sportiva nazionale potrebbe penalizzarla facendo installare della zavorra. Rispetto alle regole del campionato europeo, quello tedesco aumenta il limite di peso e permette di aumentare la larghezza dei cerchi. Le vetture corrono tutte assieme e non esistono classifiche separate in base alla cilindrata. Da rilevare inoltre che la serie nazionale corre in concomitanza con le principali gare del locale campionato di Formula 3.

I DELUSI. Molti i nomi importanti dell'automobilismo presenti in questo piccolo circus. Col n. 1 e coi favori del pronostico

nelle previsioni della vigilia ma in realtà grossa delusione delle prime prove, parte la Bmw 635-csi del campione in carica Harald Grohs, una vettura curata dalla Vogelsang di Recklinghausen. Il peso imposto per la 635 di Grohs è di 1360 kg. Altri delusi delle risultanze iniziali del campionato sono i piloti delle due Rover Vitesse preparate dalla Auto Technick. Jorh van Ommen e Olaf Manthey sono abbastanza indietro nelle posizioni di campionato e per il momento non hanno combinato molto nonostante le vetture figurino benissimo nell'europeo. Per concludere l'elenco dei delusi «parziali» bisogna citare Hans Stuck e Walter Brun, con le loro usuali Bmw 635, Franz Jelinski pilota di un'Alfa Romeo Gtv 6 e i due conduttori di Ford Mustang Peter John e Ral Dieter Schreiber.

LE SORPRESE. Nessuno se lo aspettava ma scorrendo la classifica del campionato bisogna dire che gli outsider stanno dando parecchie grane ai presunti protagonisti della prima ora. Al comando, infatti, vi è Strycek pilota di una 635 csi davanti a Vogt, con la 323, e Oberndorfer, che quest'anno costituisce la grande sorpresa stagionale. Assunto in pianta stabile dalla squadra diretta dall'ex pilota di F. 1 Helmut Marko per guidare un'Alfa Romeo GTV 6, Oberndorfer si sta rivelando velocissimo ed esperto nonostante la sua giovane età, che spesso lo mise in crisi ai tempi della Coppa

Renault 5 turbo europea. Il pilota di Monaco di Baviera è attualmente al terzo posto in campionato a parità di punti con König, non troppo distante da Strycek, che guida la Bmw utilizzata da Dieter Quester nell'europeo turismo del 1983. Non male sta andando anche il principe Leopold Von Bayern, sesto in graduatoria, sempre al traguardo con la sua Bmw.

L'AMICO DELL'ATS. Tra le vetture più aggressive possiamo annoverare la Ford Mustang del team Ringhausen. Questa vettura imponente, pesa circa 1420 kg, riesce a fornire una potenza vicina ai 370 CV. Il motore V8 5000 è preparato negli Stati Uniti dallo specialista Jack Roush e monta gomme radiali Pirelli. Il pilota della squadra è Manfred Trint, di professione ingegnere di volo alla Lufthansa. Trint è grande amico di Günther Schmidt, il proprietario della Ats, che gli ha messo a disposizione la sponsorizzazione della Rial, una Casa produttrice di cerchi affiliata all'Ats stessa. L'unica pecca del campionato, per il momento, è la quasi totale assenza delle grandi squadre conosciute in tutto il mondo, poiché Kremer, Zakspeed, Joset e Schnitzer sono concentrati in altri settori dell'automobilismo. Ma i motivi d'interesse, come si nota, non mancano di certo.

Thomas M. Imhof

Auto storiche a Zandvoort

Le italiane senza rivali

ZANDVOORT - Il «made in Italy», anche se un po' datato (stiamo parlando delle veterane che partecipano alla coppa Fia autostoriche) ha trionfato alla grande sulla magica pista di Zandvoort in Olanda. In occasione del primo appuntamento per quello che in pratica è un vero e proprio campionato europeo delle autostoriche le Alfa Romeo Giulietta SZ e Giulia TZ 1 della scuderia del Portello e la Lancia Aurelia B 20 GT della squadra Lancia hanno vinto tutte le classi in cui erano iscritte. La prima gara che vedeva impegnati auto e piloti di casa nostra era quella riservata alla GTS gruppo 2 (oltre 2000 cc di cilindrata costruite negli anni tra il 1945 e il '54). Le tre Aurelia B 20 di Mandelli, Pizzolotto e Senin hanno sempre spadroneggiato e sono sempre finite nell'ordine in tutte e due le manche. Berto Mandelli vinceva le due manche (la prima sull'asciutto a 114.764 km/h di media, la seconda sul bagnato a 90.712) e vinceva anche la classifica finale per somma dei tempi. In tutte e due le manche e nella classifica finale a ridosso di Mandelli e con distacchi minimi sono sempre finiti Vittorio Pizzolotto e Stefano Senin. Buon quarto, ma più staccato, l'inglese John Savage, anche lui su Lancia Aurelia B 20 GT. La seconda corsa era dedicata invece alle GTS gruppo 3 (cilindrata sino a 1300 cc anni 1955-'60) dove erano iscritte le SZ di Zadra, Minerbi, Valera, Waser, la SS di Chiavelli e la Sprint Veloce dell'olandese Van Way.

NELLA PRIMA MANCHE, corsa su pista asciutta, vittoria dell'ottimo Angelo Zadra alla media di 112,024 km/h. Dietro a Zadra, nell'ordine, si classificavano Minerbi, Valera, Van

Way e Chiavelli, attardato quest'ultimo per la rottura di un ammortizzatore. Nella seconda manche (corsa questa sotto l'acqua) al pronti via scatta Zadra seguito da Valera, Minerbi, Chiavelli e Waser. Dopo alcuni giri Minerbi, non a suo agio sull'acqua, viene superato da Chiavelli e Waser e da Van Way, che, pilota di casa, sapeva dove mettere le ruote. All'arrivo Angelo Zadra è primo, secondo è l'olandese Van Way, terzo Chiavelli (autore di una bellissima gara), quarto Waser, quinto Minerbi mentre Valera, dopo un testa-coda alla seconda chicane, si classifica settimo. La classifica generale per somma dei tempi vede naturalmente al primo posto Zadra seguito da Minerbi, Valera, Van Way e Chiavelli. La terza corsa che vedeva impegnate le Alfa Romeo era quella riservata alle GTS sino a 1300 cc (anno di costruzione 1961-1963). Contro le velocissime e superleggere discofrenate Lotus Elite c'è stato ben poco da fare. Nella prima manche vince Bailly a 123.502 di media, nella seconda Bailly si ritira e vince Van Doorn, ma nella classifica finale per somma dei tempi il primo e Hugenholtz (sempre su Lotus Elite), che si era classificato secondo in tutte e due le manche. Ottima gara dell'esordiente Caiani con la Giulietta SS: settimo nella prima manche, terzo nella seconda sotto la pioggia e terzo nella classifica finale per somme dei tempi. E veniamo ora alla gara clou di Zandvoort: quella dedicata alle GTS gruppo 7 e 8 (cilindrata sino a 2000 e oltre 2000, anni 1961-'63), che vedeva in gara le Alfa Romeo TZ 1 della scuderia del Portello e le velocissime Ferrari 250 SWB di Van der Lof e Schonleber.

Assente il pilota ufficiale della scuderia del Portello per indisposizione torna in pista sulla TZ 1 Stefano Senin, che era già stato protagonista della gara del gruppo 2 con l'Aurelia.

AL PRONTI VIA scattano le due Ferrari, ma Lucchini, con la sua TZ 1, s'inserisce tra i due. Le tre auto di testa danno spettacolo: le Ferrari grazie alla loro potenza cercano di staccare Lucchini, ma il bresciano coadiuvato da un'auto perfetta non molla e continua a braccare le due Ferrari. Dal fondo intanto emerge Senin, che, costretto a partire in ultima fila, è autore di una rimonta spettacolare. Il velocissimo francese Loborde su TZ 1 fa un ribaltone spettacolare al terzo giro e deve ritirarsi. La prima manche vede vincitore della oltre 2000 Van der Lof e della sino a 2000 Giuseppe Lucchini. Secondi arrivano Schonleber e Senin. La seconda manche si corre sotto una pioggia battente. Lucchini, in testa alla grande nella sua classe, arriva a insidiare perfino le Ferrari di Van der Lof e di Schonleber, quest'ultimo, pressato dal bresciano al 3° giro rompe e si ritira. La corsa così si sdoppia in due fantastiche gare: la prima che vede Lucchini insidiare la Ferrari di Van der Lof e la seconda in cui Senin tenta il tutto per tutto per cercare di superare il bresciano. Lucchini, perfettamente a suo agio sul bagnato, controlla facilmente Senin e, al termine dei 10 giri, è vincitore della sua classe e secondo assoluto dietro alla velocissima e strapotente Ferrari SWB di Van der Lof. Stefano Senin, premiato come miglior pilota della giornata, è terzo assoluto e secondo di classe. Nella

FotoBacchi



classifica finale per somma dei tempi Giuseppe Lucchini vince la classe sino a 2000 cc, secondo è Stefano Senin, terzo il bravissimo Gianenrico Bonetti, alla sua prima gara con la TZ 1, quarto Luciano Donzelli sull'altra TZ 1. Nella classe oltre 2000 cc primo è Van der Lof, secondo il sorprendente Peter Ecury con la Morgan, bravissimo sul bagnato, terzo è Swager con l'Aston Martin DB 4 e quarto Grandori con la Lancia Flaminia Zagato. Dopo la prima gara i leader delle varie classi in lizza per la coppa Fia sono: Berto Mandelli (Lancia Aurelia) gruppo 2; Angelo Zadra (Alfa Giulietta SZ) gruppo 6; Hans Bernart (Porsche Carrera) gruppo 4; Van der Broecke (Austin Healey 3000) gruppo 5; Hans Van Doorn (Lotus Elite) gruppo 6; Giuseppe Lucchini (Alfa TZ 1) gruppo 7; Van der Lof (Ferrari SWB) gruppo 8. Il vincitore della coppa Fia, vero campione europeo per autostoriche, può saltar fuori da questo gruppo di ottimi piloti e di ottime macchine. Il primo round è finito, il secondo si disputerà il prossimo 1° luglio sulla pista di Monthlery, in Francia.

Sergio Tosi

bubble-car® è...



Kit di trasformazione per
FIAT NUOVA RITMO
comprendente:
maschera anteriore
con quattro fari
rettangolari, kit codolini
con bandelle sottoporta,
fanalone rifrangente.

bubble-car®

20094 Corsico (MI)
Via Pacinotti, 44
Tel. (02) 44.02.854/5
Telex 324330 BUBBLE I

MONDIALE RALLY / Nuova Zelanda dal 23 al 26

Antipodi per due

Avrebbe potuto essere una tappa di secondaria importanza nella corsa all'iride. Invece, la gara più disagiata del campionato sarà nobilitata dalla presenza delle «regine» Audi e Lancia, quanto mai in lotta fra loro, con la scusa del titolo riservato ai piloti

QUANDO UNA TAPPA probabilmente decisiva del campionato mondiale rally ha luogo a circa ventimila chilometri dal cuore del continente europeo, culla delle Case che si misurano per la conquista del titolo, diventa davvero difficile negare la presenza di grandi contenuti di questa eccezionale sfida automobilistica. Sfida di Case, di automobili, ma anche — e soprattutto — di uomini. E infatti



due Case, Audi e Lancia, e tre piloti, Blomqvist, Alen e Mikkola — più Röhr, che per sua ammissione non nutre ambizioni mondiali — in ordine di classifica, hanno accettato di attraversare la metà del mondo per decidere chi di loro si fregerà, a fine stagione, del titolo iridato. Proprio in considerazione delle enormi distanze che lo separano dall'Europa, e quindi delle elevatissime spese di trasferta, il rally neozelandese è stato quasi sempre a partecipazione molto limitata. Proprio l'edizione dello scorso anno fece eccezione, con Audi e Lancia intente a lottare duro in ottica di mondiale marche. Vinse la 037 di Walter Röhr, e il risultato si rivelò estremamente importante per la Casa torinese che a fine

Fiorio e Alen: è anche per aiutare il finlandese nella corsa al titolo piloti che la Lancia ha deciso per il sì alla Nuova Zelanda (Foto DPPI)

stagione ebbe poi ragione dell'Audi, incappata in Nuova Zelanda — come già avvenne alla gara precedente all'Acropoli — in una severa sconfitta quando aveva il successo ormai a portata di mano.

SORPRESA '84. Fino a poche settimane fa ci si attendeva un Rally di Nuova Zelanda per sole Audi. L'esito del rally greco di fine maggio — positivo per la Casa tedesca ma non catastrofi-

co per quella italiana — ha maturato la decisione che anche quest'anno farà del rally degli antipodi un importante capitolo della lotta fra le due principali forze di campionato. La partenza di Auckland vedrà infatti in pedana tre Audi Quattro e una Lancia Rally, affidate rispettivamente a Blomqvist, Röhr, Mikkola e ad Alen.

«Teniamo alla Nuova Zelanda non solo in ottica di corsa al

mondiale — afferma Roland Gumpert, «boss» del team tedesco — ma anche in considerazione della estrema validità come test che la gara ha per le vetture coinvolte. Si tratta di un rally anomalo, per le condizioni invernali e molto severe che si incontrano, ma anche per l'alta selettività del percorso: molto lungo,

Roberto Boccafogli

segue

L'anno scorso finì così

1. Röhrl-Geistdörfer	Lancia Rally	in 12h10'13"
2. Salonen-Harjanne	Nissan 240 RS	a 5'58"
3. Bettega-Perissinot	Lancia Rally	a 31'29"
4. Mehta-Mehta	Nissan 240 RS	a 1h00'22"
5. Donald-Porter	Nissan Bluebird	a 1h10'37"
6. Stewart-Parkhill	Ford Escort RS	a 1h20'45"

«È una gara su misura per le Audi Quattro: vedrete, faranno di noi ciò che vorranno». Con queste parole Walter Röhrl presenta il suo pronostico sul Rally di Nuova Zelanda '83 che sta per iniziare. Ma già le prime prove speciali si impegnano a contraddire il pronostico del pilota tedesco, immediatamente in lotta per la prima posizione, con la sua Lancia Rally, con la Quattro di Stig Blomqvist. I due sono inseguiti da un'altra Quattro: quella di Michèle Mouton, estremamente a suo agio nelle lunghissime ed estenuanti speciali. La pilotessa francese si porta anzi in testa prima del termine della prima tappa. Nel corso della prima speciale Mikkola perde oltre venti minuti per problemi alla distribuzione alla sua Quattro, e si trova 59. in classifica. Al termine della prima tappa il primo colpo di scena: Blomqvist viene tolto di gara sugli sviluppi di un reclamo presentato dalla Lancia in ragione della tardiva iscrizione del pilota svedese al rally. La seconda tappa mostra la eccezionale rimonta di Mikkola, che si porta in quarta posizione per poi ritirarsi in seguito a problemi all'accensione. La gara vive del confronto Mouton-Röhrl, con il pilota tedesco impegnatissimo (prendendo anche qualche rischio) a rimontare sulla Audi della francese. Il rally sembra ormai stabilizzato su questi valori, con Bettega, che era terzo, rallentato dallo scontro con una mucca presente sulla strada, e Salonen in splendido recupero con la Nissan. Nella più completa instabilità meteorologica la gara prosegue senza grosse sorprese, fino a quando, a sole sei prove dalla fine, il motore della Quattro della Mouton si ammutolisce improvvisamente, lasciando a Röhrl via libera verso un successo del tutto insperato, precedendo sul traguardo di Auckland Salonen, Bettega e l'altra Nissan del kenyota Shekhar Mehta. □

I «numeri»

Ore effettive di corsa: **49 e 48'**
 Ore di riposo fra le tappe: **33 e 07'**
 Ps più corta: **2,6 km (nella 2. tappa)**
 Ps più lunga: **72,16 km (nella 4. tappa)**
 Distanza complessiva: **2606 km, di cui 1083 su 45 ps**
 Media distanze: **km 24 ogni ps**

Gli organizzatori

Sanyo Rally of New Zealand, 14A Gillies Ave., Newmarket, Auckland (P.O. Box 9804 Newmarket, Auckland 1). Tel. 09/54.05.56. Telex 60680 SCS-NZ

L'albo d'oro dal '75 a oggi

1975	Marschall-McWatt	Ford Escort RS
1976	Cowan-Hillman	Avenger
1977	Bacchelli-Rosetti	Fiat 131 Abarth
1978	Brookes-Porter	Ford Escort RS
1979	Mikkola-Hertz	Ford Escort RS
1980	Salonen-Harjanne	Datsun 169j
1981	Donald-Lancaster	Ford Escort RS
1982	Waldegaard-Thorszelius	Toyota Celica
1983	Röhrl-Geistdörfer	Lancia Rally

Il rally ha avuto validità mondiale in cinque edizioni: 1977-'79-'80-'82 e '83.

Gli altri arrivi «iridati» '84

MONTECARLO

1. Röhrl-Geistdörfer	(D-D)	Audi Quattro	in 8h52'29"
2. Blomqvist-Cederberg	(S-S)	Audi Quattro	a 1'13"
3. Mikkola-Hertz	(SF-S)	Audi Quattro	a 12'40"

SVEZIA (solo mondiale piloti)

1. Blomqvist-Cederberg	(S-S)	Audi Quattro	in 4h16'45"
2. Mouton-Pons	(F-I)	Audi Quattro	a 7'27"
3. Eklund-Whittock	(S-GB)	Audi Quattro	a 16'42"

PORTOGALLO

1. Mikkola-Hertz	(SF-S)	Audi Quattro	in 7h35'32"
2. Alen-Kivimaki	(SF-SF)	Lancia Rally	a 27"
3. Bettega-Parissinot	(I-I)	Lancia Rally	a 22'49"

SAFARI

1. Waldegaard-Thorszelius	(S-S)	Toyota Celica T.	in 15h25'
2. Aaltonen-Drews	(SF-EAK)	Opel Manta 400	a 11'
3. Mikkola-Hertz	(SF-S)	Audi Quattro	a 23'

TOUR DE CORSE

1. Alen-Kivimaki	(SF-SF)	Lancia Rally	13h24'56"
2. Biasion-Siviero	(I-I)	Lancia Rally	a 4'15"
3. Ragnotti-Thimonier	(F-F)	Renault 5 turbo	a 8'20"

ACROPOLI

1. Blomqvist-Cederberg	(S-S)	Audi Quattro	in 10h 41'51"
2. Mikkola-Hertz	(SF-S)	Audi Quattro	a 3'07"
3. Alen-Kivimaki	(SF-SF)	Lancia Rally	a 14'10"

Gli orari (in ore locali. Sottrarre 10 ore per tradurli in ore italiane)

Sabato 23 giugno

Partenza 1. tappa (Auckland)	ore 10.00
Arrivo 1. tappa (Auckland)	22.00
Dist. totale: km 575, di cui 264 su 12 ps	

Domenica 24 giugno

Partenza 2. tappa (Auckland)	10.00
Arrivo 2. tappa (Rotorua)	22.12
Dist. totale: km 628, di cui 207 su 10 ps	

Lunedì 25 giugno

Partenza 3. tappa (Rotorua)	9.00
Arrivo 3. tappa (Rotorua)	22.41
Sosta di due ore (14.00-16.00) a Rotorua	
Dist. totale: km 609, di cui 287 su 12 ps	

Martedì 26 giugno

Partenza 4. tappa (Rotorua)	7.00
Arrivo 4. tappa (Auckland)	20.55
Dist. totale: km 794, di cui 325 su 11 ps	

Le classifiche

PILOTI (dopo 6 gare)

1. Blomqvist	(Audi)	p. 63
2. Alen	(Lancia)	60
3. Mikkola	(Audi)	59
4. Bettega	(Lancia)	34
5. Biasion	(Lancia)	31
6. Röhrl	(Audi)	26
7. Waldegaard	(Toyota)	20
Ragnotti	(Renault)	20
9. Mouton	(Audi)	15
Aaltonen	(Nissan)	15
11. Eklund	(Audi)	12
Mehta	(Nissan)	12

MARCHE (dopo 5 gare)

1. Audi	p. 78
2. Lancia	70
3. Renault	36
4. Toyota	28
5. Volkswagen	21
6. Nissan	20
7. Opel	18
8. Peugeot	12
9. Alfa Romeo	9
10. Citroën	4
11. Vauxhall	2
Mazda	2



LA QUATTRO DI BLOMQVIST NEL NUOVA ZELANDA '83 (FotoBishop)



LA 037 DI BETTEGA. TERZO LO SCORSO ANNO (FotoBishop)

The Sanyo
Rally of New Zealand
SANYO

Antipodi per due

segue

costituito quasi interamente di uno sterrato velocissimo quasi come l'asfalto. Una gara che esalta le qualità di resistenza e affidabilità di vetture e piloti».

La risposta Lancia, ad Acropoli finito, non ha tardato più di tanto.

«Il mondiale non è ancora compromesso — si è detto a Torino — per questo abbiamo deciso di affrontare la battaglia che si svilupperà in Nuova Zelanda. L'esperienza dello scorso anno ci ha insegnato che il percorso del rally non è completamente a favore delle quattro ruote motrici, e la corsa al titolo ci offre ancora la possibilità di sfruttare un episodio a noi favorevole quale la Nuova Zelanda potrebbe rivelarsi. E poi c'è da considerare la posizione di Alen: è quanto mai in lizza per il titolo piloti, ed è nostra intenzione aiutarlo a fare suo questo obiettivo».

Anche sull'isola agli antipodi vivrà quindi la battaglia Audi-Lancia, e questo è già più che

sufficiente ai fini dell'interesse per la gara.

GLI ALTRI. Non ci sarà la Peugeot 205 turbo 16. La neonata vettura francese, immediatamente assunta al ruolo di protagonista nelle due gare mondiali finora disputate, avrebbe certamente avuto una parte di estremo interesse nella lotta per la vittoria, o almeno in quella di elemento di disturbo per l'una o l'altra fazione. Ma a Parigi si è preferito sfruttare i due mesi che mancano al prossimo appuntamento europeo, il 1000 Laghi, in Finlandia, per perfezionare la preparazione della vettura, e per consentire ad Ari Vatanen di scendere in gara con tutti i mezzi utili per puntare al suc-

cesso pieno. Non mancheranno però altre due possibili sorprese: Toyota e Nissan. Una Celica turbo sarà guidata dalla superpromessa finlandese Juhha Kankkunen, considerato quasi all'unanimità un sicuro pilota «top» della nuova generazione; una seconda sarà affidata a Bjorn Waldegaard, primo al traguardo di Auckland due anni fa e vincitore del Safari dell'aprile scorso. Pur non essendo in grado di impensierire le Quattro e la 037 in fatto di velocità, la vettura giapponese potrebbe vedere esaltate dalle quattro lunghe tappe neozelandesi le proprie doti di affidabilità, che le consentirono appunto di trionfare al Safari senza accu-

sare il minimo contrattempo tecnico per tutta la durata del rally. Due saranno anche le Nissan 240 RS in campo. Una verrà guidata dall'equipaggio locale Cook-Jones, mentre la seconda avrà al volante il finlandese Timo Salonen. Anche la Nissan non sembra possedere quegli attributi necessari a finire fra i primissimi, soprattutto in considerazione del clima di debolezza tecnica riscontrato all'Acropoli. Il parco vetture partecipanti è completato da una serie di Ford Escort RS guidate da equipaggi locali, cui si aggiungono una Renault 5 turbo e una Vauxhall che ben difficilmente reciteranno parti di rilievo.

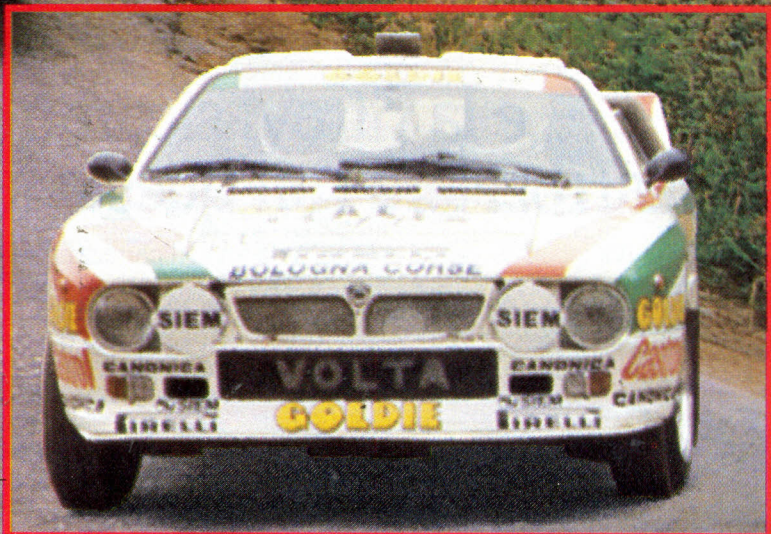
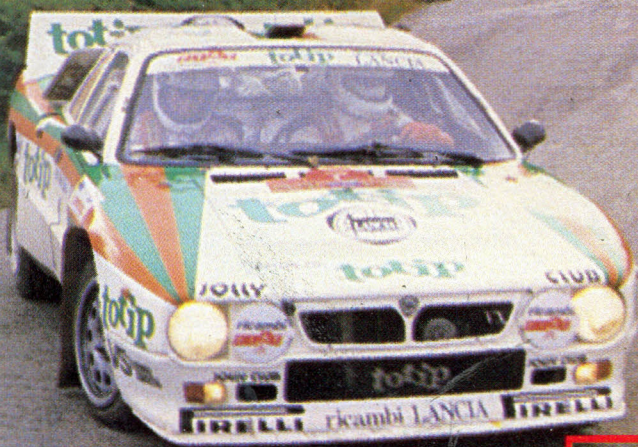
IL PERCORSO. L'isola più settentrionale neozelandese ospiterà oltre 2600 chilometri di percorso di gara quasi interamente su sterrato: una sola ps sarà interamente di asfalto, per poco più di due chilometri sulle strette strade di una cittadina. Oltre mille chilometri saranno basati su 45 prove speciali, trentadue delle quali avranno luogo alla luce del giorno e diciassette delle quali saranno identiche al rally '83. Quasi tutto il percorso sarà caratterizzato da un ingrediente comune: un forte vento battente, tipico dell'isola, che assume a tratti una violenza davvero eccezionale. Anche a questo vento è affidato quanto di incerto c'è ancora in questo mondiale rally. (r. b.)

I «top» al via

1. Röhrl-Geistdörfer	Audi Quattro
2. Waldegaard-Thorszelius	Toyota Celica TC turbo
3. Blomqvist-Cederberg	Audi Quattro
4. Mikkola-Hertz	Audi Quattro
5. Salonen-Harjanne	Nissan 240 RS
6. Alen-Kivimaki	Lancia Rally
8. Kankkunen-Gallagher	Audi Quattro
9. Wittmann-Diekman	Audi Quattro
10. Cook-Jones	Nissan 240 RS
11. Stewart-Parkhill	Ford Escort RS
12. Allport-Freeth	Ford Escort RS
15. Robson-Campbell	Mitsubishi Lancer turbo
16. Robertson-Andrews	Vauxhall Chevette HSR
17. Bagard-Coutelier	Renault 5 turbo
18. Tulloch-Paterson	Ford Escort RS
19. Jennings-Robb	Ford Escort RS
20. Davidson-Piercy	Ford Escort RS



Dopo la quarta gara di campionato sono «Vuda» (FotoStudio'83) e Cunico (Attualfoto) i piloti più accreditati di successo finale nell'Open



I duellanti

Partito come quasi certo vincitore del campionato, Vudafieri trova ora sulla strada che porta al titolo un recuperato Cunico, forte della Lancia Rally ex-«Tony». Sarà sfida a due? «Lucky», attuale capoclassifica, Cerrato e Del Zoppo, secondo e terzo, non sono d'accordo

di Roberta Gremignani

PORTOFERRAIO - Come una bellissima storia d'amore che ha attraversato una pausa di crisi e poi si è ricostruita meglio di prima, il rapporto fra il rally più amato d'Italia e gli addetti ai lavori si è rinsaldato, dopo la forzata interruzione del 1983. Siamo tornati all'Elba con il rinnovato entusiasmo di vivere quella che era rimasta nei ricordi come la gara più affascinante: un luogo incantevole, un percorso impegnativo e concentrato, un clima di vacanza. Le aspettative, «caricate» dal vuoto della passata stagione, non sono andate deluse, anzi. Con il posto, le strade e il clima, rimasti ovviamente immutati, abbiamo trovato una componente inedita: un nuovo spirito organizzativo, più professionistico e moderno. In questo è risultato certamente determinante, e non solo dal punto di vista economico l'apporto dello sponsor. Totip, il quale, oltre al finanziamento che ha permesso all'Elba di tornare a calendario, ha portato agli elbani l'entusiasta e disinteressata collaborazione dei molti personaggi competenti che gravitano intorno alla sua squadra. Una super-organizzazione che ha fatto dimenticare l'Elba come rally «bello ma povero», ponendolo in un solo colpo al livello del rinomatissimo «Costa Smeralda», dando corpo a un antagonismo — quello che sicuramente si creerà d'ora in poi fra le nostre due splendide manifestazioni — che non fa che dare sempre maggior prestigio al ralismo italiano.

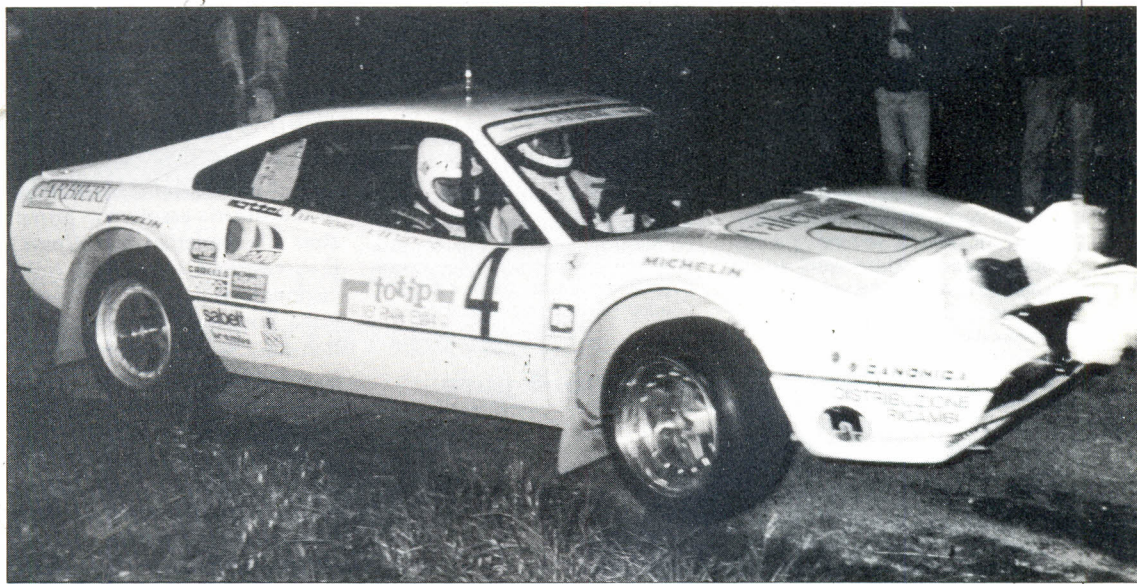
ELBA RICCA. Un'Elba «ricca», quindi, quella del 1984, non solo di sponsorizzazioni e idee organizzative, ma anche di argomenti agonistici. Un'Elba che ha rimescolato nuovamente le carte del campionato, dopo che il «4 Regioni» pareva avere razionalizzato la classifica. Sembra sia il «leit-motiv» della stagione, il fatto che le Lancia ufficiali debbano faticare per

conquistare quei campionati cui le ha destinate Cesare Fiorio, e che soltanto qualche mese fa eravamo tutti convinti non potessero sfuggire loro di mano. È così nel Cir per Tabaton-Tedeschini e si può dire lo stesso di Vudafieri-Pirollo nell'Open. Qualcuno dice che è la giusta punizione perché la Lancia quest'anno ha voluto limitare la propria presenza nei singoli campionati a una sola vettura, diminuendo quindi interesse e spettacolarità di ciascuna gara, certa di potere agguantare facil-

delle squadre Jolly-Totip e Martini abitualmente impegnate nel mondiale.

OPEN PER CINQUE. Con Vudafieri, a disputarsi il titolo saranno altri quattro piloti. «Lucky» attuale leader della classifica, sta accarezzando il sogno di agguantare ora, da privato, ciò che non gli riuscì in giovane età, quando era pilota ufficiale. Il «Lucky» poco incisivo e soprattutto sfortunato o eccessivamente irruente delle ultime stagioni pare scomparso. Al suo posto abbiamo trovato

pilota della Opel ha mostrato di sapere «disturbare» non poco l'alfiere della Ferrari. Resta da vedere fino a quando Dario avrà voglia di rischiare al massimo per riuscire a portare a casa nulla di più di un buon piazzamento. Per lui c'è poi anche la prospettiva di essere assorbito da qualche altra squadra, visto che, eccetto Del Zoppo, il panorama ralistico italiano non offre giovani sufficientemente appetitosi. Se così fosse, la Opel, che al momento non ha in prospettiva alcuna vettura di nuova



«Lucky»-Berro su Ferrari: un secondo posto all'Elba che vale il primo posto in campionato (Attualfoto)

mente il successo. Rimangono ora da disputare cinque prove del campionato Open, una delle quali è quel Rally di Sanremo che, sulla carta, si presenta «proibitivo» ai comuni mortali, vista la presenza delle più forti squadre del mondo. Sanremo potrebbe comunque essere l'occasione per Vudafieri di recuperare parte del terreno perduto, dato che sulla carta è, fra gli italiani dell'Open, quello che nella gara mondiale può disporre di mezzi tecnici e organizzativi superiori, grazie all'appoggio

all'Elba un pilota combattivo e, poco incline all'errore, che sa sfruttare al meglio la potenza della Ferrari e il proprio mestiere. All'Elba è stato velocissimo e ci sono le premesse perché continui a essere il più pericoloso antagonista di Vudafieri nella caccia al campionato. Cerrato ha un solo punto meno di «Lucky» in classifica, ma si trova anche diversi cavalli in meno nel motore e una vettura troppo «vecchia» come concezione. Malgrado ciò, su certi terreni il

concezione, non avrebbe argomenti validi e tangibili per convincere il suo pilota a restare nei ranghi.

ASPETTANDO PEUGEOT. Il terzo posto del campionato è occupato per il momento da Gianni Del Zoppo che, come dicevamo, è la rivelazione della stagione. Il comasco è per il momento colui che ha meno possibilità di vittoria, visto che la sua vettura gli permette unicamente di sperare nelle disgrazie

segue

I duellanti

segue

zie altrui, ma il discorso potrebbe mutare radicalmente se la Peugeot Italia riuscisse a convincere Todt ad affidare una terza 205 Turbo 16 per il Rally di Sanremo a Del Zoppo, e a lasciargli poi la vettura anche per disputare il Rally di San Marino. È una carta che la Peugeot Italia non può permettersi di scartare perché è l'unica possibilità tangibile, a breve termine, che questa squadra ha poi di imporsi nel campionato italiano. Quarto antagonista di Vudafieri è d'ora in poi il ritrovato Cunico, che ha ereditato la Lancia-Goldie di «Tony». Il giovane vicentino malgrado le vicissitudini degli ultimi mesi, all'Elba è apparso più maturo e capace di controllare il proprio ritmo di gara. I suoi denigratori ricordano che Franco è solito «lasciarsi andare» dopo il primo successo stagionale e diventare un pessimo amministratore delle proprie gare. Noi crediamo invece che il «licenziamento» di Casa Lancia abbia fatto crescere Cunico più di molte altre esperienze, e che quindi il ragazzo veneto si trovi ora pronto per dimostrare di meritare di essere ripreso in considerazione come pilota professionista. Ha davanti a sé cinque gare per farlo e, siamo certi, non si lascerà sfuggire l'occasione per cercare anche di conquistare quel titolo che doveva essere suo già lo scorso anno. □



Da Cerrato e dalla sua Manta 400 ci si attende ancora qualche sorpresa (FotoStudio'83)

■ **APPELLO LUPIDI** - All'Elba Livio Lupidi ha cercato di mettersi in contatto con il signor Alberto Liarilli che era presente all'incidente occorsogli al rally «4 Regioni», ma non c'è riuscito. Il signor Liarilli è pregato di contattare Lupidi al numero telefonico 040/ 568252.
 ■ **CANONICA 2 SU 2** - Successo al Rally dell'Elba anche per il simpatico Mauro Canonica. I cerchi prodotti dal gommista astigiano equipaggiavano infatti sia la Lancia di Cunico sia la Ferrari di «Lucky».

Vittoria Chieri Corse in prima zona

Conte di Carmagnola

ENRICO BELTRANDI, venticinquenne industriale di Mondovì, è l'uomo che ha dato la prima vittoria assoluta in prima zona alla scuderia Chieri Corse. È successo a Carmagnola, rally nazionale valido per la Coppa Italia con coefficiente 5, dove Beltrandi si era presentato per la seconda volta alla guida di una Ascona 400 Conrero gruppo B. Il debutto su questa vettura, era stato sfortunatissimo ed era avvenuto al «Team '971», concluso da Bertrandi con un ritiro quando si trovava al settimo posto assoluto. Poi, a Carmagnola come detto, ecco il sospirato successo.

«Ero partito — dice Beltrandi — con qualche speranza, soprattutto grazie al forfait del favorito d'obbligo, Josy Barbero. Senza di lui si poteva sperare, e infatti ci siamo trovati in tre o quattro a lottare. Poi Rosselli ha avuto qualche problema, sono riuscito a contrastare bene Capellino ed ecco il risultato. Penso che, tolto Barbero, mi sia possibile gareggiare alla pari con gli altri piloti della prima zona. Cerco di sfruttare la mia macchina nello stretto e in discesa, le situazioni che

mi piacciono di più e nelle quali l'Ascona 400 è più competitiva».

— Qual è il tuo programma?
 «Ho preso l'Ascona 400 in comune con Alessandro Botto, e disputeremo un po' di gare a testa. Io ho per ora in programma Vesime e Novara, poi si vedrà».

— Come ti trovi con l'Ascona gruppo B?

«È una macchina che si difende bene: certo ha qualche problema nei confronti della 037, ma può dire la sua. C'è stato al «Team 971» un problema relativo alla distribuzione, e abbiamo dovuto montare un diverso albero a camme che alza di parecchio la coppia, rendendo più difficoltosa la guida. Speriamo di trovare la soluzione giusta il più presto possibile».

— Prevedi solo gare nazionali nel tuo futuro?

«Mi piacerebbe fare qualcos'altro, ma non ho molto tempo a disposizione e poi i costi sono notevoli. Magari tornerò al mio vecchio Gruppo A (Beltrandi correva con una Ascona gruppo A lo scorso anno, sua seconda stagione di gare) per fare il Rally di Limone Piemonte».

(S.r.)

Così l'Open d'Italia dopo 4 gare

PILOTI	TARGA FLORIO 29-31/3	COSTA SMERALDA 26-29/4	QUATTRO REGIONI 18-20/5	ISOLA D'ELBA 7-9/6	LANA 28-30/6	COLLINE DI ROMAGNA 26-28/7	PIANCAVALLO 31/8-2/9	SANREMO 30/9-6/10	SAN MARINO 8-11/11	TOTALE UTILE
1. «Lucky»	15	10	—	15						40
2. Cerrato	—	12	15	12						39
3. Del Zoppo	10	6	12	8						36
4. Vudafieri	—	—	20	10						30
5. «Tony»	20	—	—	—						20
Toivonen	—	20	—	—						20
Cunico	—	—	—	20						20
8. Bentivogli	8	—	8	—						16
9. Capone	—	15	—	—						15
10. Rayneri	—	—	10	4						14

LA SITUAZIONE NEI GRUPPI

Gruppo N: 1. Fabbri p. 57; 2. Chiti 44; 3. Pocellana 33; 4. Carrota 20; 5. Gerbino 16; 6. Satta 15; 7. Barba 12; 8. Andolfi e Scarpis 10; 10. Joy e Mattenini 8.

Gruppo A: 1. Rayneri p. 54; 2. Bentivogli 51; 3. Noberasco 24; 4. Montalto 17; 5. «Tachine», Cravero e Grossi 16; 8. Savioli 13; 9. Piazza e Spada 12.

Gruppo B: 1. «Lucky» p. 80; 2. Cerrato 78; 3. Del Zoppo 72; 4. Vudafieri 60; 5. «Tony», Toivonen e Cunico 40; 8. Capone 30; 9. Zanini 24; 10. Servia e Cerutti 16.

Si è conclusa la quinta Scuola Rally Opel-AS

Attenti a quei due

Sono un piemontese e un emiliano il pilota e il navigatore vincitori, che gareggeranno in un prima serie con la Manta gr.A di Conrero

PUGNOCHIUSO - «Mi sono regalata un sogno». Questo breve messaggio scritto su una cartolina racchiude sinteticamente la felicità e le grandi emozioni dei venti giovani aspiranti piloti-navigatori che hanno preso parte alla quinta edizione della Scuola Rally Opel-Autosprint, svoltasi la scorsa settimana nell'incantevole scenario del Gargano. Per regioni di spazio non è possibile riportare le impressioni di ogni singolo partecipante, né quelle della fiorentina Monica Cappugi, autrice del messaggio da cui abbiamo preso a prestito le parole di apertura, nella certezza che queste interpretino le sensazioni di ogni partecipante. A questo proposito, prima di entrare nel merito del corso vero e proprio, vogliamo evidenziare due fattori importanti che hanno caratterizzato questa manifestazione. In primo luogo la serietà e l'impegno con cui i venti fortunati, nessuno escluso, hanno affrontato quello che, per questioni ambientali-stagionali unite all'età media (20 anni) degli allievi, avrebbe potuto risolversi in un piacevole soggiorno balneare. Il programma giornaliero molto intenso (preparazione fisica e lezioni teoriche mattutine e interi pomeriggi alla guida della Manta gruppo A preparata dal «mago» Virgilio Conrero sull'anello sterrato di Santa Tecla) non ha lasciato infatti che brevissimi intervalli, difficilmente sfruttabili ai fini dell'abbronzatura. Massimo Fiduci, direttore sportivo della GM Italia e coordinatore del corso, non ha mai dovuto ricorrere a richiami per il mancato rispetto degli orari fissati, e anche il non troppo gradito appuntamento mattutino con la preparazione atletica curata dall'inflexibile professor Guerra non ha creato defezioni rilevanti.

IL GRUPPO. L'altro fattore decisamente positivo è costituito dallo spirito di gruppo che ha caratterizzato questo corso, quattordici ragazzi, e sei ragazze provenienti da tutte le regioni d'Italia e di diversa estrazione

socio-economica culturale, in meno di 12 ore dal loro primo incontro hanno dato ampia dimostrazione di come il termine «amico» non invecchi con il susseguirsi delle generazioni, ma ne esca, anzi, ulteriormente rafforzato. «Bella forza — dirà qualcuno — questi ragazzi hanno in comune la passione motoristica». Certamente, ma se il «morbo» dell'auto detiene meri-

ti di questo tipo, sarebbe il caso di augurarsi che si trasformi presto in epidemia, magari a scapito di altre discipline sportive. Non bisogna dimenticare inoltre che al termine di questo stage rallistico un solo equipaggio avrebbe acquisito il diritto di partecipare a un rally a totale carico della Opel. Ebbene, nonostante il fattore competitivo

segue



L'equipaggio già in gara domenica 24

Esordio immediato

PUGNOCHIUSO — Venerdì sera, sulla terrazza del complesso turistico splendidamente affacciata sul meraviglioso mare di Pugnochiuso che di lì a poco avrebbe ospitato la cena conclusiva della 5. Scuola Rally, c'erano alcune persone letteralmente rose dall'emozione e dalla curiosità. Si trattava dei venti ragazzi — e ragazze — partecipanti al corso, i pensieri di ognuno dei quali erano rivolti quasi unicamente a chi sarebbero stati i due «eletti», quelli cioè scelti come vincitori e che avrebbero quindi disputato un rally di prima serie con la Manta gr. A Conrero messa gratuitamente a disposizione dalla GM Italia. Dopo il saluto porto ai presenti da Massimo Fiduci, «supervisore» assoluto dei sei giorni del corso, dal dottor Scheneberger, presidente della GM Italia e del direttore di Autosprint, Italo Cucci si è passati alla consegna dei diplomi di partecipazione ai venti ragazzi, dopo di che «Rudy» ha augurato a tutti buon appetito. La protesta non ha tardato un secondo a farsi sentire. «Ma come — hanno detto i venti quasi all'unisono — non ci dite chi sono i vincitori?». Finito lo scherzo, i due fortunatissimi fra i fortunati hanno finalmente avuto un volto: Francesco Barbero è stato eletto fra i piloti, Pietro Antonelli fra i navigatori. I due, visibilmente emozionati, hanno ringraziato non riuscendo a nascondere il misto di gioia estrema e incredulità che li stava possedendo, e di sono abbracciati, fra gli applausi ora fragorosi dei loro compagni di corso. Ma le sorprese — e le gioie — non erano ancora finite. Nemmeno un'ora era passata quando il presidente dell'AC Foggia ha annunciato la strabiliante notizia: Barbero e Antonelli potranno anticipare il loro esordio come equipaggio su un campo di gara già dalla prossima settimana, nel Rally dei Monti Dauni che si correrà sulle strade pugliesi domenica 24 giugno. Sarà l'AC stesso ad accollarsi tutte le spese relative alla gara, mentre la GM Italia metterà a disposizione una Opel Corsa gruppo N. Al termine della serata Ketty Tabakov, addetta alle pubbliche relazioni della Sabelt Britax, ha «rifornito» i due vincitori di due cinture di sicurezza da competizione e di un congruo quantitativo di quaderni per note. (w.l.)



Sopra, l'abbraccio entusiasta fra Barbero e Antonelli, vincitori della Scuola Rally. A fianco, un momento del corso (FotoMarchetti)

Chi sono i vincitori

CHI SONO i due vincitori della 5. Scuola Rally Opel-Autosprint?

FRANCESCO BARBERO, eletto fra i piloti, è nato a Torino il 2 gennaio 1964, e risiede ad Aosta, dove collabora con il fratello alla conduzione di una concessionaria Volvo. Ha ottenuto lo scorso anno il diploma di geometra ed è ora iscritto alla facoltà universitaria di Scienze Politiche. Pratica lo sci e il tennis. Ha già partecipato a tre rally nazionali con una Fiat 127, concludendo con due ritiri e un piazzamento di classe. Dopo questa esperienza spera di iniziare a gareggiare seriamente nel gruppo A. Cerrato, Ormezzano e Noverasco sono i modelli di pilota cui si ispira, non ama la guida «ragionata» e predilige quelli con stile «sporco».

PIETRO ANTONELLI, vincitore fra i navigatori, risiede a Castiglione dei Pepoli, in provincia di Bologna, dove è nato il 2 ottobre 1962. Perito agrario, lavora alla delegazione locale dell'AC Bologna ed è commissario di percorso dell'AC Firenze. Non pratica regolarmente alcuna attività sportiva, ama la fotografia e il cinema, con particolare predilezione per i generi di giallo e avventura. Soprannominato «Toivonen» per la somiglianza fisica con il campione finlandese, ha in «Rudy» il suo ideale di navigatore.

■ **ELI-ELBA.** Anche al Rally dell'Elba il cielo è stato discretamente popolato durante lo svolgimento della gara. Due elicotteri della Totip hanno controllato dall'alto tutto il corso della lunghissima — e per questo potenzialmente più pericolosa delle altre — Ronde Totip.

Attenti a quei due

segue

sentito da tutti, i venti partecipanti hanno deciso fin dal primo giorno che gli «sconfitti» avrebbero curato l'assistenza all'equipaggio vincente nella gara premio.

I VINCITORI. Prossimamente daremo un ampio resoconto sulla cronaca relativa ai sei giorni del corso, che è stato curato da Dario Cerrato e Gepi Cerri per la parte pratica, da «Rudy» per quella teorica, con la presenza del dottor Andrea Ulivi e del preparatore Virgilio Conrero sotto l'assidua vigilanza di Massimo Fiduci e con l'apporto del simpaticissimo Enzo Spicaglia. Al termine del corso sono risultati vincitori Francesco Barbero (pilota) e Pietro Antonelli (navigatore). I due formeranno l'equipaggio che alla guida di una Opel Manta gruppo A disputerà un rally nazionale a spese della GM Italia.

Walter Leverone

■ **RINVIO NICASTRO.** L'8. edizione della Cronoscalata Nicastro-Passo di Acquabona programmata per domenica 24 giugno, è stata rinviata. Con molta probabilità si correrà il 7 ottobre.

■ **CINOTTO DI NOTTE.** Lo sponsor «Bonneville», che veste con il proprio abbigliamento l'Audi Sport Italien Team, ha fatto realizzare il marchio da cucire sulle tute di Cinotto e Radaelli in tessuto fosforescente. La cosa si è dimostrata anche utile, perché serve ad individuare i piloti di notte, specialmente il navigatore che è quello che «cammina» di più nel buio.

■ **TORNA PAPÀ BORETTI.** Massimo Boretti, assente al Rally del Carso, è diventato padre in quei giorni di un bimbo che è stato chiamato Francesco. Esauditi i compiti di bi-genitore, il pilota del Prato Rally Club tornerà al volante al Rally di Limone Piemonte.

■ **GIANNI IN PISTA.** Di ritorno dall'Elbà, Gianni Del Zoppo ha fatto sosta, con la fidanzata Elisabetta, a Varano, dove ha assistito alla gara valida per la Coppa Samba Rallye. Il comasco si è molto entusiasmato ed ha promesso al P.R. del Trofeo, Federico D'Amore, che presto lo vedremo al volante della vettura riservata ai Vip che la Talbot invita di volta in volta a cimentarsi in pista.

I progetti Opel per l'85

Futuro a quattro

PUGNOCHIUSO. Nella cornice spensierata della Scuola Rally i responsabili della GM Italia hanno avuto anche il modo di gioire su quella che è l'attuale posizione di Cerrato-Cerri, equipaggio ufficiale della Casa, nel campionato Open. Una seconda posizione a un solo punto dal capolista «Lucky» che ha già causato qualche variazione nei programmi sportivi '84 della compagine, come ha confermato Herard Spranger, direttore della sezione vendite della Casa in Italia.

«Avremmo dovuto disputare solo alcune gare. — ha affermato Spranger — Le prossime avrebbero dovuto essere Sanremo e San Marino, ma abbiamo deciso che saremo al via del Rally delle Lana, in programma a Biella dal 28 al 30 giugno. Sia l'equipaggio sia i responsabili della squadra non vogliono infatti rinunciare ad alcuna possibilità, proprio ora che la situazione è più rosea di quanto ci siamo attesi a inizio stagione. Dopo Biella valgheremo gara per gara su quale linea proseguire».

A Spranger abbiamo anche domandato quali sono i progetti futuri rallistici della Casa, per provvedere alla sostituzione della Manta 400 ormai scarsamente competitiva con

le avversarie più recenti.

«Anche la prossima stagione italiana inizierà con la Manta 400. Solo verso la prossima estate dovrebbe vedere la luce la nuova vettura su cui stiamo lavorando, che sarà impostata sulle direttive assunte dalle nuove nate dell'ambiente: trazione integrale e dimensioni contenute. Niente è ancora certo per quanto riguarda il posizionamento del motore, che potrebbe essere anteriore o centrale, né per quale sarà la carrozzeria, che potrebbe ispirarsi alla nuova Kadett. Nell'85 si intensificherà anche l'impegno mondiale della Casa, in ottica di una partecipazione completa alla stagione seguente».

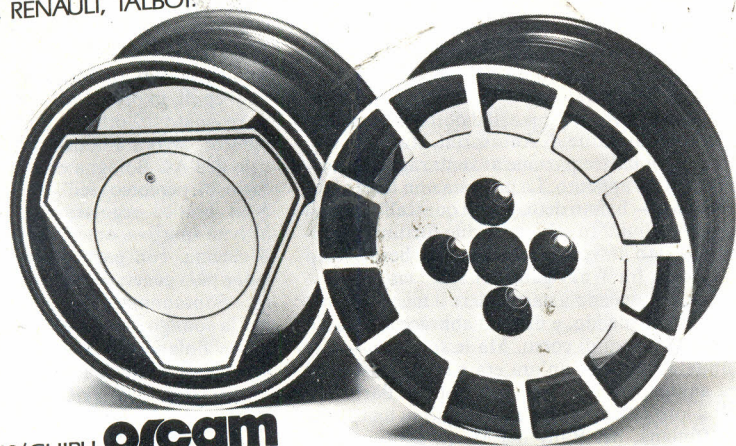
Spranger non ha neppure accennato a quello che avrebbe dovuto essere il progetto più prossimo della Casa, ovvero quella Kadett a trazione solamente anteriore che si sarebbe dovuta vedere già da quest'anno. Il progetto pare completamente «giubilato», allo scopo appunto di intensificare l'impegno sulle realizzazioni della 4x4 su cui la Opel punta ora tutte le aspettative, e che dovrebbe già dal prossimo autunno avere caratteristiche più definite.

INFOR

aerodinamica e design

TIPO 610 - Cerchio in lega leggera con lucidatura al diamante. Viene prodotto nelle misure 5,5x13 e 6x13 per auto ALFA ROMEO, FIAT, LANCIA, VW, AUDI, FORD, OPEL, RENAULT, TALBOT.

GHIBLI - Cerchio in lega leggera con lucidatura al diamante. Viene prodotto nelle misure 5x13 per FIAT, LANCIA, VW, AUDI e 5,5x13 per OPEL, PEUGEOT, VOLVO, ALFA ROMEO, TALBOT.



TIPO 610/GHIBLI **o/cam**

distribuito in esclusiva da:

INFOR DISTRIBUZIONE COMPLEMENTI SPORTIVI

Direzione Commerciale: 44049 VIGARANO MAINARDA - Ferrara
Via Cento, 42c - Telefono 0532.436456 ric. automatica
solo nei migliori autoaccessori e nei concessionari auto della tua città

KARTING/Euro 100 int. A

Apri Sospiri

FANO — Vincenzo Sospiri si è imposto nella prima prova del campionato europeo riservato alla classe 100 Intercontinentale A, svoltasi sulla pista del Mare di Fano. Alle sue spalle si è classificato Stefano Modena, attuale campione in carica, che ha dovuto partecipare ai recuperi per entrare nel lotto dei finalisti, causa la bandiera nera e una collisione durante gli incontri di gruppo. (g. p.)

KARTING

Fano, 17 giugno 1984

Prima prova campionato europeo classe 100 Intercontinentale A

Finale: 1. Vincenzo Sospiri (I) (Dap-Dap); 2. Modena (I) (Dap-Dap); 3. Munkholm (DK) (Dino-Dino); 4. Cheli (F) (Kali-PCR); 5. Frentzen (D) (Dino-Yamaha); 6. Johansson (S) (Birel-Parilla); 7. Blanken (H) (Kali-PCR); 8. Borghetti (I) (Dap-Dap); 9. Hellberg (S) (Birel-Parilla); 10. Montani (I) (All Kart-PCR).

Finale Trofeo Città di Fano Junior: 1. Giovanni Bonanno (I) (Kali Kart-PCR); 2. Morbidelli (I) (Birel-Parilla); 3. Muller (F) (Hutless-PCR); 4. Colciago (I) (Birel-Parilla); 5. Simoni (I) (All Kart-Sirio).

Finale Coppa della Federazione: 1. Heckly (F) (GBH-Petri); 2. Marti (E) (Tecno-PCR); 3. Orlando (I) (Kali-PCR); 4. Drudi (I) (All Kart-Parilla); 5. Schall (F) (Alfa-Dap); 6. Hunt (GB); 7. Holsen (DK); 8. Vartecco (I); 9. V.D. Es (H); 10. Kiliereich (DK).

■ **AUTO MEETING.** Organizzata dal centro Turistico Giovanile di S. Giovanni di Casarza (PN) si svolgerà domenica 24 giugno la terza edizione del meeting automobilistico, manifestazione che prevede prove di abilità alla guida su asfalto e sterrato. Le iscrizioni si accettano presso il bar Acli di S. Giovanni di Casarza, tel. 0434/86.93.32-86.227.

EURO F.2/Thackwell splendido vincitore anche a Pau

Allegria, Mike!

Il neozelandese sul circuito cittadino francese ha collezionato il suo quinto (su sei gare) successo stagionale. Domenica a Hockenheim la 7. tappa di un campionato ormai «attribuito»

di Daniele Buzzonetti



PAU — Adesso la domanda d'obbligo è: riuscirà Mike Thackwell a perdere una gara? Il neozelandese infatti lunedì scorso ha vinto anche sul circuito cittadino di Pau portando con ciò il totale dei suoi successi stagionali a 5 su sei gare. Nella corsa che non ha vinto arrivò secondo, dietro al compagno di squadra Moreno. Il «fattaccio» accadde l'8 aprile scorso ad Hockenheim. Domenica il calendario dell'europeo ripropone proprio Hockenheim: è da presumere che Mike vorrà prendersi una legittima «rivincita» sull'unica pista che non l'ha ancora visto stappare lo champagne. Ma torniamo a Pau. Due emozioni soprattutto ma tanta vitalità dall'inizio alla fine. Con le due Ralt-Honda di Tha-

ckwell e Moreno come al solito in prima fila, ci si attendeva un attacco di Streiff e di Nannini, partiti alle spalle dei due «mattatori». In particolare il biondo pilota della Ags-Bmw era caricatissimo dopo essere perfino arrivato alla temporanea pole position dopo la prima sessione di prove: voleva dare fastidio alle lanciatissime Ralt-Honda e ci è riuscito in pieno. Fuori dalla sua portata Thackwell, autore della consueta corsa «in solitario», ha «puntato» Moreno, alla guida di un mezzo probabilmente inferiore a quello del neozelandese; lo ha studiato per soli quattro giri e poi una infilata clamorosa nel

segue

Allegria Mike!

segue

«tornantone» che segue il lungo rettilineo dei box. In seguito non ha mai commesso sbagli tanto da controllare agevolmente un ritorno di Moreno negli ultimi giri di corsa. Una bella dimostrazione di classe da parte di un pilota di sicuro talento. Anche il rientrante Alain Ferté comunque ha fatto levare in piedi l'appassionato pubblico francese, dando vita ad un episodio che ha rappresentato la seconda grossa emozione della giornata. Tutto è accaduto nel finale, quando Alain, rientrato in gara dopo un anno di assenza dalle corse (per problemi di sponsor) si è ritrovato con il cambio della sua Martini-BMW senza la seconda. A lungo il più anziano dei fratelli Ferté aveva conservato la quinta posizione, massima meta possibile con la vettura che aveva a disposizione, dimostrando che la Francia senza di lui perde un notevole talento naturale. Con il cambio k.o., ha fatto miracoli per contenere la rimonta di Danner, unico dei piloti March in evidenza grazie ai pneumatici Michelin, nettamente migliori dei Bridgestone sulla pista di Pau. Alain ha cominciato a «spazzolare» la pista, percorrendo in terza le curve da seconda ma non c'è stato niente da fare: Danner ha avuto via libera ma il francese è uscito moralmente alle stelle dalla corsa di Pau. Come si nota, non abbiamo parlato molto di Thackwell. Ma cosa c'è da dire quando un pilota ottiene facili vittorie a ripetizione, e sente in pratica già suo il titolo europeo? Del motore Honda e del telaio Ralt è stato detto tutto: c'è solo da aggiungere che in un circuito «tutto accelerazione» come quello di Pau, la potenza «in basso» del 6 cilindri giapponese si è rivelata una carta vincente. Tra l'altro le Ralt hanno corso con le gomme Michelin siglate «201» sulla destra, cioè le intermedie che quasi sempre sono state fuori delle possibilità delle monoposto inglesi, vetture eccezionali ma notoriamente «mangiagomme» a causa proprio della eccezionale motricità in curva.

E VENIAMO AGLI italiani. Dopo le prove, nel team Minardi tirava aria distesa: con le ultime novità aerodinamiche le vetture sono apparse ancora più competitive ed in grado di portarsi al vertice delle monoposto spinte dai Bmw, Sandro Nannini aveva finalmente ritrovato un mezzo all'altezza della sua classe e il quarto tempo in prova ne era la dimostrazione. Del Castello era stato meno fortunato ma era convinto di migliorare in gara. E invece Giancarlo Minardi non ha trovato soddisfazione nella cittadina ai piedi dei Pirenei: Nannini è rimasto alle spalle di Streiff per due giri e poi la voglia di arrivare a un risultato positivo lo ha costretto a un «lungo»



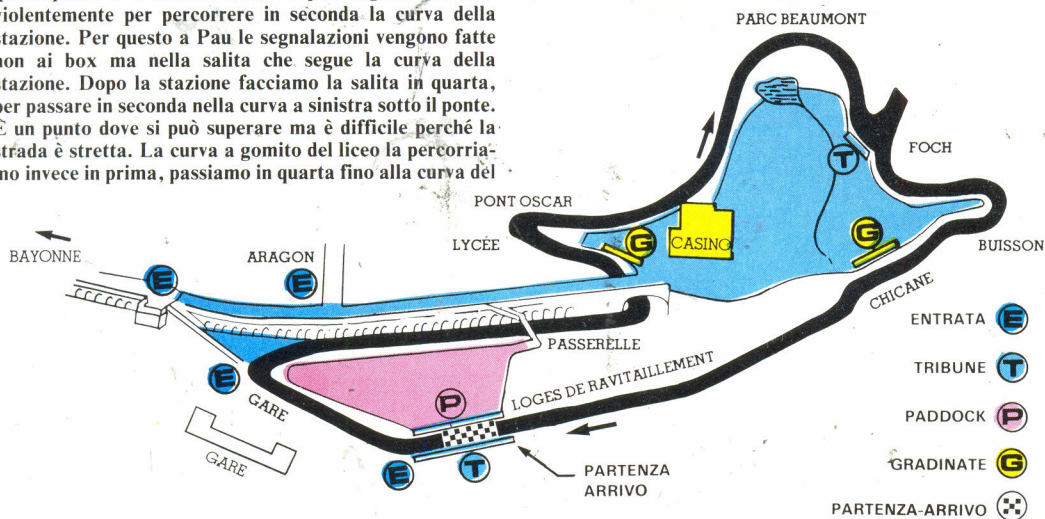
Ecco come si corre sul circuito cittadino francese

Pau, la Montecarlo del Nord

PAU - L'unico neo è la larghezza della strada che in alcuni tratti non supera i sette metri. Per il resto quella simpatica «Montecarlo del nord» che è il circuito cittadino di Pau offre molti motivi di validità. Certo si tratta di un tracciato da guardare con occhio un po' particolare, non dimenticando una certa componente suggestiva se non proprio romantica delle corse: ovviamente tenendo sempre conto della sicurezza. D'altronde se Nuvolari che ha vinto a Pau nel '35 tornasse su questo circuito, non lo troverebbe affatto diverso. Qui il tempo si è fermato, come a Montecarlo ma in entrambi i casi si tratta di circuiti cittadini che hanno avuto la fortuna di sopravvivere perché erano e sono sicuri. Così Nannini ci ha spiegato il circuito: «Il disegno della piantina in parte inganna: infatti la curva che segue il tratto di arrivo ha un raggio minore ma per questo è velocissima: si fa in quinta piena a 245 kmh ma subito dopo bisogna decelerare violentemente per percorrere in seconda la curva della stazione. Per questo a Pau le segnalazioni vengono fatte non ai box ma nella salita che segue la curva della stazione. Dopo la stazione facciamo la salita in quarta, per passare in seconda nella curva a sinistra sotto il ponte. È un punto dove si può superare ma è difficile perché la strada è stretta. La curva a gomito del liceo la percorriamo invece in prima, passiamo in quarta fino alla curva del

parco Beaumont per poi restare in seconda nella lunga «esse» della piazza con la statua del generale Foch e della successiva «Buisson». Anche nella chicane teniamo la seconda e poi giù in discesa fino al traguardo».

TRIBUNE FISSE. Vario, con una notevole differenza altimetrica, il circuito di Pau è più simpatico di Montecarlo perché si snoda non attraverso palazzi e grattacieli ma attraverso parchi stile primo novecento e ville della stessa epoca. Come al «Monte» non manca un «casino», meno fastoso ovviamente ma comunque parecchio frequentato. I box sono molto stretti e le tribune in cemento sono di tipo fisso mentre per verifiche, uffici, infermeria eccetera, viene utilizzato un attiguo fabbricato dell'AC locale, l'attivissimo sodalizio «Basco-Bearnaï», che per tutto l'anno funge da sede della campagna di sicurezza stradale. (d. b.)





Una suggestiva inquadratura di Pau dove la F.2 si esibisce su uno stupendo circuito cittadino. In alcuni tratti la sede stradale è larga appena sette metri. Nella pagina a fianco, un passaggio di Roberto del Castello su Minardi. L'italiano sarà costretto al ritiro (fotoConstanduros)

alla curva della stazione: un vero peccato perché poteva essere la giornata giusta. Nella rimonta, si è però ritrovato un motore infiacchito nella accelerazione e per supplire ha toccato uno dei micidiali marciapiedi di Pau, danneggiando una sospensione. Stessa sorte per Del Castello che stava rimontando sulle March ma che è stato fermato da una toccata alla «curva del monumento». Nei guai invece Pirro e fin dalle prove: semplicemente si è scoperto che i pneumatici Bridgestone attuali non sono adatti al «misto» di Pau ed infatti tutte le March del team ufficiale «Onyx» sono state superate dalla gemella di Danner gommata Michelin. Niente da fare quindi per il romano oltre che per i suoi compagni di team, il belga Tassin (che ha sbattuto nella discesa verso il traguardo per cercare di «fare qualche cosa») e il francese Petit. Pirro inoltre ha accusato l'handicap di un motore fiacco fin dall'inizio e infatti una lunga fumata lo ha fermato al 56. giro. Iellato anche Stefano Livio con la Merzario-Bmw: nella warm-up della mattina aveva finalmente scoperto che la sua vettura equipaggiata con le poco concorrenziali gomme Dunlop poteva permettergli qualche cosa in condizioni da gara ma prima è stato bloccato da varie scorrettezze del campione della salita Tarres (debuttante in pista con la F.2) e poi da un guaio al semiasse della ruota posteriore sinistra. L'unico soddisfatto della pattuglia italiana era dunque il bravo e modesto Guido Dacco che con la March dell'anno

scorso ha fatto una corsa esemplare per intelligenza. Si è messo su un ritmo e non ha mai tirato i remi in barca arrivando a un buon 8. posto.

Daniele Buzzonetti

■ **REALTÀ ROMANZESCA.** L'«osservatore» ufficiale della Fisa alle gare di F. 2 è un certo signor Emil Brezing che si fa vedere solo ogni tanto e nei circuiti meno scomodi. Solo che potrebbe starsene anche a casa visto che la sua presenza passa del tutto inosservata. E che sia d'altronde poco esperto di F. 2 lo ha dimostrato a Pau, dove ha voluto dirigere il briefing dei piloti. Man mano che arrivavano, spuntava il loro nome dalla lista dei partiti e quando è arrivato il belga Tassin (che un «esperto» di F. 2 avrebbe dovuto conoscere perché non è certo un nome nuovo) ha chiesto anche a lui come si chiamasse. Il belga (tipo piuttosto scherzoso) ha risposto testualmente: «Sono Alain Prost». E Brezing serissimo: «Prost? Prost? Non lo vedo. Faccia il piacere di uscire perché lei non è qualificato...». Ogni commento è superfluo...

■ **SPONSOR FOCOSO.** Arturo Merzario era presente a Pau senza il gesso alla mano sinistra, quella infortunata nell'incidente di F.3. Molte le precauzioni visto che la guarigione è prevista a fine giugno. Ma quando è arrivato lo sponsor Max Busslinger che lo ha salutato dandogli una pacca calorosa sulla mano ferita, Arturo ha subito cambiato colore...

PAU

Sesta gara del campionato europeo di F.2
Pau, 11 giugno 1984

Così (in 18) al via e (in 10) al traguardo

Roberto Moreno (Ralt RH6/84-Honda) 1'11"11	Mike Thackwell (Ralt RH6/84-Honda) 1'10"51
Alessandro Nannini (Minardi M283-Bmw) 1'11"95	Philippe Streiff (AGS JH 19C-Bmw) 1'11"58
Michel Ferté (Martini 001-Bmw) 1'12"27	Alain Ferté (Martini 001-Bmw) 1'12"00
Pascal Fabre (March 842-Bmw) 1'12"59	Christian Danner (March 842-Bmw) 1'12"48
Marcel Tarres (Martini 001-Bmw) 1'13"12	Pierre Petit (March 842-Bmw) 1'12"96
Roberto Del Castello (Minardi M283-Bmw) 1'13"44	Thierry Tassin (March 842-Bmw) 1'13"18
Pierre Chauvet (March 842-Bmw) 1'13"67	Emanuele Pirro (March 842-Bmw) 1'13"44
Stefano Livio (Merzario M84-Bmw) 1'14"70	Guido Dacco (March 832-Bmw) 1'14"61
Max Busslinger (Merzario M84-Bmw) 1'17"16	Jans Beat (March 842-Bmw) 1'16"31

1. **Mike Thackwell** (Ralt-Honda) 73 giri in 1.29'39"73 alla media di 134,826 kmh
2. **Streiff** a 40"86 (Ags-Bmw)
3. **Moreno** a 43"72 (Ralt-Honda)
4. **Danner** a 1'01"97 (March-Bmw)
5. **A. Ferté** a 1'09"09 (Martini-Bmw)
6. **Petit** a 1 giro (March-Bmw)
7. **Fabre** a 1 giro (March-Bmw)
8. **Dacco** a 3 giri (March 832-Bmw)
9. **Tarres** a 4 giri (Martini-Bmw)
10. **Busslinger** (Merzario-Bmw)

■ **Giro più veloce:** Thackwell in 1'12"65, alla media di 136,65 kmh.

I RITIRI

Del Castello (8. giro) incidente; M. Ferté (12. giro) incidente; Tassin (15. giro) incidente; Beat (16. giro) incidente; Nannini (19. giro) incidente; Livio (25. giro) rottura mozzo ruota posteriore sinistra; Pirro (54. giro) motore; Chauvet (61. giro) motore.

Mike Thackwell a Pau si gode il meritato trionfo dopo l'ennesimo successo. Al suo fianco Philippe Streiff giunto secondo (fotoAlquati)



Così l'Euro F.2 dopo la 6. gara

	SILVERSTONE (1-4)	HOCKENHEIM (8-4)	THRUXTON (23-4)	VALLELUNGA (13-5)	MUGELLO (19-5)	PAU (11-6)	HOCKENHEIM (24-6)	LE CASTELLET (8-7)	MISANO (21-7)	PERGUSA (29-7)	DONINGTON (27-8)	BRANDS HATCH (23-9)	TOTALE
1. Thackwell	9	6	9	9	9	9							51
2. Moreno	6	9	—	6	—	4							25
3. Danner	—	1	6	4	4	3							18
4. M. Ferté	4	4	—	3	6	—							17
5. Streiff	—	2	4	—	—	6							12
6. Pirro	1	3	3	—	3	—							10
7. Tassin	3	—	2	—	2	—							7
8. Fabre	2	—	—	2	—	—							4
9. Theys	—	—	1	1	1	—							3
10. A. Ferté	—	—	—	—	—	2							2
11. Petit	—	—	—	—	—	1							1

NÜRBURGRING/Il battesimo del nuovo circuito tedesco

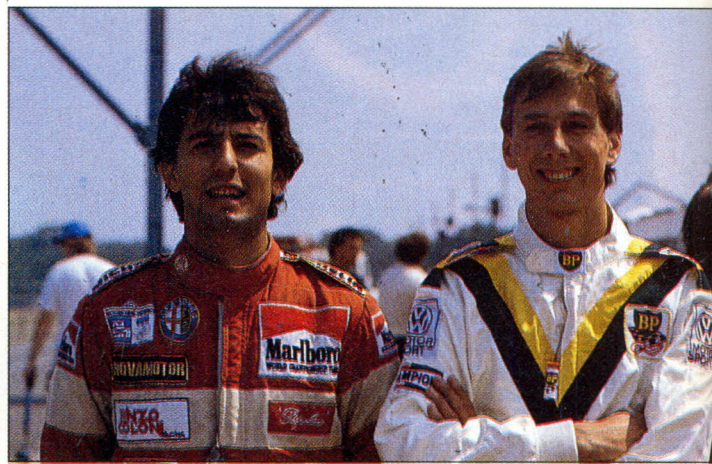
Dumfries, il padrino

Il capolista vince anche in Germania davanti al nostro Capelli e a Berger aumentando il proprio vantaggio. Adesso però si corre in Italia!

ADENAU — Non sono bastate le alchimie di gomme inventate da Berger e da Capelli per battere il fresco vincitore di Silverstone, Jonny Dumfries che per la prima volta è riuscito a vincere una gara fuori dall'Inghilterra e, per l'occasione quale miglior momento dell'inaugurazione vera del nuovo Nürburgring? Sul tracciato che si snoda a nord del leggendario anello tedesco, Dumfries si è imposto fin dal primo turno di prove onorando poi con la vittoria le sue positive valutazioni sul nuovo autodromo che invece non ha entusiasmato la maggior parte dei piloti. In testa fin dal via lo scozzese, che ha incrementato il proprio vantaggio in campionato, ha dovuto guardarsi da metà gara dalla rimonta velocissima di un ottimo Capelli, sfortunatamente atardato da problemi ai cuscinetti dei portamozi durante le prove ufficiali e costretto a partire dalla quarta fila. Sfruttando, in mancanza di nuovi pneumatici ancora non resi disponibili dalla Michelin nonostante la minaccia sempre più consistente della Yokohama, la ormai usuale soluzione di gomme miste (due dure a sinistra e due più tenere sull'altro lato della vettura) il milanese si è presto portato alle spalle di Berger seguendo nel sorpasso a Thiim e poi insidiandolo subito molto da vicino tanto da passarlo alla staccata della prima curva prima di metà gara: lì iniziava il suo inseguimento a Dumfries che intanto aveva accumulato non meno di 7" di vantaggio. I due si avvicinavano a vista d'occhio ma lo scozzese riusciva a mantenere qualche lunghezza di vantaggio fin sul traguardo. Meno brillante del prevedibile, ma pur sempre positiva, è stata la corsa di Berger: l'austriaco era stato il solo pilota con gomme Michelin ad entrare nei primi quattro tempi di qualificazione piazzandosi addirittura in prima fila accanto a Dumfries. Al mattino della gara il team Trivellato aveva anche provato una nuova soluzione di pneumatici, con tre tenere ed una sola gomma di miscela dura sull'anteriore sinistro: le prove erano state soddisfacenti con Berger più veloce di tutti alla pari con Capelli, quindi lo stragemma veniva applicato anche per la gara. In partenza però Berger si faceva infilare da Thiim e perdeva così dietro al danese il vantaggio che i suoi pneumatici avrebbero potuto garantirgli nei primissimi giri tanto che poi non ha più potuto tenere il ritmo di Capelli che gli era alle spalle ed ha dovuto cederli il passo. I tre che infine sono saliti sul podio, Dumfries, Capelli e Berger, hanno

rispettato lo stesso ordine della classifica del campionato dove Dumfries ha portato a sette punti il suo vantaggio su Capelli che a sua volta precede Berger di sei lunghezze: ora arrivano le piste italiane, Dumfries sicuramente non sarà a Pergusa, e per Capelli la situazione si presenta alquanto favorevolmente con Berger come rivale più temibile ai fini del campionato. Melgrati e Lucchesi hanno concluso rispettivamente decimo ed undicesimo ma il milanese avrebbe potuto essere ottavo se non si fosse toccato con Langes, che stava cercando di superarlo, ad un paio di giri dalla fine. Il bresciano nell'incidente è stato anche urtato da Cathy Muller e non è potuto ripartire.

CRONACA — Qualche nuvola ed un po' di venticello a rinfrescare l'aria sono le condizioni ideali per azzardare gomme più tenere per chi può permetterselo e fra i clienti Michelin gli unici a farlo sono Berger, sulla prima fila, e Capelli. I due piloti delle squadre italiane sono ottimisti: in mattinata hanno girato meglio di tutti e partono decisi ad attaccare a fondo. Dietro a Dumfries, la manovra riesce meglio a Capelli che a Berger: il primo infatti in una tornata supera due rivali, Byrne ed alla chicane veloce Campos, oltre a precedere Melgrati partito male, mentre l'altro è preceduto alla prima curva anche da Thiim. Come previsto, la prima curva innesca un gran polverone: Sala arriva lungo e sale sulle ruote di Konrad costringendo anche Lucchesi a passare nella sabbia. Per la prima volta sul traguardo il gruppo si ripresenta in questo ordine: Dumfries che già allunga, poi Thiim insidiato da vicino da Berger, poi Nissen, Jones, Capelli, Byrne, Campos, Langes e Melgrati. Durante il quarto giro Capelli passa Jones e Nissen in fondo al rettilineo principale mentre Berger cerca in ogni maniera di superare Thiim, visto che Dumfries ha già accumulato 3"4 in un quarto di corsa. Al settimo passaggio, nella curva a sinistra in cima alla salita, l'austriaco passa il danese seguito anche da Capelli mentre Campos supera Byrne al primo tornante. È ora la volta di Berger di essere spinto e Capelli lo fa con una tale decisione che l'austriaco deve lasciarlo andare alla fine del rettilineo dei box a metà gara quando Dumfries ha già un margine di 7"3. Dietro a Berger è Thiim, seguito da Nissen, Campos che ha passato Jones in fondo al dritto, Melgrati, Byrne e Langes in crisi con le gomme. Nissen supera Thiim al tredicesimo passaggio nella prima curva,



Dumfries (a destra) e Capelli, primo e secondo al Ring (FotoMassari)

cercando di resistere il pilota della Ralt tedesca piega uno spoiler ma l'interesse è centrato sulla rimonta di Capelli che a cinque giri dalla fine ha ridotto il suo svantaggio a 4". Intanto anche Campos, che corre in casa, passa anche Thiim nella curva che precede il tornante più basso a tre giri dal termine: ancora una tornata e Langes tenta di passare all'interno, nella curva che porta sul traguardo, Melgrati che non molla con la conseguenza che i due si toccano: il pilota di Pavesi riparte mentre Langès in testa coda viene colpito dalla sopraggiungente Muller che, incolpevolmente, deve arrestarsi dopo i box con la ruota posteriore sinistra aperta, con un giro di anticipo sulla bandiera a scacchi. Gli sforzi di Capelli non gli consentono di vincere e l'onore di primo vincitore sul nuovo Nürburgring spetta a Dumfries. Berger è terzo e Nissen quarto di un soffio davanti a Campos. Thiim, vincitore il giorno prima della gara di campionato tedesco, è infine sesto.

Luigi Massari

■ **SANTAL** — Si è visto al Nürburgring Bernard Santal, la cui monoposto non ha potuto essere riparata dopo il botto di Silverstone. Se il pilota franco-svizzero correrà a Monza è probabile che disporrà di una Ralt, sempre del team Coloni.

■ **DUMFRIES** — Johnny Dumfries ha gareggiato col numero 48 riservato alla squadra ufficiale Volkswagen, anziché con quello destinato al suo team David Price Racing. La squadra di Tommy Byrne è ora la Rowe Racing, che gode comunque della diretta assistenza del costruttore della Anson, Gary Anderson.

■ **F.3 SVEDESE** — Bo Martinsson ha ottenuto sul circuito di Anderstorp la seconda vittoria consecutiva nel campionato svedese di Formula 3. La gara era valida anche per il campionato nordico, con prove in Svezia, Norvegia, Finlandia, Danimarca e Islanda. Martinsson ha avuto corsa facile fin dal primo giro, in cui Hasse Thaug, partecipante anche all'Euro F.3, si è girato quando era in testa. Secondo alle spalle di Martinsson si è classificata la giovane promessa finlandese Jari Koiranen. (t.l.)

FORMULA 3 SVEDESE

Anderstorp, 17 giugno 1984

Gara valida per i campionati svedese e nordico di Formula 3

La classifica: 1. Bo Martinsson (Magnum-Toyota) in 24'31"709, alla media di 147,905 kmh; 2. Koiranen (Ralt-Toyota) a 1'214; 3. Carlsson (Ralt-Toyota) a 7'036.

■ **NIELSEN** — Tutta la squadra Volkswagen ha fatto visita, nei giorni immediatamente prima delle prove al Nürburgring, a John Nielsen. Allo sfortunato pilota danese sono state applicate tre piastre per ricostruire la parte sinistra del bacino, ma pare che potrà riprendere a correre prima di fine anno, si dice dalla gara di Jarama.

■ **COLONI** — Enzo Coloni aveva una gran fretta di tornare in Italia, non tanto per effettuare qualche particolare test, quanto per potere far verniciare in tempo per il Gran Premio Lotteria le sue Martini. I colori saranno bianco e rosso, e l'ambizione del team manager umbro è di ripetere i successi di Paolo Pavanetto che in F. 3 correva sotto la stessa bandiera.



NÜRBURGRING

settima gara del campionato europeo di F.3
Nürburgring, 17 giugno 1984

Così (in 23) al via e (in 12) al traguardo

Johnny Dumfries (Ralt-VW) 1'35"92	Gerhard Berger (Ralt-Alfa Romeo) 1'36"39
Kurt Thiim (Ralt-Alfa Romeo) 1'36"49	Davy Jones (Ralt-Toyota) 1'36"52
Kristian Nissen (Ralt-Alfa Romeo) 1'36"95	Ruggero Melgrati (Ralt-Alfa Romeo) 1'36"95
Adrian Campos (Ralt-VW) 1'36"97	Ivan Capelli (Martini-Alfa Romeo) 1'36"99
Tommy Byrne (Anson-Alfa Romeo) 1'37"12	Cathy Muller (Ralt-Alfa Romeo) 1'37"30
Claudio Langes (Ralt-Toyota) 1'37"46	Peter Pandur (Ralt-VW) 1'38"18
Luis Sala (Ralt-Alfa Romeo) 1'38"27	Peter Wisskirchen (Ralt-VW) 1'38"30
Luis Villamil (Ralt-Alfa Romeo) 1'38"31	Cosimo Lucchesi (Ralt-Alfa Romeo) 1'38"38
Harald Brutschin (Ralt-VW) 1'38"44	Franz Konrad (Anson-Alfa Romeo) 1'39"57
Cor Euser (Martini-Toyota) 1'40"03	Mikael Nabrink (Ralt-Alfa Romeo) 1'40"97
Wolfgang Kaufmann (Derichs-Toyota) 1'42"86	Karl-Heinz Wischalla (Ralt-Toyota) 1'43"72
Heinz Gilges (Ralt-Toyota) 1'46"33	

- Johnny Dumfries**
(Ralt-VW) 20 giri in
32'39"40
media 166,900 kmh
- Capelli** 32'41"14
(Martini-AR)
- Berger** 32'45"54
(Ralt-AR)
- Nissen** 32'51"12
(Ralt-AR)
- Campos** 32'51"52
(Ralt-VW)
- Thiim** 32'56"22
(Ralt-AR)
- Jones** 33'02"92
(Ralt-TD)
- Wisskirchen** 33'17"20
(Ralt-VW)
- Villamil** 33'24"44
(Ralt-AR)
- Melgrati** 33'28"66
(Ralt-AR)
- Lucchesi** 33'29"11
(Ralt-AR)
- Konrad** 33'42"32
(Anson-Ralt)

■ I principali ritiri: Muller (Ralt-AR); Nabrink (Ralt-AR); Wischalla (Ralt-TD); Langes (Ralt-TD); Kaufmann (Derichs-TD).

■ Giro più veloce: Capelli in 1'36"96 media 168,638 kmh.

Così l'Euro F.3 dopo la 7. gara

PILOTI	DONINGTON (25-3)	ZOLDER (15-4)	MAGNY COURS (1-5)	LA CHATRE (13-5)	ZELTWEIG (27-5)	SILVERSTONE (10-6)	NÜRBURGRING (17-6)	MONZA (24-6)	PERGUSA (8-7)	MUGELLO (15-7)	KNUTSTORP (19-8)	NOGARO (16-9)	CROIX-EN-TERNOIS (7-10)	JARAMA (21-10)	TOTALE
1. Dumfries	9	6	—	6	—	9	9								39
2. Capelli	—	4	9	9	—	4	6								32
3. Berger	3	3	—	4	9	3	4								26
4. Nielsen	1	9	6	—	4	—	—								20
5. Langes	4	—	—	3	6	—	—								13
6. Byrne	6	—	4	—	—	—	—								10
Nissen	—	2	2	2	1	—	3								10
8. Spence	—	—	—	—	—	6	—								6
9. Weaver	—	—	3	—	—	—	—								3
Santal	—	—	—	—	3	—	—								3
Melgrati	—	—	—	1	—	2	—								3
12. Voulaz	—	—	—	—	2	—	—								2
Hunt	2	—	—	—	—	—	—								2
14. Campos	—	—	—	—	—	—	2								2
15. Muller	—	1	—	—	—	—	—								1
Delavallade	—	—	1	—	—	—	—								1
Evans	—	—	—	—	—	1	—								1
Thiim	—	—	—	—	—	—	1								1

Domenica Monza

Ecco gli orari e i prezzi

G.P. Lotteria F.3 (8. prova del campionato europeo). — Campionato italiano F. Fiat Abarth — Coppa Italia Renault 5 Elf.

GLI ORARI

SABATO 23 GIUGNO (prove) F. 3

09.00-09.45 e 15.00-15.45 primo turno

10.00-10.45 e 16.00-16.45 secondo turno

Renault 5 Elf

08.00-08.45 e 14.00-14.45

F. Fiat Abarth

11.00-11.30 e 17.00-17.30 primo turno

11.45-12.15 e 17.45-18.15 secondo turno

Domenica 24 giugno (gare) F. 3

10.00 prima batteria

10.45 seconda batteria

17.00 finale

Renault 5 Elf

08.30 prima batteria

09.15 seconda batteria

14.30 finale

F. Fiat Abarth

10.00 prima batteria

10.45 seconda batteria

15.30 finale

I prezzi dei biglietti:

Sabato L. 7.000 - domenica 11.000

(10.000 ridotti), ragazzi 3.000, auto

3.000 e differenza paddock + L. 7.000

F. 3 FRANCESE

Belmondo terzo a Pau

PAU — Tra le varie gare di contorno alla F. 2, la prova di campionato francese di F. 3 era la più importante. Ovviamente tutte le attenzioni erano per Paul Belmondo e per la sua fidanzata, la principessa Stefania di Monaco, trepidante ai box con una vistosa fasciatura al polso sinistro per una recente ferita. Non è che il figlio del grande attore francese non dimostri una buona potenzialità ma attorno a lui l'opinione pubblica francese ha già creato un campione prima ancora di vedere i risultati. In prova «Belmondino» ha ottenuto il quinto tempo dietro piloti considerati ancora non eccezionali: Raphael Grouillard e Delavallade (autori di un bel duello) e lontano anche dal terzo, Pier-Henry Raphanel. Poi quest'ultimo ha perso l'alettone ed è stato costretto a rallentare, regalando a Belmondo il terzo posto. (a. b.)

La classifica

1. Grouillard (Martini MK 42) 39'28"90 media 125,830; 2. Delavallade (Martini MK 42) a 05"44; 3. Belmondo (Martini MK 42) a 27"45; 4. Dupuy (Ralt RT 3) a 29"99; 5. Delestre (Ralt RT 3) a 33"43; 6. Raphanel (Martini MK 42) a 44"29; 7. Di Gioia (Ralt RT 3) a 1'03"50; 8. De Lessepts (Martini MK 39) a 1'03"87; 9. Lempereur (Ralt RT 3) a 1 giro; 10. Marco (Ralt RT 3) a 1 giro; 11. Cognet (Martini MK 34) a 1 giro; 12. Nugue (Ralt) a 1 giro; 13. Fontana (Ralt RT 3) a 1 giro; 14. Hoursourgaray (Martini MK 42) a 1 giro; 15. Dillman (Martini MK 39) a 1 giro.
Giro più veloce: Raphanel Pierre Henri (Martini MK 42) 1'17"81 media 127,695 km/h.

Le nostre iniziative G.P. Lotteria F.3 con sconto AS

Nel quadro della simpatica collaborazione fra **AUTOMOBILE CLUB DI MILANO** e **AUTOSPRINT**, eccoci ad un altro appuntamento molto importante, quello fissato per **Domenica 24 giugno 1984** per la disputa, a Monza, del **Gran Premio Lotteria**, valido per il Campionato europeo piloti **Formula 3**. Soci del Club e lettori di AS godranno delle solite facilitazioni, e cioè:

① **Soci del Club di età inferiore agli anni 14**: ingresso **gratuito** a presentazione (alle biglietterie di Vedano e Santa Maria alle Selve) della tessera sociale valida per il 1984;

② **Altri Soci**: speciale **sconto di L. 1.000** (L. 10.000 anziché 11.000) a presentazione della tessera sociale 1984 alle biglietterie di Vedano e Santa Maria alle Selve;

③ **lettori di AS**: speciale **sconto di L. 1.000** (L. 10.000 anziché 11.000) a

presentazione del presente tagliando alle biglietterie di Vedano e S.ta Maria alle Selve. I BIGLIETTI SONO VALIDI PER QUALSIASI ORDINE DI POSTI, TRIBUNE COMPRESSE. Altre facilitazioni

ingresso gratuito ai ragazzi fino all'età di 11 anni; **prezzo speciale di L. 3.000** ai ragazzi di età compresa fra i 12 e 15 anni. Grazie alla gentilezza degli amici dell'**Automobile Club di Milano**, i sottonotati cinque Soci del Club potranno godere, gratuitamente del pass **RETRO-BOX** (con tagliando vettura):

— **TREZZI MARCO** — via Libertà, 55 - 20036 MEDA (MI)

— **POLTRONIERI PAOLA** — via Campestre, 250/A - 20099 SESTO S. GIOVANNI (MI)

— **PASTORI CLAUDIO** — via Cuore Immacolato di Maria, 12 20141 MILANO (MI)

— **FREDDI STEFANO** — via XXV Aprile, 23 - 20090 SEGRATE (MI)

— **BARTOLETTI VITTORIO** — via Quadrivio, 1 - 25040 ESINE (BS)

Detti tagliandi potranno essere ritirati, in busta chiusa nominativa, presso il capo servizio ai cancelli di Vedano a cominciare dalle ore 8 di sabato 23 giugno.

AUTOSPRINT EURO F.3



D.M. 16/3/1984 - nr. 4/262415

Domenica 24 giugno 1984

AUTODROMO di

MONZA

8.a gara del campionato

TAGLIANDO SCONTO
1000 LIRE

ZELTWEG/Ennesimo trionfo della Jaguar con Walkinshaw-Heyer

Vado, li ammazzo e torno

Singolare exploit di uno dei due vincitori: Heyer ha corso con la Jaguar a Zeltweg e nello stesso tempo con la Lancia a Le Mans. L'Alfetta di Drovandi-Zapico ancora prima nella propria classe

ZELTWEG — Davanti ad un numero davvero scarso di spettatori, le Jaguar del team di Tom Walkinshaw hanno colto un nuovo successo. Le auto inglesi, grazie alla loro potenza, non hanno rivali nel campionato europeo turismo, anche se spesso sono costrette, dai consumi, ad un numero di soste ai box maggiore rispetto alle loro principali avversarie.

In Austria hanno vinto quindi le Jaguar ed al primo posto troviamo lo stesso Walkinshaw che faceva coppia con il tedesco Hans Heyer.

Quest'ultimo aveva svolto le

prove a Zeltweg venerdì, quindi era partito per Le Mans, dove ha corso la prima parte della gara sulla Lancia in coppia con Baldi e Barilla, e si è ripresentato a Zeltweg domenica mattina in elicottero, senza che nessuno avesse a che ridire perché Heyer disputava due gare diverse nello stesso week-end. Alle spalle di Walkinshaw-Heyer troviamo un'altra Jaguar: quella di Percy e Nicholson, mentre la terza vettura inglese in gara, quella affidata allo svizzero Calderari, è stata costretta al ritiro per un calo della pressione dell'olio.

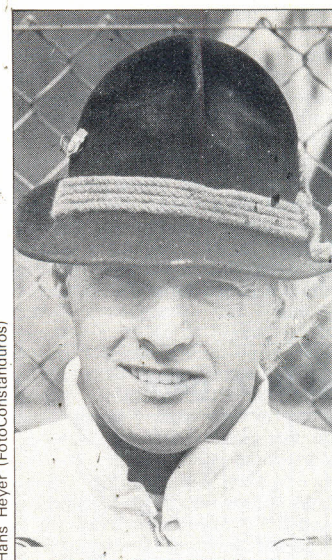
Nulla da fare, quindi, per le

BMW, che hanno dovuto accontentarsi del terzo posto ottenuto dalla vettura della Bmw Italia, pilotata molto regolarmente da Grano e Mueller junior; Fra i piloti di casa Bmw, comunque, quello che si è messo maggiormente in luce è stato Hans Stuck che ha sfoderato tutta la classe che gli ricordavamo dai tempi della formula 1, rimontando dall'undicesimo posto (posizione in cui navigava il suo compagno Quester quando gli ha ceduto il volante) fino al quinto. «Non era possibile andare più forte» ci ha detto all'arrivo il tedesco che proba-

bilmente ha anche pagato la minore competitività delle gomme Dunlop che equipaggiavano la sua Bmw, rispetto alle Pirelli di Grano. Sulle Bmw, infatti, la Pirelli svolge lavoro di collaudo e sviluppo da anni. L'altra vettura della Bmw Italia, quella di Kelleners e Brancatelli, è giunta invece solo sesta, a causa del tempo perso da Brancatelli che ha forato proprio lungo il rettilineo delle tribune ed ha quindi dovuto compiere tutto un giro a velocità ridotta prima di poter rientrare ai box (ormai sul cerchio) a cambiare la ruota. In precedenza le due vetture di Grano e Brancatelli avevano dato vita ad una bella battaglia in famiglia.

Poca fortuna anche per Mican-geli-Sigala. Roby Sigala, infatti, che per alcuni giri aveva battagliato brillantemente con Stuck, si è fermato ai box a sostituire le gomme anteriori per ovviare a problemi di tenuta di strada e maneggevolezza.

I meccanici tedeschi, però non capivano subito il motivo della sosta ed indugiavano intorno alla macchina, prima di capire come dover intervenire. Deluso a fine gara anche Roberto Ravaglia, nei guai con il pescaggio della benzina della sua Bmw: tre soste ai box per rabboccare benzina lo relegavano nelle retrovie.



Hans Heyer (FotoConstanduros)

Così l'europeo turismo dopo 6 gare

	MONZA 1/4	VALLELUNGA 8/4	DONINGTON 29/4	PERGUSA 13/5	BRNO 10/6	OESTERREICH 17/6	SALZBURGRING 1/7	NÜRBURGRING 8/7	24 ORE SPA 28-29/7	SILVERSTONE 9/9	ZOLDER 23/9	MUGELLO 21/10	TOTALE PUNTI
--	-----------	----------------	----------------	--------------	-----------	------------------	------------------	-----------------	--------------------	-----------------	-------------	---------------	--------------

MARCHE

1. Alfa Romeo	20	20	20	20	20	20							120
2. Jaguar	20	12	20	20	20	20							112
3. Bmw	15	20	15	10	8	12							80
4. Volkswagen	—	20	—	15	15	20							70
5. Toyota	20	15	—	20	—	—							55
6. Ford	15	12	—	12	10	—							49
7. Volvo	6	1	3	6	10	10							36
8. Audi	—	—	—	—	20	—							20
9. Rover	—	—	1	—	4	4							9

PILOTI

1. Walkinshaw	29	16	2	21	29	29							126
Heyer	29	16	2	21	29	29							126
3. Percy	—	—	29	16	21	21							87
Nicholson	—	—	29	16	21	21							87
5. Drovandi	20	—	—	20	12	20							72
6. Hoyer	20	15	10	20	—	—							65
Poulsen	20	15	10	20	—	—							65
Lombardi	—	—	15	15	20	15							65
Francia	—	—	15	15	20	15							65
10. Stuck	—	21	16	10	7	10							64
Quester	—	21	16	10	7	10							64
Kelleners	21	13	—	13	10	7							64
Brancatelli	21	13	—	13	10	7							64
14. Zapico	20	—	—	20	—	20							60

■ **NIENTE WÜRTH.** Era assente a Zeltweg la Bmw-Würth, perché i suoi piloti di punta Surer e Johansson erano impegnati altrove. Il terzo pilota Würth, Vojtech, è quindi andato a fare coppia con Ravaglia. Assente anche la terza Alfetta preparata da Imberti per la Biesse Racing, perché distrutta a Brno nell'incidente occorso a Cipriani.

■ **STUCK IN RELAX.** Hans Stuck doveva scegliere se correre a Zeltweg o a Le Mans. Ha scelto la gara di Euroturismo sia perché a Le Mans non avrebbe potuto essere molto competitivo (i suoi compagni sarebbero stati carissimi amici non molto veloci) sia perché «... venire a Zeltweg è molto più rilassante», come ha affermato lui stesso.

NELLA CLASSE fino a 2500, successo della Alfetta. Gtv della Autolodi (preparazione Nocentini) con Drovandi - Zapico, mentre Lella Lombardi-Francia (Alfetta-Totip) si sono dovuti accontentare del secondo posto. Nella classe fino a 1600, dominio delle Golf, con i belgi Fermi-De Liedekerke, mentre gli italiani Capra-Grandi-Da Schio (Audi 80) pur giungendo al traguardo non risultano classificati perché hanno compiuto solo l'85 per cento della distanza prevista.

Roberta Gremignani

ZELTWEG

Sesta gara del campionato europeo turismo
Zeltweg (Austria), 17 giugno 1984

Così (in 41) al via e (in 25) al traguardo

Jaguar Xjs (Walkinshaw-Heyer) 2'02"86	Jaguar Xjs (Percy-Nicholson) 2'03"08
Jaguar Xjs (Calderari-Sears-Walkinshaw) 2'03"80	Volvo 240 turbo (Lindström-Olofsson) 2'04"61
Rover Vitesse (Duez-Allam) 2'05"58	Rover Vitesse (Joosen-Pond) 2'06"19
Volvo 240 turbo (Oranberg-Kvist) 2'06"41	Rover Vitesse (Soper-Hahne) 2'06"70
Bmw 635 Csi (Kelleners-Brancatelli) 2'06"78	Volvo 242 turbo (Pirnay-Neve) 2'06"85
Bmw 635 Csi (Quester-Stuck) 2'06"88	Bmw 635 Csi (Grano-Müller jr.) 2'07"19
Bmw 635 Csi (Oppitzhauser-Pacher) 2'07"28	Bmw 635 Csi (Ravaglia-Vojtech) 2'07"65
Bmw 635 Csi (Micangeli-Sigala) 2'07"85	Bmw 635 Csi (Tassin-Guiten) 2'07"88
Bmw 635 Csi (Enge-Werginz) 2'08"34	Bmw 635 Csi (Briozzo-Bosshard) 2'08"67
Bmw 635 Csi (Thibat-Bergmeister) 2'08"83	Volvo 242 turbo (Delcourt-Baer-Huysmans) 2'08"99
Alfa Romeo GTV6 (Drovandi-Zapico) 2'09"50	Bmw 635 Csi (Felder-Middelhaufe) 2'09"70
Bmw 635 Csi (Hex-Maljean) 2'10"56	Alfa Romeo GTV6 (Lombardi-Francia) 2'10"93
Alfa Romeo GTV6 (Kremer-Swysen) 2'12"48	Mitu-Mazda (Mitterer-Rockenbauer) 2'12"71
Alfa Romeo GTV6 (Boucher-«Spiffero») 2'12"73	Alfa Romeo GTV6 (Suster-Gallo-Camathias) 2'12"87
VW Golf GTi (Pirrenne-Guyaux-Hohenester) 2'14"22	Alfa Romeo GTV6 (Palma-Naddeo) 2'17"19
VW Golf GTi (Ley-Stallmann) 2'19"47	VW Golf GTi (Manage-Vaillant) 2'20"19
Audi 80 (Capra-Grandi-Da Schio) 2'20"21	VW Golf GTi (Fermine-De Liedekerke) 2'20"44
VW Golf GTi (Katers-Van Dalen) 2'20"91	Alfasud (Lingmann-Hözl) 2'21"06
Toyota Corolla (Schmidling-Buhler) 2'21"52	Toyota Corolla (Nielsen-Hoyer) 2'23"20
Ford Escort RS (Roti-Ciardi) 2'23"50	VW Golf GTi (Sistelli-De Angelis) 2'33"20
Toyota Twin Cam (Niedermüller-Hinz) 2'43"47	

I principali ritiri: Rover (Soper-Hahne) bandiera nera; Bmw 635 Csi (Hex-Maljean) incidente; Jaguar Xjs (Calderari-Sears) pressione dell'olio; Mitu Mazda (Mitterer-Rockenbauer) incidente; Toyota (Hoyer-Nielsen) accensione; Ford Rs (Roti-Ciardi) rottura mozzo.

La cronaca della gara

Volvo, bella rimonta

ZELTWEG. Si parte con il cielo nuvoloso e molti scelgono gomme tenere, cadendo in errore, perché il peso delle vetture e l'asfalto molto abrasivo le costringeranno a «danze» fuori programma. Sulla griglia non c'è l'Alfetta-Autolodi di Naddeo-Palma che hanno rotto, il motore provando venerdì, hanno continuato le prove sabato con un vecchio motore che Nocentini aveva portato con sé a Zeltweg, ma non erano in grado di reggere in quelle condizioni la durata della gara. Si portano subito in testa le Jaguar ed è una vera e propria parata, dato che vanno ad occupare i primi tre posti, davanti a due Volvo ed alla Rover Vitesse del rallyista Tony Pond. La prima BMW è quella di Kelleners che inizia una avvincente battaglia con Mueller Jr. Micangeli, invece, sta lottando con Quester. Il primo a fermarsi ai box è il tedesco Bergmeister, protagonista di una toccata che gli ha leggermente danneggiato la fiancata destra della sua BMW. Una delle gomme che vengono smontate è completamente tagliata, ma non è questa la causa dell'incidente, a meno che il tedesco abbia «camminato» su di un apriscatole. Si ferma ai box anche la Rover di Hahne, nei guai con la pressione troppo bassa. I meccanici rabboccano olio e la cosa non sfugge ai commissari presenti che comunicano al direttore di gara di esporre bandiera nera alla vettura inglese. Bandiera nera, per lo stesso motivo, verrà esposta più tardi anche alla BMW di Oppitzhauser-Pacher, dopo una animata discussione con il direttore di gara, riprende la corsa. Müller ha la meglio su Kelleners, che lamenta vibrazioni alla sua BMW, mentre il primo cambio-piloti viene effettuato dalla BMW di Bosshard che lascia il posto all'italiano Briozzo. Quest'ultimo avrà un turno di guida travagliato perché sfuggirà di poco il rischio di venire coinvolto nello spettacolare incidente che ha visto capottare la BMW di Thibaud. Intanto le BMW di Grano-Müller e Brancatelli-Kelleners hanno avuto la meglio sulle Volvo, una delle quali (quella di Orambern-Kvist), si è dovuta ritirare dopo che si è ovalizzato il cono di montaggio del mozzo sul cerchio, impedendo una normale sostituzione della ruota. La seconda Volvo, quella di Lindstroem, è scesa al settimo posto. Walkinshaw, al comando, precede il compagno di squadra Percy, mentre lo squadrone Jaguar deve presto rinunciare al terzo posto perché si ritira la macchina di Calderari con problemi al motore.

A METÀ GARA la BMW su cui sale Stuck è undicesima e precede quella che Micangeli cede a Sigala. Fra i rallyisti Duez (Rover) ha per ora la meglio su Pond (Rover): il primo è ottavo, il secondo, che ha avuto noie all'acceleratore, quattordicesimo. È giornata no per le Rover. Nella classe fino a 2500 Drovandi fa

l'andatura davanti a Lella Lombardi che lo controlla da vicino sperando poi in un attacco, del suo compagno Francia (che non ci sarà). Nella classe fino a 1600, invece, la lotta è appassionante fra le due Golf dei belgi Fermine e Menage. Mentre c'è un grande sventolio di bandiere per l'uscita di Thibaud, con la BMW belga, si ferma Sigala a sostituire una gomma e perde diverse posizioni. È il momento no degli italiani, perché poco dopo Brancatelli fora e rientra ai box su un cerchio. Anche lui deve cedere diversi posti agli avversari. Il cielo è sempre più plumbeo, ma la pioggia rimane una minaccia. Heyer cede il volante a Walkinshaw che non vuole perdersi il gusto di sfrecciare per primo sulla linea d'arrivo: del resto il padrone del team è lui. (r.grem.)

Una sassata a Francia

ZELTWEG. Era piuttosto deluso Giorgio Francia per essersi lasciato sfuggire la vittoria di classe a vantaggio di Drovandi e Zapico. «Più forte di così non potevo andare — dice — mi si è rotto il parabrezza a causa di un sasso, ma non ha inciso sulle mie prestazioni. Questa volta sono andati più forte loro e non ho voglia di cercare scuse dando alla macchina colpe che non ha». Partita per prima, Lella Lombardi aveva guidato molto saggio: «Non ho mai superato i 7300 giri — ci spiegava — Perché volevo risparmiare la macchina che peraltro era abbastanza impegnativa da guidare perché era molto scivolosa, andava via dietro probabilmente a causa della mescola "prudenziale" che abbiamo scelto». Piuttosto demoralizzato Roberto Ravaglia, la cui BMW sembra non avere fortuna. Poco competitiva durante le prove (ma il pilota italiano non aveva gomme ottimali), in gara è stata particolarmente capricciosa: «Ho finito la gara con la macchina rantolante perché non arrivava più benzina, il problema che in precedenza mi aveva costretto ad un numero spropositato di soste ai box. In queste condizioni non si può proprio essere competitivi». Meno depresso Brancatelli, che pure ha perso alcune posizioni non per colpa sua: «Se solo avessi forato pochi metri prima, sarei potuto rientrare ai box, evitando di perdere così tanto tempo. Tra l'altro la macchina aveva il cruscotto e lo sterzo che vibravano parecchio. Abbiamo provato a cambiare gomme, pensando di ovviare così al problema, senza risultato. Probabilmente era invece un guaio ai freni». La stessa vibrazione avvertita da Brancatelli ha un poco infastidito il suo compagno Kelleners, ma anche lui non è riuscito a spiegarsene la causa (r.grem.)

CART/Al Unser jr. dominatore di Portland

Fabi terzo: grande rimonta

PORTLAND — Al Unser jr. ha vinto la sua prima gara Cart di Portland (Oregon) staccando Geoff Brabham di 40 secondi e confermandosi giovane pilota degno dei massimi allori. La gara dell'Oregon non ha nulla da invidiare alle varie piste iridate: varia, veloce, impegnativa, dura al punto di eliminare 15 dei 28 partenti, ha visto oltre 50 mila spettatori esultanti. Mario Andretti scattato con a fianco Danny Sullivan, ha animato i primi dieci giri mozzafiato, fino a quando il motore ha ceduto dando via libera all'ex-pilota di F. 1, il quale dopo cinque giri è finito sul prato col motore ansimante. Scomparsi i due, «big» della Lola T800, ha preso le redini della corsa il giovane Michael Andretti, indubbiamente il protagonista principale insieme a Geoff Brabham e Al Unser jr. Ma la pompa della benzina ha fatto sostare ai box un paio di volte il figlio di «Piedone» che ha così perso ogni speranza. Teo Fabi settimo nella griglia di partenza, ha disputato una gara di conserva all'inizio, quindi ha dato fondo alla March che aveva deciso di guidare dopo che venerdì in prova il motore della nuova macchi-

na aveva preso fuoco. La terza piazza è meritata e valida per il pilota milanese, che non ama gli ovali, ma si scatena sulle piste. Bobby Rahal, con la March che consumava più del dovuto è rientrato lentamente ai box perdendo tempo prezioso; Roberto Guerrero, terzo nella griglia di partenza, ha visto le fiamme avvolgere il motore, subito spente dagli addetti lungo la pista.

LA CRONACA. È Mario Andretti ad aprire la sfilata delle 28 macchine. Manca Emerson Fittipaldi che ha preferito abbracciare le corse «Iroc» dopo la disputa d'indole tecnica col suo ex-patron Bepe Romero. È tornato Jacques Villeneuve che è apparso pronto e rimesso dopo il pauroso volo di Indy. Subito al via, Al Unser si ferma col motore «out». Dopo il duello Andretti-Sullivan, il primo rientra dopo essere stato sbandierato «nero». Sullivan se ne va in fuga, ma dura ben poco ed è Michael Andretti a fare la parte del leone, inseguito tenacemente da Al Unser jr. Fino al 50. giro Andretti e Unser fanno impazzire gli spettatori, poi il vincitore

batte Michael, ostacolato da Josele Garza, e da quel momento la gara è decisa. Rick Mears perde l'alettone posteriore e perde tre giri. Al Holbert e Ganassi sono fermi sul prato, Fabi inizia la sua rimonta. Per Michael Andretti, che guiderà una macchina Transam nella corsa di domenica a Detroit, non c'è più speranza di vittoria. Anche Danny Ongais, che si era tenuto in sesta piazza, lentamente compie l'ultimo giro e si ferma lungo il percorso. Molte macchine hanno consumato più carburante del previsto, mentre i nuovi pneumatici radial della Goodyear, consegnati per la prima volta alla Cart, hanno consentito a piloti come Andretti, Unser jr. e Brabham di rosicchiare un secondo e mezzo a giro.

Lino Manocchia

CAMPIONATO CART

Portland, 17 giugno 1984

5. gara di campionato

La classifica: 1. Al Unser jr. (March 84C) a 169.619 kmh; 2. Brabham (March 84C); 3. Fabi (March 84C); 4. Daly (March 84C); 6. Sneva (March 84C) a 1 giro.

IMSA

Ballabio sesto a Mid Ohio

MID OHIO — Derek Bell e Al Holbert hanno vinto a Mid Ohio la nona gara del campionato Imsa. Dopo avere fatto segnare il miglior tempo nelle prove di qualificazione al volante della loro Porsche 962, i due piloti si sono ripetuti, anche se la fortuna è stata dalla loro parte. Per tre quarti di corsa, infatti, è stata la Porsche di Whittington-Lenier a dominare la gara e solo una sospensione difettosa ha permesso il sorpasso vincente di Holbert ai danni di Whittington verso la fine di questa 500 km. All'arrivo 3° hanno superato le due Porsche, che comunque hanno dimostrato di essere ormai perfettamente a loro agio sulle piste statunitensi. Al sesto posto è giunta la Momo Cosworth di Giampiero Moretti e Fulvio Maria Ballabio, autori di una gara molto regolare. (l. m.)

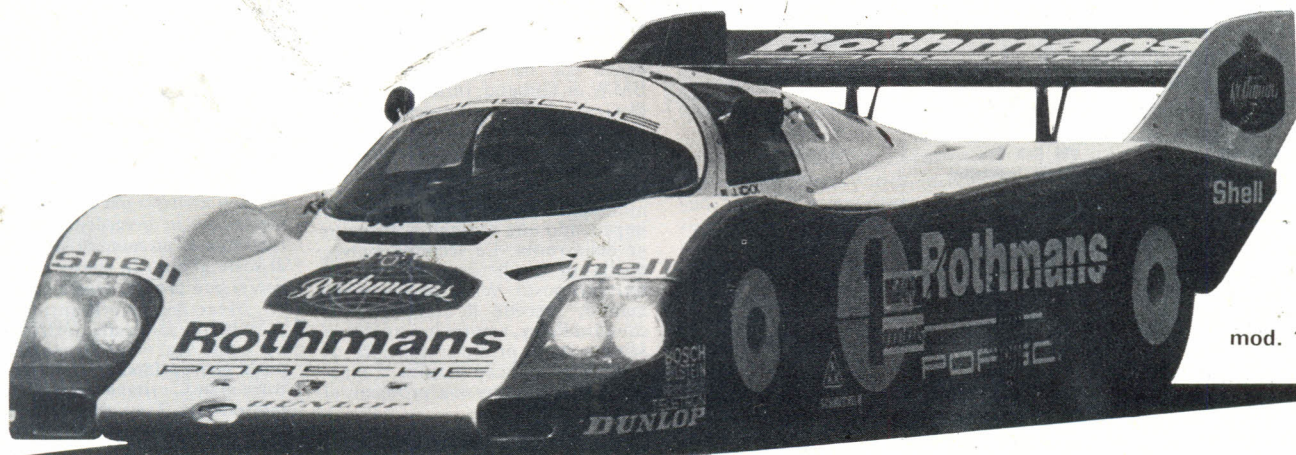
La classifica: 1. Holbert-Bell (Porsche 962); 3. Rahal-Haywood (Porsche 962); 4. Morton-Spenard (March Chevrolet); 5. Van der Merve-Martin (March Porsche); 6. Moretti-Ballabio (Momo Cosworth); 7. Downing-Maffucci (Mazda Argol); 8. Busby-Halsmer (Lola Mazda); 9. Vincent-White (Porsche 934); 10. Mandeville-Johnson (Mazda Rz).

PROTAR

Micromodelli

New serie
in autentica
scale 1:24

ROTHMANS PORSCHE 956



mod. 189

Dal 1° luglio nei migliori negozi

PROTAR
micro
modelli
PROVINI

Via Fucini, 1 - 40033 Casalecchio di Reno (BO) - Tel. 051-575492

VELOCITÀ IN PISTA/Le gare a Pergusa

Domina l'Osella di Parpinelli

PERGUSA — Ruggero Parpinelli su Osella PA9 ha vinto l'ultima e più importante gara della domenica riservata al gruppo sei e alla Sport nazionale. Quest'ultima gara è partita con oltre un'ora di ritardo sul previsto per un incidente mortale avvenuto tra una 500 e una Fulvia coupé, nella stradina di servizio adiacente all'autodromo. Per soccorrere i feriti sono state impiegate le ambulanze previste in circuito e così le competizioni sono stante interrotte. La manifestazione ennese è vissuta anche su altre competizioni valide per il campionato italiano gruppo A, B ed N e su alcune gare di contorno riservate ai gruppi 2, 4 e 5 che sono state disputate il sabato pomeriggio al termine delle prove ufficiali. Delle gare valide per il campionato italiano segnaliamo quella riservata al gruppo N seconda divisione dove è successo di tutto: due capotamenti (con piloti illesi) due piloti multati e uno squalificato e in più, naturalmente, tanto agonismo. Sono capotati Volschi (Alfasud) in seguito ad un ingresso troppo veloce in chicane e «Alfred» per il probabile cedimento di un copertone. «Alfred» era impegnato in uno spasmatto duello con il debuttante Musumeci, non ancora diciannovenne, al suo esordio in circuito e alla sua seconda competizione (aveva esordito nella cronoscalata Scordia-Militello). Sono stati multati Musumeci e «Alfred» per non aver rallentato sufficientemente di fronte alle bandiere gialle espese per il capotamento di Volschi. È stato infine squalificato Alberto Zita per aver esagerato nel salire sulle chicane. Questa combattutissima gara è stata vinta da Mario Agosta che ha dominato dall'inizio alla fine dei 19 giri.

Edo Murabito

□ Giro più veloce: Gianni in 2'06"32, media 141.070 kmh.

Classe 2500: 1. Alfonso Gambino (Talbot Lotus) 10 giri in 2'15"04, media 135.819 kmh.

□ Giro più veloce: Gambino in 2'06"49, media 140.881 kmh.

GRUPPO 4

Classe 1300: 1. Maurizio Melluzzo, 10 giri in 22'31"03, media 131.899 kmh; 2. Alba a 2 giri; 3. Vaccaro a 2 giri; 4. Patrinicola a 5 giri.

□ Giro più veloce: Melluzzo in 2'10"25, media 136.814 kmh.

Classe 1600: 1. Leonardo Ippolito (Alfa Romeo Duetto) 8 giri, in 18'42"34, media 127.020 kmh.

□ Giro più veloce: Ippolito in 2'11"30, media 135.720 kmh.

Classe 2000: 1. Giuseppe Brafa (Beta Montecarlo) 10 giri in 21'30"62, media 138.074 kmh.

□ Giro più veloce: Brafa in 2'06"47, media 140.903 kmh.

Classe 3000: 1. Francesco Russo (Porsche) 10 giri in 21'29"85, media 138.056 kmh.

□ Giro più veloce: Russo in 2'05"87, media 141.575 kmh.

GRUPPO 5

Classe 700: 1. Romano (Fiat 126) 9 giri in 24'12"02, media 110.453 kmh; 2. Sturmiolo (Fiat 126) a 2 giri.

□ Giro più veloce: Romano in 2'22"02, media 125.475 kmh.

Classe 2000: 1. Salvatore Gagliano (Ford Escort) 10 giri in 21'29"85, media 141.267 kmh.

Classe 3000: 1. Giuseppe Virzi (Porsche) 10 giri in 21'02"46, media 141.153 kmh.

□ Giro più veloce: Virzi in 2'00"33, media 148.092 kmh.

GRUPPO B

Classe 1600: 1. Renato Lanzetti (Alfasud Sprint) 18 giri in 40'43"90, media 131.249 kmh; 2. Dottore (Fiat X1/9) a 27'3"; Berruto (Alfasud Sprint) a 1'03"2; 4. Scaccianocce (Fiat X1/9) a 1 giro; 5. Sottile (Fiat X1/9) a 6 giri.

□ Giro più veloce: Lanzetti in 2'09"14, media 137.990 kmh.

Classe 2000: 1. Sergio Di Benedetto (R5 Turbo) 19 giri in 40'29"46, media 139.364 kmh.

□ Giro più veloce: Di Benedetto in 2'04"99, media 142.571 kmh.

Classe 3000: 1. Antonino Guagliardo (Porsche Turbo) 19 giri in 39'07"26, media 144.245 kmh; 2. Comito (Porsche Turbo) a 19".

□ Giro più veloce: Guagliardo in 2'01"17, media 147.066 kmh.

GRUPPO A

1. Divisione: 1. Nunzio Anastasi (Alfasud) 19 giri in 41'35"00, media 135.703 kmh; 2. Perito (Alfasud Sprint) a 2'05"7; 3. Montalto (Talbot TI) a 2'22"4; 4. Zampardi (A 112) a 1 giro; 5. Lanzetti (Alfasud) a 1 giro; 6. Anzalone (A 112) a 1 giro; 7. Cangi (A 112) a 1 giro; 8. Formica (A 112) a 1 giro; 9. Caruso (Fiat 127) a 1 giro; 10. Triolo (Alfasud) a 1 giro; 11. Jones (A 112) a 3 giri; 12. Guarino (A 112) a 4 giri; 13. Faro (Fiat 127) a 6 giri; 14. Maueri (Fiat 128) a 6 giri; 15. Lazzara (A 112) a 7 giri.

□ Giro più veloce: Anastasi in 2'08"77, media 138.386 kmh.

2. Divisione: 1. Francesco Ederle (Alfetta GTV6) 19 giri in 38'51"13, media 145.243; 2. Nocci (Fiat Ritmo) a 48"; 3. Marchiol (Fiat Ritmo) a 1'29"2; 4. Spinelli (Alfetta GTV6) a 1'54"; 5. Beccaria (Fiat Ritmo) a 1 giro; 6. Russo (Fiat 131) a 2 giri; 7. Ferrazzano (Fiat Ritmo) a 10 giri.

□ Giro più veloce: Ederle in 2'00"03, media 148.463 kmh.

GRUPPO N

1. Divisione: 1. Raniero Donato (Talbot Samba) 19 giri in 43'48"72, media 128.800 kmh; 2. Bonechi (Autobianchi A 112) a 1

□ Giro più veloce: Araldi in 1'47"48 alla media di 165.798 kmh.

giro; 3. Ferraro (A 112) a 1 giro; 4. La Paglia (A 112) a 2 giri; 5. Mazzara (A 112) a 3 giri; 6. Ienna (A 112) a 10 giri.

□ Giro più veloce: Donato in 2'16"34, media 130.703 kmh.

2. Divisione: 1. Mario Agosta (Ford Escort) 19 giri in 42'18"11, media 133.383 kmh; 2. Braga (Ford Escort) a 1'22"; 3. Musumeci (Alfasud) a 1 giro; 4. Paratore (Fiat Ritmo) a 1 giro; 5. Cali (Alfasud) a 1 giro; 6. Cucinotta (Alfasud) a 1 giro; 7. Pavone (Alfasud) a 1 giro.

□ Giro più veloce: Agosta in 2'11"06, media 135.968 kmh.

3. Divisione: 1. Giuseppe Saporito (Alfetta GTV6) 19 giri in 40'54"73, media 137.930 kmh; 2. Gaetani (Lancia Delta HF) a 4"; 3. Mertoli (Fiat Ritmo) a 1 giro; 4. Pedol (Alfetta GTV6) a 1 giro; 5. Mariani (Alfetta GTV6) a 1 giro; 6. D'Acquisto (Fiat Ritmo) a 1 giro; 7. «Bill» (Fiat Ritmo) a 1 giro; 8. Conti (Fiat Ritmo) a 2 giri; 9. «Halfax» (Fiat Ritmo) a 10 giri.

□ Giro più veloce: Saporito in 2'06"85, media 140.482 kmh.

VEETURE SPORT

2. Divisione: 1. Ruggero Parpinelli 19 giri in 32'41"57 alla media di 172.607 kmh; 2. Ceraolo a 13"7; 3. Consoli a 1 giro; 4. Gloria a 1 giro; 5. Consoli O. (A.M.S) a 2 giri; (tutti su Osella).

□ Giro più veloce: Parpinelli in 1'41"51 a 175.549 kmh di media.

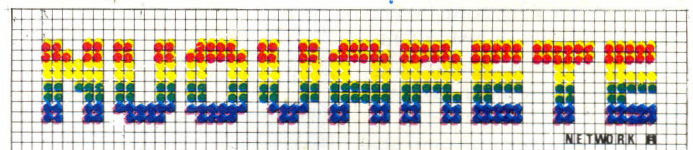
SPORT NAZIONALE

1. Adriano Gozzi (Lucchini) 18 giri in 32'59"53 alla media di 162.038 kmh; 2. Araldi (Osella) a 1'29"5.

■ **SPECIAL MOTOR** — Da venerdì 22 a domenica 24 giugno si terrà nel pallazetto dello sport dell'Eib, in via Orzinuovi, a Brescia, su di un'area coperta di oltre 3.000 mq. Lo «Special Motor» un'esposizione motoristica per lo sport ed il tempo libero, organizzato dalla scuderia Bresciarally. Saranno esposte, con la Ferrari, l'Alfa Romeo e l'Osella, le più belle vetture sportive di ieri e di oggi, dalle protagoniste dell'ultima 1000 Miglia alle attuali vetture preparate per la pista, i rally e l'autocross. La rassegna comprende anche il settore dedicato alle motociclette, i fuoristrada ed al tempo libero.

■ **TROFEO CULLIGAN.** Si svolgerà domenica sul circuito cittadino di S. Piero in Bagno (Fo) il 3. Trofeo Culligan, gara di kart valida per il campionato regionale. C'è viva attesa nell'ambiente per questa corsa che molto probabilmente dovrà designare i vincitori del campionato, giunto alle ultimissime battute. Le classi iscritte al Trofeo Culligan saranno la 100 e la 125. Tra i favoriti per la vittoria figura anche il pilota di casa Stefano Lanzi, che attualmente occupa i primissimi posti nella categoria junior del campionato dopo le sue magnifiche vittorie a Pinarella e Porto Garibaldi.

(v.c.)



Il primo VERO circuito radiofonico che ti segue in tutta Italia

ALESSANDRIA: T. Radio Monferrato Nuovarete FM: 97.800; **ASTI:** T. Radio Monferrato Nuovarete FM: 97.800; **ASCOLI PICENO:** Radio Linea Nuovarete FM: 90.7; **BARI:** Radio Centro Nuovarete FM: 103.400; Radio Piper FM: 103.700; **BENEVENTO:** Radio Base Antenna 735 Nuovarete FM: 95.400/87.500; **BOLOGNA:** Rete Radar Nuovarete FM: 90.400; **Brescia:** Radio Zenith Nuovarete FM: 88.600/98.300/93.700; **CALTANISSETTA:** Nuovarete Palermo FM: 93.200/107.300; **CAMPOBASSO:** Radio Base Antenna 735 Nuovarete FM: 95.400/87.500; **CANOSA/BARI:** Canosa Centro Radio Tele Color Nuov. FM: 88/98/99/102; **CATANIA:** Radio Mongibello Belpasso Nuovarete FM: 97/102.500; **CATANZARO:** Radio Gamma 7 FM: 96.600; **Radio Luna Nuovarete FM: 95.700/99.600; COSENZA (versante tirrenico):** Radio Cosenza 2 Nuovarete FM: 98.100/104; **CREMONA:** Radio Zenith Nuovarete FM: 88.600/98.300/93.700; **ENNA:** Nuovarete Palermo FM: 93.200/107.300; **FOGGIA:** Radio Base Antenna 735 Nuovarete FM: 95.400/87.500; **FROSINONE:** Drizzante Radio Nuovarete FM: 98.300/103.100; **IGLESIAS/CAGLIARI:** Radio Iglesias Nuovarete FM: 89/104; **LATINA:** Radio Antenna Musica Nuovarete FM: 99.500/101.500; **LA SPEZIA:** Radio Nord Garfagnana Nuovarete FM: 90.300/ 98.100/ 98.400/101.800/102.700; **LECCE:** Prima Radio Nuovarete FM: 101.500/103; **LUCCA:** Radio Nord Garfagnana Nuovarete FM: 90.300/98.100/98.400/101.800/102.700; **MAS-SA CARRARA:** Radio Nord Garfagnana Nuovarete FM: 90.300/98.400/101.800/102.700; **MATERA:** Radio Antenna Effe Nuovarete FM: 95.800; **MODENA:** Rete Radar Nuovarete FM: 90.400; **NAPOLI:** Radio Fiamma Nuovarete FM: 88.600; **PALERMO:** Nuovarete Palermo FM: 93.200/107.300; **Radio Antenna Italia Nuovarete FM: 87.800; PIACENZA:** Radio Zenith Nuovarete FM: 88.600/98.300/93.700; **PISTOIA:** Rete Radar Nuovarete FM: 90.400; **RAGUSA:** Radio Mongibello Belpasso Nuovarete FM: 97/102.500; **REGGIO CALABRIA:** Nuovarete Calabria FM: 87.850/88.100/89.800 91.400/102.800; **SIRACUSA:** Radio Mongibello Belpasso Nuovarete FM: 97/102.500; **TARANTO:** Radio Antenna Effe Nuovarete FM: 95.800; **TORINO:** Nuovarete Torino 91 FM: 92.350.

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

VELOCITÀ IN PISTA

Pergusa, 17 giugno 1984

Tricolore Sport e gruppo A

Trofeo gruppo N e Challenge gruppo B

Le classifiche

GRUPPO 2

Classe 1000: 1. Rosario Todaro (Fiat Panda), 10 giri in 24'42"23, media 120.22 kmh; 2. Costantino (Panda) a 10"6; 3. Guastella (Fiat 127) a due giri.

□ Giro più veloce: Todaro in 2'23"17, media 124.467 kmh.

Classe 1150: 1. Cosimo Caristi (Fiat Ritmo), 10 giri in 22'44"02, media 130.643 kmh; 2. Accardi (Fiat 128) a 2'09"; 3. Savoca (Fiat 128) a 1 giro; 4. Cancilleri (Fiat 128) a 1 giro; 5. Reccavallo (A 112) a 1 giro; 6. Caruso (Fiat 128) a 1 giro.

□ Giro più veloce: Caristi in 2'14"44, media 132.550 kmh.

Classe 1300: 1. Gaspare Sollano (Fiat 128), 9 giri in 21'33"18, media 124.020 kmh; 2. Spitali (Alfasud) a 9'04; 3. Trovatello (Simca) a 2 giri.

□ Giro più veloce: Spitali in 2'06"51, media 128.112 kmh.

Classe 1600: 1. Santo Ferraro (Fiat Ritmo) 10 giri in 21'30"79, media 138.054 kmh.

□ Giro più veloce: Ferraro in 2'06"51, media 140.858 kmh.

Classe 2000: 1. Mario Gianni (Ford Escort) 9 giri in 19'23"55, media 136.837 kmh.

TRICOLORE F.3/A Varano il leader è andato ancora in bianco

Scapini fa il bis, Fangio ottavo

VARANO — «Non c'è due senza tre. Anche se adesso arriveranno le piste veloci non dovrei avere problemi a vincere ancora con il motore Volkswagen che monto sulla Ralt dell'Automotor e che a mio avviso ha più accelerazione in uscita dalle curve dei motori Alfa Romeo». Felice, prima di salire sul podio, così si esprimeva Franco Scapini, che bissando il successo di Magione, si è inserito al terzo posto in classifica nel campionato, dietro a Santin che per la seconda volta non ha preso punti, ed a Caffi che con una gara accorta ha conquistato 6 punti utili per mirare ad un titolo italiano quanto mai aperto dopo questa gara. Un vero peccato che sul podio non sia riuscito a salire Marco Apicella (dopo la pole di Magione, sua anche quella record di Varano) che ha sciupato quanto di buono aveva fatto vedere in prova, nei 23 giri di batteria e nei 23 giri di finale, prima dell'uscita di pista quando era dietro a Scapini che controllava bene la situazione. Quella di Scapini, oltre che di guida e di macchina (veramente a punto la Ralt Automotor del varesino) è stata a detta di tutti una vittoria di motore. Il suo Volkswagen gli permetteva nei tratti veloci di staccare sensibilmente Apicella che recuperava su di lui nella parte mista e nella esse veloce dove rischiando troppo e poi è uscito di pista. Caffi con evidenti problemi di gomme (per cercare di strappare la pole position ad Apicella in prova aveva intaccato tutte dieci le gomme disponibili) ha condotto una gara intelligente che lo ha portato sul podio. Forini, pur con grossi problemi di sotto e di sovrasterzo nei tre giorni varanesi, ha portato la sua Dallara ad un buon terzo posto.

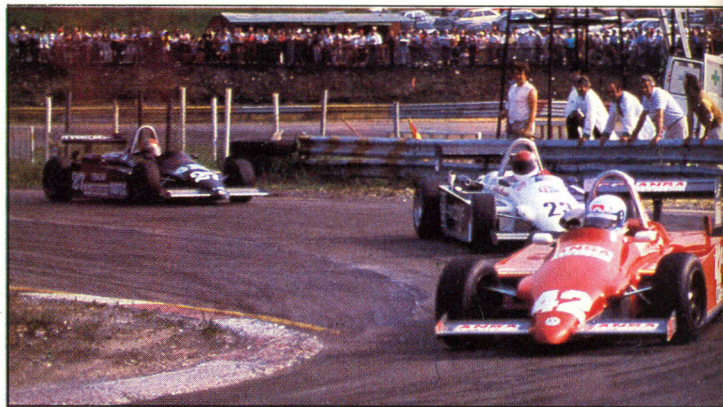
IL PUBBLICO si è anche divertito con Juan Manuel Fangio, con la Ralt di Gariboldi, che a tratti ha dato spettacolo, mostrando una notevole grinta tutta sudamericana, che talvolta ha fatto ricordare le corse del più

celebre zio. In batteria ha lottato con un Tarquini quanto mai grintoso, ma senza una marcia, ed in finale si è trovato a duellare con Giannini, Frassoni e Mancini. All'appello manca ancora Santin che al via della finale si è trovato con Barbazza che è salito su di lui alla prima curva. Il suo vantaggio ora è ridotto al lumicino e gli avversari sono diventati i primi cinque in classifica.

LA CRONACA. Nella prima batteria manca «Asteldo» che, incidentata la vettura nelle prove, dà forfait, e Vismara è fermo nella corsia che porta in pista con la centralina k.o. Apicella, pole position, parte subito velocissimo, mentre Santin viene infilato alla parabola da Forini, Tacchino e Famà. Già alla «Ickx» Santin supera Famà che, lasciato il varco per il veneto, si fa infilare anche da Mancini. Apicella aumenta il vantaggio sugli inseguitori, fra cui c'è un Santin che accusa strani fenomeni di guidabilità (a fine batteria si scoprirà che ha corso con una pressione errata nelle gomme, avendo il manometro dato delle misurazioni sbagliate). Apicella, autore del giro più veloce, nuovo record per Varano in gara, vince facilmente davanti a Forini, Tacchino e Santin. La seconda batteria vede fin dal via al comando Scapini, con Tarquini e Frassoni che recuperano già alla prima curva un paio di posizioni rispetto allo schieramento. Alla «Ickx» Scapini precede Caffi, Tarquini e Fangio che, facendosi largo un po' a ruotate, supera Frassoni. Il terzo di testa con Scapini, sicuro primo, sembra poter andarsene; dietro, un po' staccato, segue Fangio e poi, in lotta, Giannini, Manfredi e Barbazza, partito male. Al quarto giro esce, per un dritto alla parabola, Sulentic. Si arriva al 18. dei 23 giri previsti. Tarquini, pressato da Fangio, si gira all'uscita dal tornantino perché resta in folle. C'è un contatto fra i due e



Sopra, J.M. Fangio al via. Sotto Scapini davanti ad Apicella e Caffi (Attualfoto)



volano i musetti. Ne approfittano Giannini, Manfredi, Barbazza e Frassoni per superare Fangio, più lesto a rimettersi in pista, e Tarquini. Nulla muta fino al termine con Scapini che, pur accusando la foratura di una gomma negli ultimi due giri, vince controllando bene Caffi, in crisi con le gomme.

PARTE LA FINALE ed alla parabola Barbazza, arrivato lungo, sale sopra Santin, mentre Manfredi tampona Giannini e perde il muso. Per Barbazza è il ritiro; per Manfredi la via dei box e Santin riparte senza alettone posteriore al decimo posto, ma dopo un calvario si ritirerà al 12. giro. Scapini frattanto

assume il comando con Apicella, Forini, Caffi, Famà, Giannini, Tacchino e Frassoni, nell'ordine tutti in fila per 13 giri con poche variazioni di classifica. Dietro, come in batteria, Fangio è in lotta con Tarquini che si gira alla «Ickx» al 15. giro. Con Apicella sempre attaccato a Scapini nel tratto misto (nel veloce il bolognese perde il terreno), si arriva al 24. giro, dove rischiando un pelo di più, Apicella esce all'uscita della «esse» ed è costretto al ritiro. Dietro Scapini si pone così Caffi ad otto secondi. Nulla cambia fino alla bandiera, ad eccezione di Fangio che supera Mancini nei giri finali.

Roberto Teso

VELOCITÀ IN PISTA

Varano, 17 giugno 1984

Campionato italiano F3, 8 gara
1. Trofeo Banca Agricola Mantovana

I tempi delle prove: 1. Marco Apicella (Ralt RT3 Alfa Romeo Novamotor) 46"75 media 138,610 kmh; 2. Caffi (Ralt RT3 Alfa Romeo Novamotor) 46"94; 3. Santin (Ralt RT3 Alfa Romeo Novamotor) 46"95; 4. Scapini (Ralt RT3 VW) 47"00; 5. Forini (Dallara 384 Alfa Romeo Novamotor) 47"01; 6. Barbazza (Dallara 384 Alfa Romeo Novamotor) 47"29; 7. Tacchino (Ralt RT3 VW) 47"32; 8. Frassoni (Ralt RT3 VW) 47"42; 9. Famà (Dallara 384 Toyota Alloni) 47"48; 10. Tarquini (Dallara 382 Toyota Alloni) 47"54; 11. Jochamowitz (Ralt RT3 Alfa Romeo Novamotor) 47"58; 12. Fangio (Ralt RT3 Alfa Romeo Novamotor) 47"58; 13. Antonioli (Ralt RT3 Volkswagen) 47"60; 14. Giannini (Arno A02 Alfa Romeo Novamotor) 47"62; 15. Vismara (Ralt RT3 Volkswagen) 47"63; 16. Manfredi (Ralt RT3 Alfa Romeo Novamotor) 47"66; 17. Melito (Ralt RT3 Alfa Romeo Novamotor) 47"83; 18. Sulentic (Ralt RT3 Alfa Romeo Novamotor) 47"89; 19. Mancini (Arno A02 384 Alfa Romeo Novamotor) 47"90; 20. Marozzo (Ralt RT3 Alfa Romeo Novamotor) 48"05; 21. «Asteldo» (Dallara 383 Alfa Romeo Toyota Novamotor) 48"36; 22. Amati (Ralt RT3 Fiat Pirola) 48"72; 23. Verduci (Arno A02 384 Alfa Romeo Novamotor) 48"77; 24. Mantovani (Wainar Alfa Romeo Novamotor) 49"10; 25. Fossati (Dallara 382 Toyota Novamotor) 50"48. Non partito in gara «Asteldo».

Prima batteria: 1. Marco Apicella (Ralt Alfa Romeo) 23 giri 18'13"11 media 136,345 kmh; 2. Forini (Dallara Alfa Romeo) 18'18"77; 3. Tacchino (Ralt Volkswagen) 18'22"67; 4. Santin (Ralt Alfa Romeo) 18'26"50; 5. Mancini (Arno Alfa Romeo) 18'29"39; 6. Famà (Dallara Toyota) 18'31"94; 7. Antonioli (Ralt Volkswagen) 18'34"93; 8. Melito (Ralt Alfa Romeo) 18'40"29; 9. Verduci (Arno Alfa Romeo) 18'50"57.

□ Giro più veloce: Apicella 46"96, media 137,990 kmh.

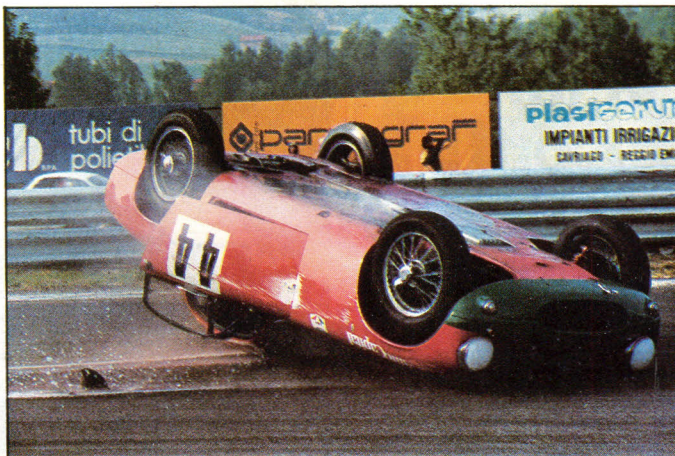
Seconda batteria: 1. Franco Scapini (Ralt Volkswagen) 23 giri 18'19"28 media 135,580 kmh; 2. Caffi (Ralt Alfa Romeo) 18'20"72; 3. Giannini (Arno Alfa Romeo) 18'30"08; 4. Manfredi (Ralt Alfa Romeo) 18'30"92; 5. Barbazza (Dallara Alfa Romeo) 18'32"91; 6. Frassoni (Ralt Volkswagen) 18'33"47; 7. Fangio (Ralt Alfa Romeo) 18'34"31; 8. Marozzo (Ralt Alfa Romeo) 18'46"32; 9. Tarquini (Dallara Toyota) 18'50"57; 10. Mantovani (Wainar Alfa Romeo) 19'06"04; 11. Amati (Ralt Fiat) 19'06"45.

□ Giro più veloce: Scapini 47"19 media 137,317 kmh.

Finale: 1. Franco Scapini (Ralt Volkswagen) giri 56 44'58"11, media 134,494 kmh; 2. Caffi (Ralt Alfa Romeo) 45'01"75; 3. Forini (Dallara Alfa Romeo) 45'04"48; 4. Tacchino (Ralt Volkswagen) 45'05"21; 5. Famà (Dallara Toyota) 45'19"04; 6. Giannini (Arno Alfa Romeo) 45'23"31; 7. Frassoni (Ralt Volkswagen) 45'35"18; 8. Fangio (Ralt Alfa Romeo) 45'25"45; 9. Mancini (Arno Alfa Romeo) 45'26"19; 10. Tarquini (Dallara Toyota) 45'39"45; 11. Meneto (Ralt Alfa Romeo) 45'40"72; 12. Antonioli (Ralt Volkswagen) a 1 giro; 13. Verduci (Arno Alfa Romeo) a 1 giro.

□ Giro più veloce: Scapini 47'52" media 136,364 kmh.

Classifica del campionato dopo 8 gare: 1. Santin punti 33; 2. Caffi 29; 3. Scapini 21; 4. Tacchino 18; 5. Forini 16; 6. Barbazza 13; 7. Apicella 10; 8. Voulaz 9; 8. Mancini 9; 8. Famà 9; 11. Cazzaniga 3; 12. Giannini 2; 13. Frassoni 2; 14. Vismara 1.



Lo spettacolare incidente che ha avuto per protagonista la Lotus Elite di Franco Giussani nella gara di autostoriche a Varano. (Foto Oliver)

■ **BERNARD DARNICHE**, opera una decina di giorni fa dal professore Letournel, ha iniziato la rieducazione. Riesce già a camminare e andare in bicicletta anche se la cavaglia gli fa ancora molto male. Il pilota francese si aspetta da questo intervento lo sblocco dell'articolazione e di certi legamenti, ma sa anche di perdere il 30% della mobilità della cavaglia, particolarmente in senso trasversale.

■ **MONTANARO RIVELAZIONE**. Il francese Marcel Tarres che ha corso a Pau con una Martini non è un nome nuovo nelle corse: solo che da ben sei anni correva solo in salita dove è stato più volte campione di Francia. Per la gara di Pau ha modificato la sua solita vettura ed ha rivelato buone doti. Dopo la prima mezz'ora era non lontano da Pirro, posizione che ha mantenuto anche se con ritardo.

Ieri e oggi a Varano

VARANO MELEGARI — Il circuito parmense di Varano Melegari ha ospitato, domenica 17 giugno, un appuntamento della Coppa Csaì riservato alle auto storiche. Sono scese in pista vetture Gran Turismo, Special e Sport Corsa. A fianco delle «vecchie» hanno corso anche le Formula 400, che hanno visto la seconda vittoria su tre gare della Condor di Roberto Zeri. (g.r.)

VELOCITÀ IN PISTA

Varano Melegari, 17 giugno 1984

Coppa Csaì Auto storiche e F.400

Le classifiche

GRAN TURISMO

Classe oltre 2000 anni '55-'60: 1. Marcello Busetto. (Fiat Oscar) 16 giri in 19'47"08, media 87,340 kmh; 2. Milano (Lancia Aurelia) a 1 giro.

Classe oltre 2000 ante '54: 1. Pierluigi Mapelli (Lancia Aurelia) 15 giri in 19'20"66, media 83,745 kmh.

Classe oltre 2000 post '61: 1. Giuseppe Rossi (Porsche) 16 giri in 18'37"00, media 92,820 kmh; 2. Cividini (Porsche) 18'38"82; 3. Apollonio (Giulietta Sprint) 19'11"81; 4. Marinaì (Alfa Romeo Giulietta) 19'45"79; 5. Busi (Giulia) a 1 giro.

GRAN TURISMO SPECIALE

Classe 1300 anni '55-'60: 1. Angelo Chiapparini, 16 giri in 18'01"92, media 93,830 kmh; 2. Zadra 18'21"82; 3. Valera 18'22"97; 4. Malatesta 18'35"01; 5. Minerbi 18'44"37; 6. Wherer 18'46"85; 7. Freschi 18'48"50; 8. Ferretti a 1 giro; 9. Treves a 1 giro; 10. Vallotto a 1 giro. (Tutti su Alfa Romeo Giulietta)

SPORT CORSA

Classe 2000 post '61: 1. Giancarlo Milani (Merlino) 15 giri 16'18"85; media 99,300 kmh. □ Giro più veloce: Milani in 1'03"44, media 102,144 kmh.

Classe oltre 2000 anni '55-'60: 1. Giulio Dubbini (Junior Bristol) 15 giri in 16'57"88, media 95,493 kmh.

GRAN TURISMO SPECIAL

Classe oltre 2000 post '61: 1. Fabio Bertani (Jaguar) 16 giri in 17'18"79 media 99,808 kmh; 2. Ramponi (Jaguar) 17'45"80; 3. Facchini (Jaguar) 18'14"90; 4. Galli (Ferrari)

Classe oltre 2000 anni '55-'60: 1. Paolo Lado (Lancia F.) 16 giri in 19'16"04, media 89,685 kmh; 2. Fazzolari (Austin) a 1 giro; 3. Goffi (Lancia Flaminia) a 1 giro; 4. Sartori (Fiat Osa) a 2 giri 5. Radice (Lancia Flaminia) a 2 giri; 6. Riccardi (Porsche 356) a 3 giri.

Classe oltre 2000 ante '54: 1. Arnaldo Rizzi (Fiat TV) 14 giri in 17'39"01, media 85,665 kmh; 2. Dolfìn (Fiat TV) 17'52"46.

□ Giro più veloce: Rizzi in 1'13"82, media 87,781 kmh.

Classe 2000 post '61: 1. Giuseppe Lucchini (Artz) 16 giri in 17'15"50, media 100,926 kmh; 2. Bonetti (Artz 1) 17'19"88; 3. Chiapparini (Giulietta) 17'48"81; 4. Bergonzi (Porsche) a 1 giro; 5. Ascari (Porsche 356) a 1 giro; 6. Ceuna (Alfa Romeo SS) a 1 giro; 7. Barbieri (Maserati) a 1 giro.

□ Giro più veloce: Lucchini in 1'03"19, media 102,548 kmh.

Formula 400: 1. Roberto Zeri (Condor) 23 giri 23'17"35, media 106,659 kmh; 2. Quercetti (Gimko) 23'18"68; 3. Bertucci (Reggiani) 23'58"46; 4. Erbacci (BLM) a 1 giro; 5. Verganti (RG) a 1 giro; 6. Degli Esposti (Reggiani) a 1 giro; 7. Gardenghi (Gimko) a 3 giri; 8. Di Stefano (Gimko) a 4 giri; 9. Lisi (Condor) a 9 giri; 10. Palsenberger (BLM) a 12 giri.

□ Giro più veloce: Zeri in 59"50, media 108,908 kmh.

CHALLENGE M.G. METRO/La gara di Varano

Gunnella ce la fa, e anche col record!

VARANO — Il tormentato circuito parmense ha finalmente portato fortuna a Marcello Gunnella che già dall'anno scorso rincorreva un successo pieno nel monomarca inglese. L'inizio di stagione non era stato particolarmente fortunato per il pilota ternano, ma la dea bendata proprio in questa quarta prova del MG Metro Challenge gli ha dato una mano costringendo al ritiro, a tre giri dalla fine, Gianfranco Ricci che aveva guidato la corsa fin dall'inizio: certamente per Ricci questo non è un anno fortunato, e probabilmente la rottura del motore gli ha tolto una vittoria quasi sicura. Gunnella ha avuto anche la soddisfazione di siglare il nuovo record sul giro e con questa vittoria si è rilanciato nella classifica del campionato. Ottime le prove di Benedini (2.) sempre in agguato, e Gradoli regolarissimo e premiato alla fine da un magnifico 3. posto, mentre Giampaolo Pace, afflitto in prova ed in batteria da problemi di assetto, ha colto un buon 4. posto con il quale mantiene fermamente la leadership del campionato. Nelle posizioni alte dell'ordine di arrivo sono finiti anche «Donald-Duck», «Nivas», Castagna, Fiorillo, Cantera e Presenzini.

LA FINALE — Dopo le due battorie vinte da Scarabelli e Ricci e nella quale Grassetto era stato costretto al ritiro per la rottura della frizione, nella finale partiva subito fortissimo Gianfranco Ricci mentre Maurelio e Scarabelli, partito in pole position, si fa sorprendere e viene sfilato oltre che da Ricci, anche da Gunnella e Benedini. Dietro, nella bagarre iniziale, scompaiono Boffa (ruota) e Moselli cui scoppia una gomma per una toccata con «Donald Duck». Nelle posizioni di rincalzo viaggiano Russo, Gradoli e Pace che partito abbastanza indietro nello schieramento cerca di rimontare. Al 10. giro Russo rompe un giunto mentre è in 3. posizione; un giro dopo alla

parabolica una fumata azzurra segna la resa di Ricci e Gunnella è costretto ad una veloce manovra per evitarlo. Passando con una ruota sull'erba il ternano buca una gomma, ma chiude ugualmente in testa con Benedini cortissimo. «Donald Duck», Linel e Castagna finiscono nell'ordine mentre fra coloro che non hanno avuto fortuna, una menzione particolare la merita Domenico Brancatelli costretto al ritiro per lo scoppio di una gomma, ma alla 3. gara già tra i migliori.

Maurizio Masini

VELOCITÀ IN PISTA

Varano, 17 giugno 1984

Challenge Metro MG

Quarta gara del campionato

Le classifiche

1. batteria: 1. Scarabelli 9'19"78 media 104.184 kmh; 2. Gunnella 9'20"34; 3. Russo 9'23"82; 4. Moselli 9'29"45; 5. Gradoli 9'30"12; 6. «Nivas» 9'34"61; 7. Fiorillo 9'36"29; 8. Bosurgi 9'36"72; 9. Baronio 9'37"15; 10. «Pavov» 9'44"95; 11. Ambrosini 9'45"13; 12. Ghislotti 9'45"60; 13. Raimondi 9'46"26; 14. Grassetto 9'46"59; 15. Borroni 9'49"30;

□ Giro più veloce il 4. di Moselli in 1'01"20 media 105.882 kmh.

2. batteria: 1. Ricci 9'09"89 media 104.044 kmh; 2. Benedini 9'21"41; 3. Paci 9'26"44; 4. Domenico Brancatelli 9'27"33; 5. «Donald Duck» 9'32"01; 6. Presenzini 9'32"61; 7. Giovannetti 9'33"04; 8. Castagna 9'38"28; 9. Cantera 9'49"00; 10. Boffa 9'41"11; 11. Di Filippo 9'43"89; 12. Nivas 10'02"54;

□ Giro più veloce il 4. di Ricci in 1'01"3' alla media di 105.630 kmh.

Classifica finale: 1. Gunnella 14'36"62; 2. Benedini 14'36"39; 3. Gradoli 14'41"97; 4. Paci 14'46"36; 5. «Donald Duck» 14'49"63; 6. «Nivas» 14'50"19; 7. Castagna 15'00"79; 8. Chiarillo 15'10"45; 9. Cantera 15'10"77; 10. Presenzini 15'13"47; 11. Baronio 15'20"07; 12. Serdelli a 1 giro; 13. Giovannetti a 1 giro; 14. Bosurgi a 1 giro; 15. Ricci a 2 giri;

□ Giro più veloce il 3. di Gunnella in 1'00"67 alla media di 106.607 kmh (nuovo record).

Classifica del Campionato dopo 4 prove: 1. Pace punti 66; 2. Benedini 47; 3. Gunnella 36; 4. Presenzini 28; 5. Moselli 22; 6. Scarabelli 19; 7. Grassetto 15; 8. Russo 14; 9. Gradoli 13; 10. Ricci 12.



GUNNELLA IN AZIONE (FotoOliver)

Stockcar a Bologna

Sabato 23 giugno la Pista Azzurra (via dell'Aeroporto 38) di Bologna, riapre i battenti dopo la pausa invernale, forzosamente prolungata a causa dei lavori di ristrutturazione dell'intero impianto e dell'allungamento del tracciato. In seguito a questi lavori la pista verrà omologata dalla F.I.K. (Federazione italiana karting) - C.S.A.I., per cui sarà in grado di ospitare, oltre alle gare valide per il campionato nazionale di stock car, anche manifestazioni a livello europeo di karting e di F.4. Sabato 23, domenica 24, e i successivi martedì, venerdì e sabato saranno dedicati esclusivamente alle prove, aperte al pubblico, per i kart, che potranno scegliere fra tre turni: dalle 8 alle 12, dalle 15 alle 19, oppure dalle 21 alle 24. Il campionato di stock car, che anche quest'anno sarà disputato da tre categorie di vetture, 1000; 1600 e super, e le prime gare di club di karting e di F. 4 prenderanno il via domenica 1 luglio.

■ **CAPELLI** — Sono state particolarmente sfortunate le prove di Ivan Capelli, che ha subito nel primo turno la rottura del cuscinetto del portamozzo posteriore destro e nel secondo la medesima rottura, ma sulla parte sinistra. Un inconveniente simile è successo pure a Nissen, venerdì, ma non si è più ripetuto nella sessione conclusiva di prove.

SLALOM

Lavaggi automatico

PARRANA SAN MARTINO — Vittorio Lavaggi si è aggiudicato la 2. edizione dello slalom «Colline livornesi» valido per la seconda zona della coppa Csaì e come terza prova del campionato regionale toscano. Il genovese, al volante di una Fiat X 1/9, ha preceduto nella classifica finale Erberto Rossi, suo compagno nella scuderia Valpolcevera e suo preparatore. La gara, perfettamente organizzata dalla scuderia Livorno Corse, ha subito nel corso della seconda manche una lunga interruzione dovuta ad un singolare incidente: da una vettura in corsa si è infatti staccata una parte di un cerchio che ha colpito, ferendola lievemente, una spettatrice. Fortunatamente le conseguenze sono state minime. (l.b.)

SLALOM

Parrana S. Martino, 10 giugno 1984

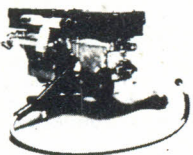
Slalom Colline Livornesi

Le classifiche

Assoluta: 1. Vittorio Lavaggi (Fiat X 1/9) 2'59"89; 2. Rossi (Alpine a 110) 3'00"74; 3. Battolla (Simca R 2) 3'08"96; 4. Pagliari (Alpine A 110) 3'09"70; 5. Guarducci (Escort) 3'09"95; 6. Torreggiani (Opel Kadett GTE) 3'10"48; 7. Borghi (Simca R 2) 3'11"60; 8. Bernabò (Alpine A 110) 3'12"49; 9. Datteri (Simca R 2) 3'15"31; 10. Aghini (A 112) 3'17"58.

NOVITÀ KIT aspirazione

per FIAT RITMO 105 e RITMO ABARTH 125

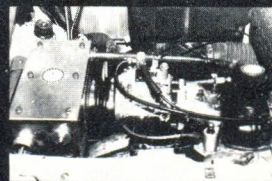


con 2 carburatori WEBER 40 dcnf

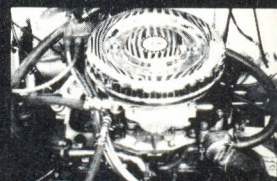


CAMILLO ALQUATI
Via Dante, 91 - 26100 CREMONA
tel. 0372/20450-410398

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



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



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

Super Lancia a Le Mans per 16 ore, poi il trionfo Porsche!

«Pesca» fortunata

Con una incredibile rimonta (dopo la 1. ora erano solo al 30. posto) ma innegabilmente grazie anche alle defaillances degli avversari, il «vecchio» Pescarolo e Ludwig hanno guidato al successo (il quarto del francese a Le Mans) la 956 del team Joest. Rallentata da problemi al cambio, la velocissima Lancia ha concluso al 7. posto

di Daniele Buzzonetti - Gaetano Dima - Attualfoto

LE MANS — La legge della 24 Ore si è imposta ancora una volta. Niente di preciso fino al termine ed un finale ancora una volta tiratissimo. Una legge che doveva essere ben conosciuta dal team Porsche-Joest che ha schierato la vittoriosa 956 guidata sempre in modo incredibilmente professionale da Henry Pescarolo e Klaus Ludwig. Una macchina che era stata data per spacciata alla prima ora di gara quando era solo trentesima per problemi di alimentazione e che non veniva nemmeno più tenuta in considerazione, visto il ritmo iniziale tenuto dalle rinnovate e brillantissime Lancia e dalla «armata» delle altre Porsche 956 in corsa. Invece, il team guidato con caparbietà da Domingo Piedade, ha stretto i denti e ha iniziato una rimonta incredibile: 30. alla prima ora, 17. alla seconda, 16. alla terza, un passo indietro alla quarta ora quando la 956 giallonera è ripiombata al 22. posto per la sostituzione di un «triangolo» di una sospensione. Poi 15. alla quinta ora e infine l'escalation finale: 10. alla settima ora, terza alla 14. e finalmente prima dalla 17. all'ultima ora. La vittoria della determinazione e della volontà: soprattutto Pescarolo ha davvero cercato il suo quarto trionfo dopo gli exploit con la Matra-Simca ottenuti nel '72, '73 e '74. Il francese è stato ammirevole per costanza e sicurezza coadiuvato dal collega tedesco che a Le Mans aveva già vinto nel '79. Certo anche un po' di fortuna dalla loro parte: la 956 (con alimentazione non elettronica tra l'altro) ha tenuto benissimo nonostante verso sera la pressione del turbo sia stata portata a 1,2-1,3 bar per favorire la rimonta. Il contrario della Lancia che a Le Mans ha dato il via alla sua resurrezione futura ma ha potuto solo ottenere un ottavo posto con la LC2 di Nannini-Wollek. La Lancia è stata a lungo in testa all'indice energetico e ciò conferma i buoni risultati tecnici ottenuti a Torino.

RESURREZIONE. In altra parte di AS spieghiamo i motivi per cui c'è da ritenere che la Lancia sia uscita comunque bene dalla 24 ore, nella quale è stata in testa fino alla 16. ora



L'abbraccio fra Ludwig (a sinistra) e Pescarolo sul podio di Le Mans al termine di una 24 Ore come sempre massacrante per piloti e mezzi meccanici (telefotoAP)

(con un totale di ben 166 giri) arrivando anche ad ottenere il giro più veloce in gara con Sandro Nannini, che con un 3'28"9 ha battuto il tempo di Ickx nell'83 (3'29"7 su Porsche). Una Lancia maturata e che ha al vertice tecnico degli uomini validissimi: è stata nettamente più veloce delle Porsche 956 ed è stata fermata da problemi non legati alla progettazione della vettura: difetto di materiali per i guai alle sospensioni e impossibilità di poter disputare una prova di durata pre-gara per i guai al cambio. D'altronde anche in casa Porsche le cose non sono filate benissimo: non c'erano le vetture ufficiali per il noto «litigio» con gli organizzatori ma le 956 «private» erano in gran parte appoggiate direttamente dalla casa. Motori particolari erano stati portati per i team Joest, Kremer, Gti-Canon, Fitzpatrick e Henn. Inoltre l'ingegner Jurgen Barth era stato più che mai attivo nel corso della 24 ore: era stato mandato apposta dalla Porsche per favorire la nona vittoria (quella che ha eguagliato il record della Ferrari) e si è dato da fare in modo instancabile. Fino all'alba,

quando la corsa ha preso la piega vincente nei confronti della Lancia è apparso instancabile, saltando da un team all'altro e partecipando perfino alle operazioni di rifornimento. Una vittoria privata quindi ma anche una «debaucle» privata: per battere le Lancia, sono «scoppiate» ben otto Porsche 956 e tra quelle arrivate, alcune erano in condizioni prossime al «collasso».

ALLO SPRINT. Dicevamo inizialmente della gara «tirata» fino in fondo: «Pesca» e Ludwig sono arrivati con un solo giro di vantaggio mentre alle 13,30 (cioè a un'ora e mezza dal termine) le due 956 di Jean Rondeau-Paul Jr. e Jones-Schuppan-Jarier erano divise da pochissimi secondi dopo una battaglia esaltante e che aveva portato la macchina dell'ex-campione del mondo di F. 1 al primo posto per un totale di 55 giri. Purtroppo un motore forse un po' troppo strapazzato da Jarier ha fermato la vettura, terminata fuori classifica in un mare d'olio. Bella gara quindi quella di Rondeau e di Paul Jr. ma bellissima ed encomiabile quella di Sigala-Larrauri-Gouhier che con una 956

che già dalle prime ore non voleva sapere di ritrovare mille giri persi per strada sono ugualmente riusciti a terminare settimi assoluti. Ma ogni team avrebbe tante cose da raccontare dopo una 24 ore di Le Mans comunque piena di difficoltà per tutti. Una 24 ore che è stata purtroppo anche tragica (come raccontiamo in altra parte di AS) e che per un'ora è stata caratterizzata dalla sinistra presenza in pista delle «Pace-car» per il tragico incidente che ha coinvolto le due Aston Martin.

LE JAGUAR: un caso che è stato parecchio pompato dagli organizzatori che hanno cercato di spacciare per «ufficiali» le vetture inglesi. In realtà erano le due belle e ben costruite «Imsa» gestite da Bob Tullius ma che della casa inglese non avevano molto. Certo l'operazione-Le Mans è stata osservata con attenzione dalla Jaguar che sicuramente ha capito come una vettura in versione Imsa e con motore aspirato non può andare lontano contro le Gruppo C. Comunque il simpatico team americano una soddisfazione se l'è presa ed anche per la storia ha realizzato un particolare exploit: per un giro la XJR5 numero 40 è stata in testa alla corsa. Da quanti anni una macchina di Coventry non arrivava a un risultato del genere dopo i trionfi degli anni Cinquanta? Chissà che questo giro in testa, tra l'altro condotto dal sempre bravissimo John Watson che è stato il professionista di sempre anche in un impegno per lui abbastanza nuovo, non «dia la sveglia» per un ritorno «vero». Infine il Gruppo C2: in prova e nelle prime fasi di gara le sempre brillanti Alba-Giannini di Facetti-Vanoli-Finotto e Daccò-Coppelli-Pavia hanno dominato. In gara poi la vettura di Facetti è stata bloccata prima da guai al cambio e poi al turbo mentre la «Duracell» di Daccò e «soci» è rimasta senza olio proprio mentre era piazzatissima per la vittoria finale con le Lola-Mazda. Facetti-Finotto-Vanoli hanno comunque terminato pur sestaccati. (d. b.)

ENDURANCE

24 ORE DI LE MANS

Terza gara del campionato mondiale endurance
Le Mans (Francia), 16-17. giugno 1984

Così (in 53) al via e (in 20) al traguardo

Lancia Lc 2 (Barilla-Baldi-Heyer) 3'20"47	Lancia Lc 2 (Nannini-Wollek) 3'17"11
Porsche 956 (Pescarolo-Ludwig) 3'28"42	Porsche 956 (Schlesser-Johansson-De Narvaez) 3'26"10
Porsche 956 (Hobbs-Streiff-Van der Merwe) 3'29"41	Porsche 956 (Palmer-Lammers-Lloyd) 3'28"90
Wm Peugeot (Dorchy-Couderc-Patte) 3'30"01	Porsche 956 (Jones-Schuppan-Jarier) 3'29"79
Nimrod Aston Martin (Mallock-Olson) 3'33"12	Porsche 956 (Needell-Sutherland-French) 3'32"18
Lancia Lc 2 (Martini-Gabbiani-Lapeyre) 3'33"44	Porsche 956 (Sigala-Larrauri-Gouhier) 3'33"14
Jaguar Xjr 5 (Tullius-Redman-Bundy) 3'35"33	Wm Peugeot (Pignard-Rauler-Pessiot) 3'35"05
Porsche 956 (Keega-Edwards-Moreno) 3'35"87	Porsche 956 (Perkins-Brock) 3'35"34
Porsche 956 (Brun-Von Bayern-Akin) 3'36"79	Porsche 956 (Merl-Schorstein-Winterer) 3'36"33
Cougar Ford 02 (Curage-Dubois-Jellinek) 3'39"20	Jaguar Xjr 5 (Watson-Ballot Lena-Adamowicz) 3'39"16
Alba Giannini C2 (Finotto-Facetti-Vanolì) 3'41"48	Porsche 956 (Llyod-Mason-Metge) 3'40"96
Porsche 956 (Lassig-Fouche-Graham) 3'42"43	Rondeau Ford M482 (Mullen-A. Ferté-Bohren) 3'41"98
Porsche 962 (M. Ferté-Doreen) 3'44"40	Porsche 956 (Rondeau-John Paul jr.) 3'44"05
Grid Porsche (Wood-Cooper-Robinson) 3'47"02	Rondeau Ford M382 (Yver-Rousselot-De* Dryver) 3'46"71
Rondeau Ford M 379 (Grand-Libert-Witmeur) 3'47"46	Nimrod Aston Martin (Salmon-Sheldon-Attwood) 3'47"42
Mazda C2 (Terada-Yorino-Dieudonné) 3'47"60	Porsche 956 (De Cadenet-Grice-Craft) 3'47"56
Tiga Ford (Spice-Crang-Bell) 3'48"76	Ecosse Ford C2 (Wilds-Leslie-Duffield) 3'48"53
Alba Giannini C2 (Coppelli-Pavia-Daccò) 3'52"77	March Porsche (Madren-Speer-Pickering) 3'50"49
Lola Mazda T616 C2 (O'Steen-Norton-Katayama) 3'56"43	Rondeau Ford M382 (Bussi-Ilien-Griffin) 3'55"48
Lola Ford (Migault-Kempton-Servanin) 3'57"82	Lola Mazda T616 C2 (Busby-Hajie-Kropp) 3'56"68
Mazda C2 (Kennedy-Jm Martin-Ph Martin) 3'58"43	Dome Ford (Faure-Galvin-Jones) 3'58"33
Ada Ford C2 (Harrower-Wolf-Smith) 4'02"63	Ferrari 512 BB (Micangeli-Marazzi-Lacaud) 4'00"20
Bmw M1 (Winther-Mercer-Jensen) 4'09"93	Porsche 930 (Jm Almeras-J. Almeras-Winters) 4'02"75
Porsche 930 (Haldi-Heger-Krucker) 4'13"15	Sthemo Bmw C2 (Striebig-Heuclin) 4'12"83
Porsche 911 (Touroul-Bertapelle-Perrier) 4'18"16	Bmw M1 (Thoisly-Yvon-Dagoreau) 4'14"25
Porsche 930 (Lateste-Bienvault-Segolen) 4'22"48	Porsche 930 (Smith-Smith Hass-Ovey) 4'22"06
	Porsche 928 (Boutinard-Renault-Guinand) 4'28"74

- Porsche 956**
(Pescarolo-Ludwig)
359 giri pari a km
4.900.276 alla
media di 204,178 kmh
- Porsche 956** a 8 giri
(Rondeau-John Paul Jr.)
- Porsche 956** a 9 giri
(Hobbs-Streiff-Van der Merwe)
- Porsche 956** a 20 giri
(Brun-Von Bayern-Akin)
- Porsche 956** a 20 giri
(Merl-Schorstein-Winterer)
- Porsche 956** a 25 giri
(Sigala-Larrauri-Gouhier)
- Lancia Lc 2** a 34 giri
(Nannini-Wollek)
- Porsche 956** a 39 giri
(Needell-Sutherland-French)
- Lola Mazda T616 C2** a 40 giri
(O'Steen-Norton-Katayama)
- Rondeau-Ford M379** a 50 giri
(Grand-Libert-Witmeur)
- Lola Mazda T616 C2** a 65 giri
(Busby-Hajie-Kropp)
- Rondeau Ford M482** a 67 giri
(Mullen-A. Ferté-Bohren)
- Bmw M1** a 68 giri
(Thoisly-Yvon-Dagoreau)
- Mazda C2** a 69 giri
(Kennedy-Jm Martin-Ph Martin)
- Porsche 930** a 75 giri
(Baldi-Heger-Krucker)
- Porsche 911** a 77 giri
(Touroul-Bertapelle-Perrier)
- Porsche 930** a 91 giri
(Jm Almeras-J. Almeras-Winters)
- Mazda C2** a 98 giri
(Terada-Yorino-Dieudonné)
- Alba Giannini C2** a 102 giri
(Finotto-Facetti-Vanolì)
- Porsche 928** a 104 giri
(Boutinard-Renault-Guinand)

■ Non classificati: Alba Giannini C2 (Coppelli-Pavia-Daccò); Porsche 956 (Jones-Schuppan-Jarier).

■ Giro più veloce: Lancia Lc 2 (Nannini) in 3'28"9 alla media di 234,818 kmh.

LA CRONACA DELLA 24 ORE

Dal sogno Lancia alla Porsche-parade

1. ORA

Dura 4 giri l'exploit WM

LE MANS — Il via della 52. 24 Ore di Le Mans avviene come tradizione alle ore quindici del sabato, dopo la passerella delle vetture schierate. All'abbassarsi della bandiera si scatenano i 53 bolidi presenti sulla griglia. È Barilla che prende il comando nelle prime curve davanti a Wollek, Johansson e Pescarolo, ma sul traguardo al primo giro si presenta la velocissima Wm Peugeot di Dorchy che inizia una bagarre protrattasi per i primi quattro giri con Barilla, Wollek e Pescarolo che prendono un lieve margine sul resto del gruppo. Dietro, ben presto Jones (Porsche Kremer) risale posizioni facendo segnare anche il giro più veloce e installandosi al comando della gara, mentre per Dorchy il sogno di fare la lepre dura poco, quando danneggia in testacoda la sua macchina all'inizio dell'Hunaudiers. Si ferma ai box e cambia il muso. Anche Johansson (Porsche Joest) imita Jones e si installa alle sue spalle in seconda posizione. Wollek con la sua Lancia Martini controlla la situazione alle spalle delle due Porsche, mentre Pescarolo, ai box con problemi di alimentazione, perde due giri. Il ritmo allo scadere della prima ora si mantiene molto alto con oltre 220 kmh di media.

1. Jones-Schuppan-Jarier (Porsche 956) 16 giri in 59'24"9, media 220,162 kmh; 2. Palmer-Lammers (Porsche 956) 59'42"5; 3. Nannini-Wollek (Lancia) 59'51"7; 4. Schlesser-Johansson-De Narvaez (Porsche 956) 59'53"2; 5. Sigala-Larrauri-Bouhier (Porsche 956) a 1 giro; 6. Courage-Dubois-Jellinek (Cougar-Ford) a 1 giro; 7. Needell-Sutherland-French (Porsche 956) a 1 giro; 8. Barilla-Heyer-Baldi (Lancia) a 1 giro; 9. Hobbs-Streiff-Van Der Merwe (Porsche 956) a 1 giro; 10. Keegan-Edwards-Moreno (Porsche 956) a 1 giro.

2. ORA

Nannini-Wollek al comando

Al comando della corsa nelle prime due ore si avvicendano tredici volte ben sei vetture diverse. Oltre al sorprendente Dorchy, Wollek e Nannini, Schuppan che ha sostituito Jones, la Jaguar di Tullius-Redman, Palmer-Lammers e Johansson-Schlesser. La Lancia di Nannini conquista il comando e a giri pieni con lui sono Schuppan, Schlesser e Lammers con le Porsche. Allo scadere della seconda ora la situazione di classifica è la seguente:

1. Nannini-Wollek (Lancia) 32 giri in 1.59'46", media 218,440 kmh; 2. Jones-Schuppan-Jarier (Porsche 956) 1.59'53"6; 3. Schlesser-Johansson-De Narvaez (Porsche 956) 1.59'57"9; 4. Palmer-Lammers (Porsche 956) 1.59'58"8; 5. Sigala-Larrauri-Gouhier (Porsche 956) a 1 giro; 6. Barilla-Heyer-Baldi (Lancia) a 1 giro; 7. Hobbs-Streiff-Van Der Merwe (Porsche 956) a 1 giro; 8. Watson-Ballot Lena-Adamowicz (Jaguar HJR) a 1 giro; 9. Needell-Sutherland-French (Porsche 956) a 1 giro; 10. Keegan-Edwards-Moreno (Porsche 956) a 1 giro.

3. ORA

Due Porsche poi la Lancia

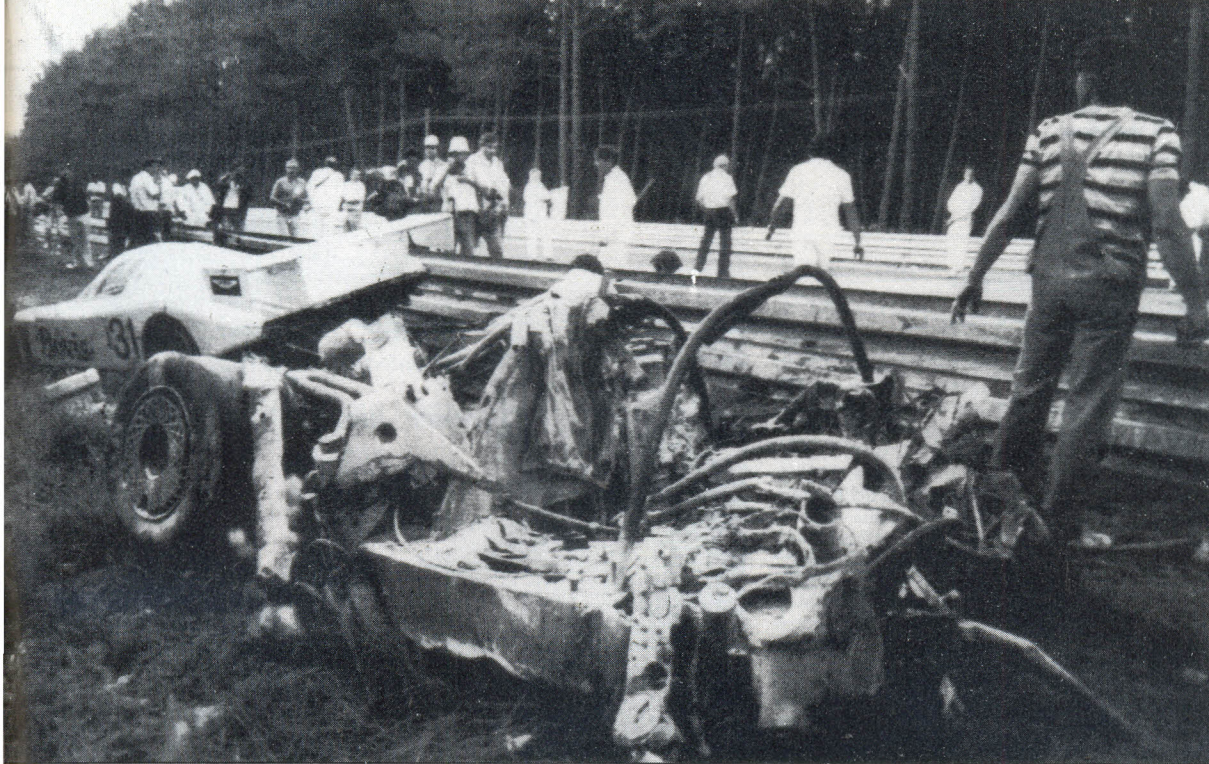
Nel corso della terza ora il leader della gara cambia due volte. La prima al 39 giro, quando va al comando Johansson che fa segnare nel suo rusch anche il giro più veloce; poi quando dieci giri dopo Jarier riporta la Porsche di Kremer, che divide con Schuppan e Jones, in prima posizione. Terza e quinta le due Lancia Martini. La fine della terza ora vede la seguente classifica:

1. Jones-Schuppan-Jarier (Porsche 956) 48

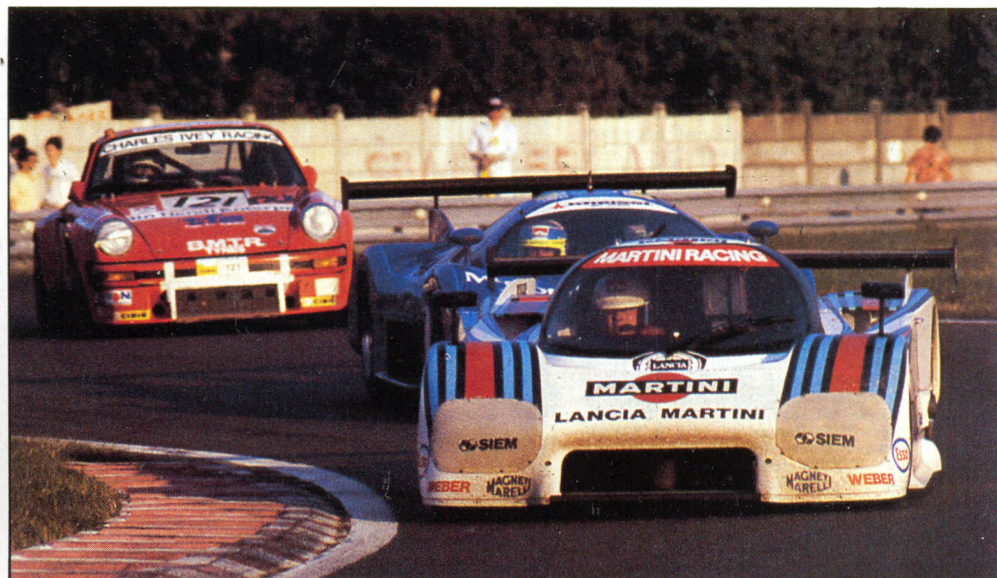
segue

Così il mondiale endurance dopo 3 gare

	MONZA 23/4	SILVERSTONE 13/5	LE MANS 16-17/6	NÜRBURGRING 15/7	MOSPORT 4/8	SPA 2/9	FUJI 30/9	KYALAMI 1/12	TOTALE PUNTI	PUNTI UTILI
1. Porsche	20	20	20						60	60
2. Lancia	—	10	4						14	14
3. Rondeau	8	—	1						9	9
4. Lola Mazda	6	—	2						8	8
5. Ecosse	3	—	—						3	3
6. Alba Giannini*	2	—	—						2	2
7. Gebhardt	1	—	—						1	1



A sinistra il rottame della Aston Martin dell'inglese Sheldon dopo l'incidente che è costato la vita a un commissario di pista e gravi ferite al pilota. (FotoAP);
 Sotto: a sinistra carro allegorico con orchestrina durante la sfilata prima della corsa; a destra la velocissima ma sfortunata Lancia di Nannini-Wollek lungamente in testa alla 24 Ore. Al volante è il pilota francese. In basso la partenza con le due Lancia subito al comando



ENDURANCE

Cronaca 24 Ore

segue

giri in 2.59'47"2, medià 218,274 kmh; 2. Schlessler-Johansson-De Narvaez (Porsche 956) in 2.59'52"5; 3. Nannini-Wollek (Lancia) in 2.59'59"8; 4. Hobbs-Streiff-Van Der Merwe (Porsche 956) a 1 giro; 5. Barilla-Heyer-Baldi (Lancia) a 1 giro; 6. Watson-Ballot Lena-Adamowicz (Jaguar WJR7 a 2 giri; 7. Sigala-Larrauri-Gouhier (Porsche 956) a 2 giri; 8. Perkins-Brock (Porsche 956) a 2 giri; 9. Keegan-Edwards-Moreno (Porsche 956) a 2 giri; 10. Needell-Sutherland-French (Porsche 956) a 2 giri.

4. ORA

Gabbiani «lungo» «Pesca» in ritardo

Questa ora non porta bene a Facetti che in testa al gruppo C2 si deve fermare per la rottura della quarta. Ai box si fa la sostituzione del rapporto ma i commissari costringono gli uomini della Alba ad usare lo stesso olio, perché secondo loro non era consentito dal regolamento di usarne uno nuovo. L'ora inizia comunque con un «lungo» di Gabbiani alla staccata di Mulsanne con la Lancia del Jolly Club. Era capitato anche a Martini nella precedente ora ed erano state sostituite le pinze posteriori. La sfortuna si accanisce contro la Porsche di Pescarolo che è costretto a cambiare il triangolo anteriore destro della sospensione. Allo scadere dell'ora le posizioni sono le seguenti:

1. Jones-Schuppan-Jarier (Porsche 956) 63 giri in 3.56'33"1, media 217,737 kmh; 2. Nannini-Wollek (Lancia) 3.56'34"1; 3. Hobbs-Streiff-Van Der Merwe (Porsche 956) 3.59'40"6; 4. Schlessler-Johansson-De Narvaez (Porsche 956) a 1 giro; 5. Barilla-Heyer-Baldi (Lancia) a 1 giro; 6. Keegan-Edwards-Moreno (Porsche 956) a 2 giri; 7. Watson-Ballot-Lena-Adamowicz (Jaguar XJR) a 2 giri; 8. Rondeau-Paul (Porsche 956) a 2 giri; 9. Mallock-Olson-Attwood (Nimrod Aston Martin) a 2 giri; 10. Redman-Tullius-Bundy (Jaguar XJR) a 2 giri.

5. ORA

Sigala-Larrauri quanti problemi!

È un'ora piena di avvenimenti con la Porsche di Sigala e Larrauri che perde posizioni prima per un afflosciamento di un pneumatico all'Hunaudiers, poi per problemi di accensione che fanno perdere 1000 giri del motore. Ma non meno sfortunato è Gabbiani che cambia ancora le pinze dei freni posteriori e dà il cambio e La Peyre. Intanto Keegan, fino a quel momento sesto, sbatte alla curva Indianapolis. La classifica alla fine della quinta ora:

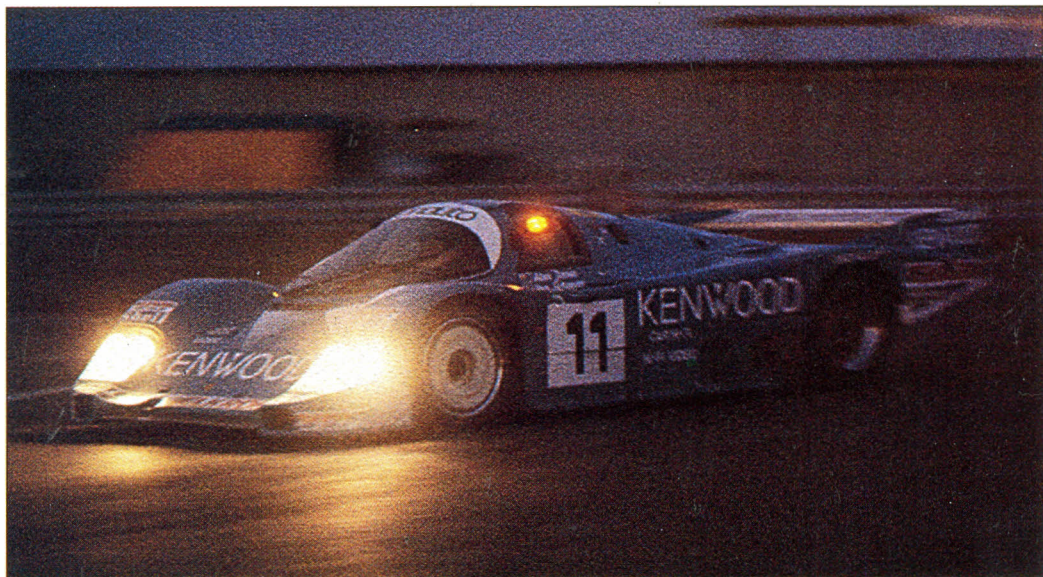
1. Jones-Schuppan-Jarier (Porsche 956) 79 giri in 4.59'11"8, media 215,868 Km/h; 2. Nannini-Wollek (Lancia) 4h59'14"0; 3. Hobbs-Streiff-Van Der Merwe (Porsche 956) a 1 giro; 4. Barilla-Heyer-Baldi (Lancia) a 2 giri; 5. Watson-Ballot-Lena-Adamowicz (Jaguar XJR) a 2 giri; 6. Rondeau-Paul (Porsche 956) a 3 giri; 7. Redman-Tullius-Bundy (Jaguar XJR7 a 3 giri).

6. ORA

Il ritorno della Lancia

La sesta ora vede impegnato Edwards a valutare se la vettura danneggiata da Keegan può continuare. Dopo diverse soste, decide, sullo scadere dell'ora, di abbandonare. La chiave di lettura di quest'ora di gara è la conquista della prima posizione da parte della Lancia Martini di Nannini-Wollek, dopo che la Porsche di Schuppan sbatte contro il guard rail passando sullo sporco lasciato in pista dalla WM di Dorchy. Questa la classifica dopo 6 ore:

1. Nannini-Wollek (Lancia) 94 giri in 5h55'16"9, media 216,309 kmh; 2. Hobbs-Streiff-Van Dek Merwe (Porsche 956) a 1 giro; 3. Barilla-Heyer-Baldi (Lancia) a 1 giro; 4. Jones-Schuppan-Jarier (Porsche 956) a 1 giro; 5. Rondeau-Paul (Porsche 956) a 2 giri;



6. Watson-Ballot-Lena-Adamowicz (Jaguar XJR) a 2 giri; 7. Redman-Tullius-Bundy (Jaguar XJR) a 3 giri; 8. Merl-Schornstein-«Winter» (Porsche 956) a 3 giri; 9. Needell-Sutherland-French (Porsche 956) a 4 giri; 10. Pescarolo-Ludwig (Porsche 956) a 5 giri.

7. ORA

Il dramma di Hunaudieres

È un'ora drammatica. Le avvisaglie si hanno quando Baldi evitata con perizia ad Arnage la Lola di Migault che si distruggeva contro il guard rail, ma poco meno di mezz'ora dopo, si verifica un drammatico incidente in cui perde la vita un commissario e rimangono feriti due piloti della Aston Martin e un altro commissario sul rettilineo dell'Hunaudieres. Allo scadere dell'ora la situazione è la seguente:



1. Nannini-Wollek (Lancia) 105 giri in 6h59'09"4, media 204,801 kmh; 2. Hobbs-Streiff-Van Dek Merwe (Porsche 956) a 1 giro; 3. Barilla-Heyer-Baldi (Lancia) a 2 giri; 4. Rondeau-Paul (Porsche 956) a 2 giri; 5. Jones-Schuppan-Jarier (Porsche 956) a 3 giri; 6. Watson-Ballot-Lena-Adamowicz (Jaguar XJR) a 4 giri; 7. Redman-Tullius-Bundy (Jaguar XJR) a 4 giri; 8. Merl-Schornstein-«Winter» (Porsche 956) a 4 giri; 9. Needell-Sutherland-French (Porsche 956) a 5 giri; 10. Pescarolo-Ludwig (Porsche 956) a 5 giri.

8. ORA

Uno-due della Lancia

Nannini è sempre saldamente al comando in questa ora in cui la Lancia di Baldi-Barilla-Heyer si porta in seconda posizione. La Porsche di Hobbs-Van De Merwe è costretta con il belga ad una sosta ai box per controllare la sospensione anteriore mal funzionante in seguito

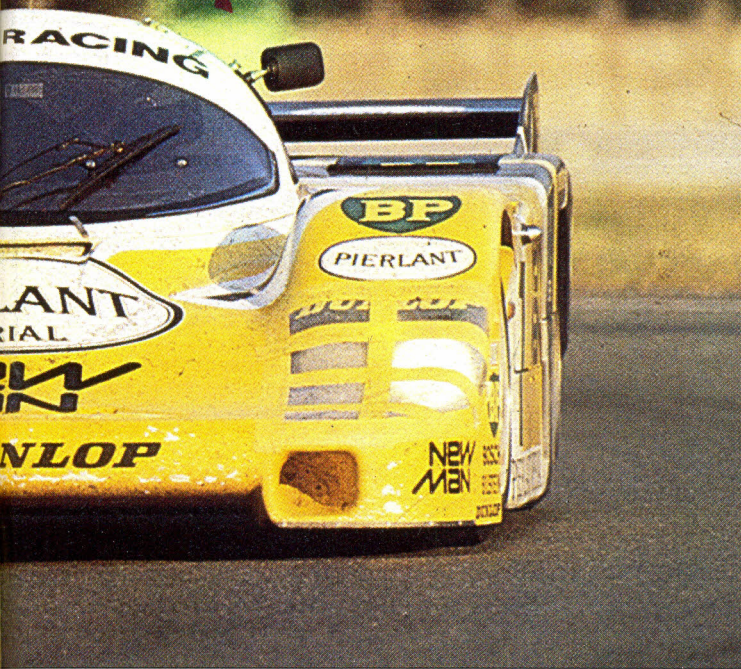
ad un testacoda. Le Jaguar sono installate al quinto e sesto posto con la vettura di Redman che riesce a superare quella di Watson. Le posizioni sono le seguenti:

1. Nannini-Wollek (Lancia) 117 giri in 7h57'46"9, media 200,205 kmh; 2. Barilla-Heyer-Baldi (Lancia) a 1 giro; 3. Hobbs-Streiff-Van Der Merwe (Porsche 956) a 2 giri; 4. Rondeau-Paul (Porsche 956) a 3 giri; 5. Redman-Tullius-Bundy (Jaguar XJR) a 4 giri; 6. Watson-Ballot-Lena-Adamowicz (Jaguar XJR) a 4 giri; 7. Jones-Schuppan-Jarier (Porsche 956) a 4 giri; 8. Needell-Sutherland-French (Porsche 956) a 4 giri; 9. Pescarolo-Ludwig (Porsche 956) a 5 giri; 10. Fertè-Doreen (Porsche 962) a 6 giri.

9. ORA

Nannini con 3 giri di vantaggio

La Porsche di Jones-Schuppan-Jarier si stabilizza in sesta posizione dopo averne perdute due precedenti



Dieci anni dopo il suo ultimo successo (1974 con la Matra), Henri Pescarolo (in alto) ha fatto poker a Le Mans. A sinistra un passaggio notturno della Porsche di Jones-Schuppan-Jarier. Qui sopra la Lancia Jolly Club di Martini-Gabbiani-Lapeyre

temente in seguito ad una collisione con la vettura di Pignard (la WM Peugeot). La classifica della 9. ora vede dunque:

1. Nannini-Wollek (Lancia) 133 giri in 8h57'31"0, media 201.916 kmh;
2. Barilla-Heyer-Baldi (Lancia) a 3 giri;
3. Rondeau-Paul (Porsche 956) a 3 giri;
4. Hobbs-Streiff-Van Der Merwe (Porsche 956) a 3 giri;
5. Redman-Tullius-Bundy (Jaguar XJR) a 5 giri;
6. Jones-Schuppan-Jarier (Porsche 956) a 5 giri;
7. Watson-Ballot-Lena-Adamowicz (Jaguar XJR) a 5 giri;
8. Pescarolo-Ludwig (Porsche 956) a 6 giri;
9. Needell-Sutherland-French (Porsche 956) a 6 giri;
10. Ferté-Doreen (Porsche 962) a 7 giri.

10. ORA

Cambio della guardia

Gabbiani si ferma a sostituire il parabrezza rotto, ma la vettura è

afflitta ma mali peggiori: infatti si nota la presenza di olio nell'acqua del motore. Si decide dunque di ritirare la macchina quando è al volante Lapeyre. Ma per la Lancia di testa che guida la corsa da oltre quattro ore iniziano i problemi. Nannini si ferma perdendo ben 8' a causa di un bullone della sospensione sinistra che si è allentato. Intanto in testa passa Heyer sull'altra Lancia che precede di pochi secondi il compagno di squadra. Allo scadere dell'ora la situazione è la seguente:

1. Barilla-Heyer-Baldi (Lancia) 146 giri in 9h57'39"1, media 199.071 kmh;
2. Nannini-Wollek (Lancia) 9h57'42"4;
3. Hobbs-Streiff-Van Der Merwe (Porsche 956) a 1 giro;
4. Rondeau-Paul (Porsche 956) a 1 giro;
5. Redman-Tullius-Bundy (Jaguar XJR) a 2 giri;
6. Jones-Schuppan-Jarier (Porsche 956) a 2 giri;
7. Pescarolo-Ludwig (Porsche 956) a 2 giri;
8. Watson-Ballot-Lena-Adamowicz (Jaguar XJR) a 2 giri;
9. Needell-Sutherland-French (Porsche 956) a 3 giri;
10. Ferté-Doreen (Porsche 962) a 6 giri.

11. ORA

Rimonta Pescarolo

In occasione di un rifornimento viene ricontrollata la vettura di Nanni-Wollek, che non presenta altri cedimenti nella bulloneria. Baldi sulla vettura di testa dà cambio a Heyer. È ormai quinta la Porsche di Pescarolo-Ludwig-Johansson che si fa largo minacciosamente. La situazione allo scadere dell'ora vede:

1. Barilla-Heyer-Baldi (Lancia) 162 giri in 10.58'36"8, media 201.096 kmh;
2. Nannini-Wollek (Lancia) 10.59'40"8;
3. Hobbs-Streiff-Van Der Merwe (Porsche 956) a 1 giro;
4. Rondeau-Paul (Porsche 956) a 2 giri;
5. Pescarolo-Ludwig (Porsche 956) a 4 giri;
6. Redman-Tullius-Bundy (Jaguar XJR) a 4 giri;
7. Watson-Ballot-Lena-Adamowicz (Jaguar XJR) a 4 giri;
8. Jones-Schuppan-Jarier (Porsche 956) a 5 giri;
9. Needell-Sutherland-French (Porsche 956) a 6 giri;
10. Palmer-Lammers (Porsche 956) a 7 giri.

12. ORA

Lancia in difficoltà

La situazione comincia a precipitare per la Lancia che hanno Hobbs che soffia sul loro collo. La vettura di Nannini-Wollek deve fermarsi per sostituire i dischi freni anteriori. Ma i problemi sorgono anche per la vettura di Lammers costretta ad una lunga sosta per ricostruire il cofano posteriore traballante e per risolvere problemi di motore che le faranno

perdere tre posizioni. Anche la Porsche di Schlessler-Johansson-Narvaez inizia la sua ultima ora e mezza di gara che la porterà all'abbandono per rottura del motore causato da surriscaldamento. Alla fine della 12. ora le posizioni sono:

1. Nannini-Wollek (Lancia) 177 giri in 11.57'42"6, media 201.624 kmh;
2. Barilla-Heyer-Baldi (Lancia) a 1 giro;
3. Hobbs-Streiff-Van Der Merwe (Porsche 956) a 1 giro;
4. Pescarolo-Ludwig (Porsche 956) a 3 giri;
5. Rondeau-Paul (Porsche 956) a 3 giri;
6. Redman-Tullius-Bundy (Jaguar XJR) a 4 giri;
7. Watson-Ballot-Lena-Adamowicz (Jaguar XJR) a 4 giri;
8. Jones-Schuppan-Jarier (Porsche 956) a 4 giri;
9. Needell-Sutherland-French (Porsche 956) a 5 giri;
10. Ferté-Doreen (Porsche 962) a 6 giri.

13. ORA

Lunga sosta per Baldi-Barilla

La fortuna non è dalla parte della Lancia di Baldi-Heyer-Barilla, visto che la macchina deve subire un ennesimo lungo intervento nel box della Casa Italiana. Si è rotto infatti il rapporto della quinta e la Lancia finisce, da seconda, in quattordicesima posizione. La 13. ora vede:

1. Nannini-Wollek (Lancia) 191 giri in 12.52'39"1, media 202.101 kmh;
2. Hobbs-Streiff-Van Der Merwe (Porsche 956) in 12.57'56"2;
3. Pescarolo-Ludwig (Porsche 956) a 2 giri;
4. Rondeau-Paul (Porsche 956) a 2 giri;
5. Redman-Tullius-Bundy (Jaguar XJR) a 3 giri;
6. Jones-Schuppan-Jarier (Porsche 956) a 3 giri;
7. Watson-Ballot-Lena-Adamowicz (Jaguar XJR) a 3 giri;
8. Needell-Sutherland-French (Porsche 956) a 6 giri;
9. Merl-Schornstein-Winter (Porsche 956) a 10 giri;
10. Brun-Von Bayern-Akin (Porsche 956) a 11 giri.

Le cause dei ritiri

Wood-Cooper-Robinson	(Grid Porsche)	pompa elettrica
Wilde-Leslie-Duffield	(Ecosse Ford Cosworth)	pompa benzina
Sriebig-Heuclin-Del Bello	(Sthemo Bmw)	cambio
Harrower-Wolff-Smith	(Ada Ford Cosworth)	chassis
Bussi-Ilien-Griffin	(Rondeau 382 Ford)	cavo accensione
Migault-Kempton-Servanin	(Lola Ford Cosworth)	uscita di strada
Micangeli-Marazzi-Lacaud	(Ferrari 512)	cambio
Spice-Bellm-Crang	(Tiga Ford Cosworth)	motore
Mateste-Bienvault-«Segolen»	(Porsche 930)	motore
Keegan-Edwards-Moreno	(Porsche 956)	sospensione ant.
Pignard-Raulet-Pessiot	(Secateva)	raffreddamento
Salmon-Sheldon-Attwood	(Nimrod Aston-Martin)	incidente
Mallock-Olson-Attwood	(Nimrod Aston-Martin)	incidente
Madren jr.-Speer-Pickering	(March/Buick)	turbo
Winther-Mercer-Viggo	(Bmw M1)	cuscinetto
Lapeyre-Martini-Gabbiani	(Lancia)	testata
Dorcy-Couderc-Patte	(Secateva)	cambio
Lloyd-Mason-Metge	(Porsche 956)	irregolarità sportiva
Perkins-Brock	(Porsche 956)	incidente
Smith-Smith-Haas-Ovey	(Porsche 930)	perdita olio
Lassig-Fouche-Graham	(Porsche 956)	incidente
Courage-Dubois-Jellinek	(Cougar C 02 Ford)	pompa olio
Yver-De Dryver-Rousselot	(Rondeau 382 Ford)	pressione olio
Faure-Galvin-Jones	(Dome Ford Cosworth)	pressione olio
Schlessler-Johansson-De Narvaez	(Porsche 956)	surriscaldamento
Watson-Ballot-Lena-Adamowicz	(Jaguar Xjr-5)	incidente
Palmer-Lammers	(Porsche 956)	alternatore
Ferté-Doreen	(Porsche 962)	accensione
De Cadehet-Grice-Craft	(Porsche 956)	panne elettrica
Barilla-Heyer-Baldi	(Lancia)	distribuzione
Redman-Tullius-Bundy	(Jaguar Xjr-5)	cambio

Cronaca 24 Ore

segue

14. ORA

Parentesi Porsche

La Lancia che guidava la corsa (Nannini-Wollek) deve rientrare ai box per cambiare i tiranti delle sospensioni posteriori per non correre rischi e perde dunque la posizione di leader. Ma anche alla Porsche di Hobbs-Streiff-Van De Merwe non va meglio, pur se conquista la prima posizione. Infatti è costretta a ripetute e lunghe soste ai box in cui vengono cambiati i dischi dei freni e i pattini di attrito. La Jaguar di Watson si ferma ad Arnage con il cavo dell'acceleratore rotto, ma riuscirà a ritornare ai box. Il giorno è ormai prossimo e la situazione è la seguente:

1. Hobbs-Streiff-Van Der Merwe (Porsche 956) 207 giri in 13.59'37"2, media 201,561 kmh; 2. Nannini-Wollek (Lancia) a 1 giro; 3. Pescarolo-Ludwig (Porsche 956) a 2 giri; 4. Rondeau Paul (Porsche 956) a 3 giri; 5. Redman-Tullius-Bundy (Jaguar XJR) a 3 giri; 6. Jones-Schuppan-Jarier (Porsche 956) a 4 giri; 7. Needell-Sutherland-French (Porsche 956) a 6 giri; 8. Watson-Ballot-Lena-Adamowicz (Jaguar XJR) a 10 giri; 9. Brun-Von Bayern-Akin (Porsche 956) a 12 giri; 10. Merl-Schornstein-Winter (Porsche 956) a 13 giri.

15. ORA

Nannini-Wollek di nuovo primi

Hobbs è costretto a lavorare ancora sui freni ai box e dopo un ennesimo cambio dei cerchi riparte con Streiff secondo, superato da Nannini-Wollek, mentre per la Jaguar di Watson guidata in quel momento da Adamowicz i guai non sono finiti ed esce fuoristrada a Tetre Rouge, dove in pratica si ritira per i danni riportati, anche se poi riporterà la macchina ai box. La Lancia in testa con un giro di vantaggio non sembra avere problemi. Alla fine della 15. ora la situazione è la seguente:

1. Nannini-Wollek (Lancia) 222 giri in 14.58'03"4, media 202,097 kmh; 2. Hobbs-Streiff-Van Der Merwe (Porsche 956) a 1 giro; 3. Pescarolo-Ludwig (Porsche 956) a 2 giri; 4. Rondeau-Paul (Porsche 956) a 3 giri; 5. Redman-Tullius-Bundy (Jaguar XJR) a 3 giri; 6. Jones-Schuppan-Jarier (Porsche 956) a 4 giri; 7. Needell-Sutherland-French (Porsche 956) a 10 giri; 8. Watson-Ballot-Lena-Adamowicz (Jaguar XJR) a 11 giri; 9. Brun-Von Bayern-Akin (Porsche 956) a 12 giri; 10. Merl-Schornstein-Winter (Porsche 956) a 12 giri.

16. ORA

Le Porsche all'inseguimento

Tutto tranquillo nella prima mezz'ora. Merl-Schornstein-Winter so-

no stabilmente in decima posizione, ma lo scoppio di un pneumatico mentre Merl è al volante daneggia tutta la parte destra del muso e la vettura perde 7' ed una posizione quando riparte dopo aver sostituito un braccetto dello sterzo. Intanto la Lancia di Wolley, dopo una sosta in cui oltre al rifornimento cambia pure i ferodi davanti, si ritrova sempre in testa. Allo scadere dell'ora la situazione vede:

1. Nannini-Wollek (Lancia) 238 giri in 15.58'46"5, media 202,945 kmh; 2. Hobbs-Streiff-Van Der Merwe (Porsche 956) a 2 giri; 3. Pescarolo-Ludwig (Porsche 956) a 2 giri; 4. Rondeau-Paul (Porsche 956) a 3 giri; 5. Redman-Tullius-Bundy (Jaguar XJR) a 3 giri; 6. Jones-Schuppan-Jarier (Porsche 956) a 5 giri; 7. Mullen-Bohren-Ferté (Rondeau 482) a 14 giri; 8. Brun-Von Bayern-Akin (Porsche 956) a 14 giri; 9. Barilla-Heyer-Baldi (Porsche 962) a 14 giri; 10. Ferté-Doreen (Porsche 962) a 15 giri.

18. ORA

Il cambio Lancia fa impazzire

La diciottesima ora per la Lancia non è più fortunata della precedente, perché dopo appena un quarto d'ora che la vettura di Nannini è ripartita dopo aver sostituito il pignone della quinta, si ferma anche Heyer con il leveraggio del cambio in panne. Si effettua una riparazione veloce che costa anche alla seconda vettura la perdita della settima posizione. Alla fine dell'ora sarà tredicesima:

1. Pescarolo-Ludwig (Porsche 956) in 17.57'11"9; 2. Rondeau-Paul (Porsche 956) 17.59'41"8; 3. Jones-Schuppan-Jarier (Por-

20. ORA

K.O. la Lancia di Baldi

La Jaguar risale con Redman in sesta posizione. Questa macchina, a questo punto della gara, è l'unica superstite delle cinque concorrenti Imas-GTP. Per Baldi, alla sua prima Le Mans, la gara si può considerare finita. Ritorna ai box dicendo di non avere sovrappressione e invece l'ing. Messori, scuotendo il capo, gli fa cenno di scendere perché si è rotta la cinghia della distribuzione. La classifica si presenta così:

1. Pescarolo-Ludwig (Porsche 956) 297 giri in 19.56'59"6 media 202,854 Km/h; 2. Rondeau-Paul (Porsche 956) 19.58'05"2; 3.

LE VELOCITÀ MASSIME IN PROVA La Porsche di Jones a 359 kmh

Queste le velocità massime fatte registrare in prova mercoledì e giovedì dalle varie macchine sul rettilineo dell'Hunaudières. La prima cifra è riferita alla sessione di mercoledì e la seconda a quella di giovedì.

March-Buick (Madren-Spee-Pickering) 352-338; **WM Peugeot** (Dorothy-Couderc-Patte) 351-324; **Lancia Martini** (Nannini-Wollek) 346-337; **Porsche 956** (Jones-Schuppan-Jarier) 342-359; **Porsche 956** (Brun-Von Bayern-Akin) 341; **Lancia Martini** (Barilla-Heyer-Baldi) 340-347; **Cougar C02-Ford** (Courage-Dubois-Jellinek) 339; **Porsche 962** (Keegan-Edwards-Moreno) 339-346; **Lancia Martini** (La Peyre-Martini-Gabbiani) 338-341; **Porsche 956** (Palmer-Lammers) 336-338; **Porsche 956** (Perkins-Brock) 336-343; **Porsche 956** (De Cadenet-Grice-Craft) 335-329; **Jaguar XJR5** (Watson-Ballot Lena-Adamowicz) 335-331; **WM Peugeot** (Pignard-Raulet-Pessiot) 334-342; **Porsche 956** (Pescarolo-Ludwig) 333; **Porsche 956** (Schlesser-Johansson-De Narvaez) 333-345; **Aston Martin** (Salamon-Sheldon-Attwood) 329-336; **Rondeau 382-Ford** (Bussi-Ilien-Griffin) 329-323; **Jaguar XJR5** (Redman-Tullius-Bundy) 328-340; **Porsche 956** (Haywood-Henn-Rondeau) 327-329; **Ecosse Ford** (Wilds-Leslie-Duffield) 327-311; **Rondeau 482** (Mullen-Bohren-A. Ferté) 326-319; **Alba Giannini** (Facetti-Finotto-Vanolli) 325-304; **Porsche 956** (Larrauri-Sigala-Godhier) 324-340; **Dome Ford** (Faure-Galvin-Reg) 321-323; **Porsche 956** (Merlo-Schornstein-

Winter) 319-343; **Rondeau 379** (Grand Libert-Witmeur) 314-320; **Porsche 956** (Needell-Sutherland-French) 312-353; **Porsche 956** (Lassig-Fouche-Graham) 311-333; **Aston Martin** (Mallock-Olson) 309-341; **Rondeau 382 Ford** (Yver-De Driver-Rousselot) 304-315; **Porsche 962** (M. Ferté-Dooren) 304-318; **Porsche 956** (Hobs-Streiff-Van de Merwe) 303-349; **Alba Giannini** (Copelli-Pavia-Dacco) 302-294; **Tigar Ford** (Spice-Bellm-Grang) 302-307; **Lola Ford** (Miguault-Kempton-Servanin) 296; **Grid-Porsche** (Wood-Cooper-Robinson) 296-317; **Porsche 930** (Jm. Almeras-J. Almeras-Winter) 289-299; **Lola T 616 Mazda** (Busby-Hayje-Kropp) 289-291; **Lola T 616 Mazda** (O'Steen-Norton-Katayama) 288-293; **Mazda AR** (Terada-Yorino-Daudonne) 288-280; **Mazda AR** (Kennedy-Jm Martin - P. Martin) 285-287; **Bmw M1** (De Hoise-Yvonne-Dagoreau) 284-281; **Porsche 956** (Mason-Metge-Lloyd) 281-333; **Porsche 928** (Boutinaud-Renault-Ghinaud) 269-281; **Bmw M1** (Winter-Mercer-Jensen) 265-270; **Porsche 930** (Haldi-Hegger-Krucker) 264-285; **Porsche 930** (La Teste-Bienvault-Segolin) 261-274; **Porsche 911** (Touroul-Bertapelle-Perrier) 242-169; **Ferrari 512 BB** (Micangeli-Marazzi-Lacaud) 232-314; **Porsche 930** (Smith-Haas-Ovey) 219-231; **Dome-Ford** (Helge-Dickens-Uchida) 310; **Ada-Ford** (Harrower-Volff - Smith) 298; **Stemo-Bmw-M1** (Striebig-Heuclin) 270; **Tiga-Ford** (Baker-Duret-Roussiter) 242.

17. ORA

Via libera per Pescarolo

È un'ora che stravolge tutta la classifica generale. È dapprima Streiff a rientrare con grossi problemi di accensione e a dare il suo posto a Van De Merwe, ma ai box Lancia anche Wollek rientra con la quinta rotta dopo aver fatto un innocuo testa-coda. Si provvede dunque a sostituire i rapporti, ma la Lancia diventa quinta. Allo scadere dell'ora la situazione è dunque:

1. Pescarolo-Ludwig (Porsche 956) 252 giri in 16.59'04"5, media 202,168 kmh; 2. Rondeau-Paul (Porsche 956) a 2 giri; 3. Jones-Schuppan-Jarier (Porsche 956) a 3 giri; 4. Hobbs-Streiff-Van De Merwe (Porsche 956) a 4 giri; 5. Nannini-Wollek (Lancia) a 12 giri; 6. Brun-Von Bayern-Akin (Porsche 956) a 13 giri; 7. Barilla-Heyer-Baldi (Lancia) a 13 giri.

sche 956) a 1 giro; 4. Hobbs-Streiff-Van Der Merwe (Porsche 956) a 3 giri; 5. Nannini-Wollek (Lancia) a 11 giri; 6. Brun-Von Bayern (Porsche 956) a 11 giri; 7. Mullen-Bohren-Ferté (Rondeau 482) a 12 giri.

19. ORA

Nannini giro-record

È un'ora senza sorprese perché le posizioni della classifica generale rimangono immutate. La Lancia, con al volante Nannini, fa segnare un giro veloce che è il nuovo record del circuito in 3'28"9. La classifica al fine dell'ora è la seguente:

1. Pescarolo-Ludwig (Porsche 956) in 18.57'14"8; 2. Rondeau-Paul (Porsche 956) a 1 giro; 3. Jones-Schuppan-Jarier (Porsche 956) a 1 giro; 4. Hobbs-Streiff-Van Der Merwe (Porsche 956) a 4 giri; 5. Nannini-Wollek (Lancia) a 11 giri; 6. Brun-Von Bayern-Akin (Porsche 956) a 13 giri; 7. Mullen-Bohren-Ferté (Rondeau 482) a 14 giri.

21. ORA

Si arrende anche la Jaguar

Già nel fine dell'ora precedente, Grand era riuscito a portare la sua Rondeau alla seconda piazza della classifica C2, dietro la Lola-Mazda di Katayama. Nell'Imsa, a parte la Jaguar unica e prima nella GTP, il primo delle GTO è Torol con la 911, mentre nel gr. B prima è la M1 di De Thoisy. Ma la Jaguar iniziano i problemi di cambio che terranno la vettura ferma circa un'ora. Tra gli applausi dei fans inglesi e uno sventolio di bandiere britanniche la Jaguar si arrende. La situazione:

1. Pescarolo-Ludwig (Porsche 956) 313 giri in 20.58'02"5, media 203.408 kmh; 2. Rondeau-Paul (Porsche 956) a 1 giro; 3. Jones-Schuppan-Jarier (Porsche 956) a 1 giro; 4. Hobbs-Streiff-Van Der Merwe (Porsche 956) a 4 giri; 5. Nannini-Wollek (Lancia) a 11 giri; 6. Brun-Von Bayern-Akin (Porsche 956) a 17 giri; 7. Merl-Schornstein-Winter (Porsche 956) a 19 giri; 8. Sigala-Larrauri-Gouhier (Porsche 956) a 19 giri; 9. Redman-Tullius-Bundy (Jaguar XJR) a 22 giri; 10. Mullen-Bohren-Ferté (Rondeau 482) a 23 giri.

22. ORA

Con il fiato sospeso

Jarier tira troppo la Porsche Sonauto e il motore cede progressivamente perdendo olio. Anche la ultima Lancia tiene con il fiato sospeso. Si rompe nuovamente il cambio e a questo punto la lotta degli uomini di Torino è di portare a termine l'avventura di Le Mans. La classifica:

1. Pescarolo-Ludwig (Porsche 956) 329 giri in 21.59'14"4, media 203.880 kmh; 2. Rondeau-Paul (Porsche 956) a 1 giro; 3. Jones-Schuppan-Jarier (Porsche 956) a 2 giri; 4. Hobbs-Streiff-Van Der Merwe (Porsche 956) a 7 giri; 5. Nannini-Wollek (Lancia) a 13 giri; 6. Brun-Von Bayern-Akin (Porsche 956) a 18 giri; 7. Merl-Schornstein-Winter (Porsche 956) a 21 giri; 8. Sigala-Larrauri-Gouhier (Porsche 956) a 21 giri; 9. Needell-Sutherland-French (Porsche 956) a 31 giri; 10. O'Steen-Morton-Katayama (Lola T.616 Mazda) a 32 giri.

23. ORA

Pescarolo-Ludwig verso il trionfo

Oramai la gara ha perso interesse. L'agonismo è ormai solo contro il tempo e molte delle vetture continuano a macinare chilometri con evidenti le ferite di una gara così lunga. I miracoli si fanno al box Lancia per sistemare il cambio che continua a tritare ingranaggi.

1. Pescarolo-Ludwig (Porsche 956) 344 giri in 22.57'01"9, media 204.236 kmh; 2. Rondeau-Paul (Porsche 956) a 1 giro; 3. Hobbs-Streiff-Van Der Merwe (Porsche 956) a 7 giri; 4. Jones-Schuppan-Jarier (Porsche 956) a 8 giri; 5. Brun-Von Bayern-Akin (Porsche 956) a 18 giri; 6. Merl-Schornstein-Winter (Porsche 956) a 23 giri; 7. Sigala-Larrauri-Gouhier (Porsche 956) a 23 giri; 8. Nannini-Wollek (Lancia) a 27 giri; 9. Needell-Sutherland-French (Porsche 956) a 36 giri; 10. O'Steen-Morton-Katayama (Lola T.616 Mazda) a 37 giri.

24. ORA

Apoteosi Porsche

Pescarolo vince tranquillo con un giro di vantaggio su John Paul. Sei Porsche 956 ai primi sei posti della classifica e settima la brillante ma sfortunata Lancia di Nannini-Wollek. (g. d.)



LA LANCIA DI BALDI HEYER-BARILLA. RITRATA

Perché la Lancia ha rischiato di vincere a Le Mans

Aria nuova in famiglia

il team torinese ha marciato con ordine teutonico sotto la direzione del «generale» Silecchia e con l'impegno di nuovi validi tecnici

LE MANS — La 24 ore di Le Mans è una corsa talmente dura e piena di incognite che non può essere portata a termine felicemente senza un po' di fortuna, quella che la Lancia non ha avuto sul circuito della Sarthe. Ma il team torinese è uscito dando un'ottima dimostrazione di efficienza proprio dalla gara che temeva di più. Non c'è solo il fatto che dopo 16 ore di corsa una Lancia fosse ancora in testa e che nella massacrante maratona le vetture abbiano in generale convinto nel confronto con le Porsche 956, tutte «private» per modo di dire considerata l'assistenza particolare fornita per l'occasione dalla Casa di Stoccarda. Si è avuta la sensazione insomma che a Torino sia stato dato un colpo di spugna al passato e che il programma endurance sia ora gestito con la volontà di portare presto alla vittoria una vettura che è ormai in dirittura di arrivo. Tutto è partito dalla famosa «fuga» di Gianni Tonti, tecnico motorista numero uno del team ed emigrato all'Alfa a fine maggio, cioè quando il tempo per preparare le vetture destinate alla 24 ore era pochissimo. A Monza in aprile soprattutto ma anche a Silverstone in maggio, non è che l'organizzazione generale della Lancia fosse apparsa perfetta, tanto che l'opinione generale era che la mancanza di Tonti avrebbe portato ad un certo disorientamento in vista della 24 ore. Niente di tutto questo: come avevamo già accennato recentemente, il «Gruppo Fiat» ha risposto con orgoglio al «tradimento». Tutti si sono rimboccati le maniche ed è stato dato il via a un programma finalmente preciso e ben organizzato. A Le Mans il team Lancia marciava con ordine teutonico e lo stesso si può dire dell'affiliato Team Jolly Club che ha portato in pista la tezza LC2 (con Gabbiani-Martini-Lapeyre) con i colori Chardonnet e Mallardeau. Il D.S. Cesare Fiorio ha potuto svolgere il lavoro con tranquillità, nella sicurezza di essere circondato di tecnici competenti ed efficientissimi. La realtà è che il team Lancia «endurance» ha davvero cambiato volto: a dirigerlo è stato chiamato Gianfranco Silecchia che prima aveva solo il compito dell'organizzazione generale. Silecchia è notoriamente un tipo determinato e perfino «militaresco» sul campo: a Le Mans queste doti sono emerse in pieno e con profitto. Un dittatore ma con ragione. Poi è stato deciso fin dal tempo in cui è stato dato il via all'operazione Le Mans, di dare piena fiducia a Bob Wollek, un pilota che ha una grande esperienza di gare endurance. Ma chi sono gli artefici del piccolo «miracolo torinese»?

RESPONSABILE generale del settore tecnico era l'ingegnere Piero Messori, dirigente dell'Abarth, che si è davvero rimboccato le maniche nella preparazione della corsa. A Torino ha gettato le basi mentre in pista a Le Mans è arrivato al punto di lavorare fino al mattino alle sei assieme ai meccanici per rimettere in sesto la vettura del Jolly Club. Messori poi si è circondato di tecnici nuovi nel settore corse ma che si sono subito rivelati validi: l'ingegnere Claudio Lombardi che ha «ereditato» da Tonti il motore e che, con una grande esperienza nei settori più sviluppati del gruppo Fiat, è riuscito in poche settimane a dare nuova vita al V8 in versione 3.000 utilizzato a Le Mans. Anche questa è stata una delle mosse azzeccate della nuova gestione: un motore nato quasi per caso, come evoluzione del 2.600 e che è stato concepito per dare un maggior numero di cavalli rispetto al precedente ma soprattutto per durare di più (7.000-7.500 giri contro gli 8.000 e oltre del 2600) con un consumo inferiore. A Le Mans la Lancia non ha avuto problemi di consumo in alcuna occasione: l'assenza di Tonti, esperto nel settore, non si è certamente sentita anche perché l'ingegner Lombardi ha subito «capito» il V8 della LC2. Altro «uomo nuovo», l'ingegner Roberti, un 32enne arrivato dal settore calcoli; a lui è stata affidata la responsabilità «del modello», cioè tutto tranne il motore. Una sorta di coordinatore generale che ha lavorato in tandem con l'ingegnere Gianpaolo Dallara che naturalmente si è rivelato un'altra importante pedina dell'équipe torinese. Dallara ha rivisto sensibilmente la sua creatura dopo Silverstone e a Le Mans ha preso con decisione in mano le redini della preparazione. Si sapeva che Dallara era abilissimo nel progettare vetture, si è confermato ancora una volta determinante per la messa a punto.

A SUGGERIRE le variazioni erano stati i consigli di Wollek dopo le recenti prove effettuate dal team. Prove finalmente efficienti come raramente era stato possibile effettuare. La Lancia a fine maggio è stata perfino all'aeroporto torinese di Caselle per collaudare le LC2 in piena velocità (erano stati raggiunti i 340 kmh). Un'ulteriore dimostrazione che per essere all'altezza delle Porsche i test ante-gara sono determinati. Mai come a Le Mans la Lancia era apparsa tanto tranquilla in prova. La scelta di diminuire di parecchio l'effetto suolo, valido in curva ma responsabile dell'eccessivo consumo delle gomme (e voluto soprattutto dai piloti di F. 1 del team) è apparsa giusta. (d. b.)

ENDURANCE

Conferenza stampa del presidente Fisa

Balestre, Endurance e F. 2

LE MANS — «Se siamo tornati al regolamento esistente — ha detto il presidente della FISA parlando del campionato del mondo Endurance — lo abbiamo fatto per il pubblico. L'Imsa negli Stati Uniti propone delle bellissime battaglie sportive e, alla sua maniera, abbiamo cercato di equilibrare le possibilità dei concorrenti e dei piloti. Abbiamo dunque voluto far evolvere il nostro regolamento prendendo ciò che c'è di buono in quello dell'Imsa».

Nel corso della conferenza stampa che ha tenuto alla vigilia della partenza della 24 Ore di Le Mans, Balestre ha sottolineato che il progetto di modifica del regolamento era stato votato dal comitato esecutivo in occasione della sua riunione di Lisbona con 19 voti su 20 e come il rappresentante dei costruttori avesse lui stesso votato a suo favore. Da allora, un gruppo di lavoro si è riunito per definire questo regolamento con maggior precisione e la Fisa ha incaricato l'istituto tecnico «Le Moteur Moderne» di effettuare uno studio. Per il momento le categorie previste sarebbero le seguenti: 1) Motore di grande serie con 2 valvole per cilindro; 2) Motore da corsa con 4 valvole per cilindro; 3) Motore del gruppo 1 sovralimentato; 4) Motore del gruppo 2 sovralimentato.

SONO PREVISTE due scale di pesi per ottenere due tipi di vetture per ogni categoria, che andranno da 700 a 750 kg per le piccole cilindrate e da 750 a 900 kg per le grosse, ma rimangono da decidere i «tetti» di cilindrata per ciascuna categoria e soprattutto, in modo da evitare potenze troppo elevate la Fisa — e si tratta dell'argomento dello studio ordinato a «Le Moteur Moderne» — sta prendendo in considerazione di imporre il montaggio di una flangia di un diametro dato, che verrebbe installata sui motori più potenti. Questo studio deve essere consegnato entro metà luglio e sarà messo a disposizione di un gruppo di lavoro che ne svilupperà un progetto di regolamento da sottoporre al voto del comitato esecutivo il 18 luglio. Circolavano delle voci riguardanti questo studio secondo le quali non si sa se potrà essere consegnato in tempo utile.

«È esclusa la proroga dal regolamento attuale — ha precisato Balestre — e se lo studio non potesse essere terminato in tempo per il comitato esecutivo, organizzeremo una votazione per telex nei giorni successivi».

AL DI FUORI della conferenza stampa, Balestre ha parlato della F. 2. Si sa che ci si sta dirigendo verso una definizione tecnica che utilizzi i telai esistenti, ma con fondo piatto,

e che le vetture avrebbero dovuto essere spinte da un motore 2,5 litri derivato da un motore omologato in gr. A, ma con due valvole per cilindro soltanto: la commissione tecnica si è riunita la settimana scorsa e ha messo a punto un regolamento su questa base. Ma ecco il colpo di scena: a Pau il gruppo di lavoro di F. 2 si è riunito e all'unanimità, con eccezione fatta per la Ags, i concorrenti si sono dichiarati favorevoli alla F. 3000. Si tratta di usare i motori Cosworth che sono disponibili in quantità e a un prezzo abbordabile. Allo scopo di diradare le revisioni dei propulsori e di permettere l'utilizzazione dei telai di F. 2 esistenti, il loro regime verrebbe limitato, da un ruttore disposto sull'accensione, a un regime di 9000 giri, al quale svilupperebbero circa 400 CV.

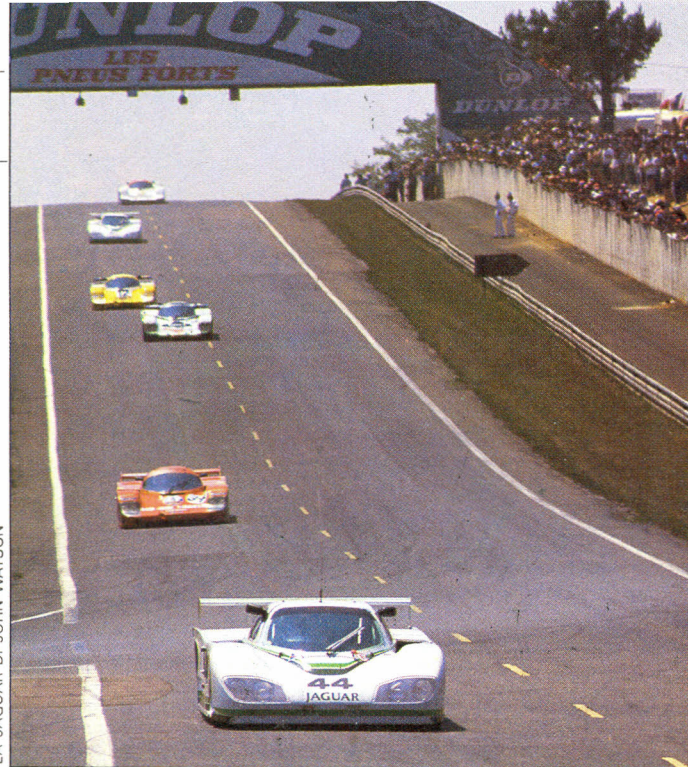
IL SEGRETARIO GENERALE della Fisa ha precisato che la Fisa esclude di imporre una marca di motore, bisogna dunque aprire la porta ad altri motori 8 cilindri. Qualunque sia la definizione tecnica adottata, Balestre ha precisato che il nome di F. 2 verrà abbandonato e che questa nuova formula diventerà l'unico campionato europeo di monoposto mentre quello di F. 3 verrà abbandonato l'anno prossimo a livello europeo e si disputerà quasi unicamente a livello nazionale.

Gérard Crombac

Incidente in prova

Martini che spavento

LE MANS — È lunga più di 13 km e la sede stradale è larga dappertutto ma per qualcuno la pista di Le Mans riserva sempre qualche spiacevole sorpresa in prova a causa anche dell'alto numero di vetture presenti. Purtroppo nelle prove di mercoledì, il più sfortunato è stato Pierluigi Martini con la Lancia del Jolly Club: all'inizio del secondo turno di prove (quello iniziato alle 21), ha cercato il tempo ma è stato fermato dalla Porsche 956 di Walter Brun, partita in testa-coda e ferma in mezzo alla pista all'altezza di Arnage. In quel momento Martini viaggiava ad una velocità di circa 200 kmh ma ha cercato ugualmente il «buco» per uscire: si è buttato sull'erba ma ha solo evitato l'impatto più brusco. L'avantreno della Lancia ha infatti comunque colpito il lato destro della 956 con gravi danni per entrambe le vetture. Per fortuna i piloti sono usciti indenni dall'incidente. (d.b.)



LA JAGUAR DI JOHN WATSON

La morte di Loiseau L'Aston «impazzita» l'ha travolto

LE MANS - Erano arrivate alla 24 ORE con lo scopo di battere le Jaguar, le loro abituali rivali nei lontani anni Cinquanta e dirette concorrenti nel settore delle vetture di serie. Purtroppo il team Aston Martin è uscito con una grossa tragedia dal circuito di Le Mans. Tutto è accaduto poco prima delle 21,25 di sabato quando ai box si è avuta la sensazione che doveva essersi innescato in grave incidente. L'immediata presenza in pista di tre vetture «Pace-car» che neutralizzano la corsa ne era la conferma. Ai box Aston Martin l'agitazione era massima perché nessuna delle due vetture in pista, la numero 31 di Mallock-Olson-Attwood e la numero 21 di Mallock-Sheldon-Attwood, era stata vista transire. E infatti l'incidente, accaduto nel tratto più terribile del rettilineo delle Hunaudieres, quello finale che comprende una velocissima curva a destra prima della staccata di «Mulsanne», aveva coinvolto tutte e due le vetture della scuderia inglese gestita dal visconte di Downe. Probabilmente per lo scoppio di un pneumatico, la macchina condotta in quel momento dal 37enne inglese John Sheldon, si impennava proprio all'uscita della leggera «piega» (poco prima era stata cronometrata a 339 kmh) e rimbombava tre volte sulla pista e sul guard-rail prendendo immediatamente fuoco. Sheldon, dentista di professione ma buon pilota gentleman, riusciva a uscire da solo dall'abitacolo distrutto ma le fiamme gli avevano procurato ustioni gravissime al 30% del corpo, soprattutto alle mani e al torace tanto che è stato portato in elicottero al «centro

grandi ustionati» di Tours. Per colmo del destino la Aston Martin «gemella» che seguiva da vicino la numero 31 e che era condotta in quel momento dall'americano Olson, non poteva evitare di colpire la vettura in fiamme e con la parte anteriore completamente distrutta si fermava qualche centinaio di metri avanti. Olson, subiva un forte shock ma non riportava ferite mentre purtroppo il dramma era già scoppiato tra i commissari di percorso. La vettura di Sheldon aveva infatti colpito il 42enne Jacky Loiseau uccidendolo sul colpo mentre un suo collega, il 48enne Andre-Guy Levre aveva riportato leggere ferite. Un pesante tributo da parte dei commissari locali che ancora hanno pagato (come in anni recentissimi) l'estremo pericolo causato dalle vetture che transitano a velocità ben oltre i 300 kmh accanto alle postazioni.

IN MERITO all'incidente c'è anche da precisare, che la Aston Martin di Olson (destinata a fare la «lepre» mentre la gemella doveva marciare ad un ritmo di sicurezza) aveva accusato lo scoppio di ben due pneumatici nelle prime ore di corsa. I responsabili del team non avevano dato peso all'accaduto ma probabilmente il problema alle gomme è stato determinante per l'altra vettura. Per l'accaduto la corsa è stata neutralizzata dalle 21,25 alle 22,25 (in messo alla pista la vettura è completamente bruciata) mentre la logica disperazione dei commissari di pista per la morte del loro collega portava atti di intemperanza contro fotografi e giornalisti. C'è stato qualche violento parapiglia e il fotografo Tiziano Biasioli di «Belle Epoque» è stato anche colpito con un pugno. L'autore del gesto è stato però un segnalatore del team Aston Martin che era arrivato dalla postazione di Mulsanne, poco oltre il luogo dell'incidente. Un atto ingiustificato pur se comprensibile sotto certi aspetti. (d.b.)

Calendario sportivo dal 22 al 27 giugno 1984

22 giugno

Corse a Lakeside

VC ●●●F/M
ARDC - Amaroo Park Raceway - Annangrove Road - ANNANGROVE (Australia)

22-24 giugno

Rally del Danubio-Dacia

(coeff. 1)
R ●●● N-A-B
Campionato europeo piloti rally Automobil Clubul Roman - Sos. Colentina nr. 1 B1 34 bis - 72241 BUCURESTI (Romania)

Donegal Rally

R ●●● N-A-B
Donegal MC - Drumken, Ballybofey - LIFFORD (Irlanda)

22-27 giugno

Rally della Nuova Zelanda

R ●●● N-A-B
Campionato mondiale rally Rally Organiser Ass. of New Zealand Ltd - Po Box 11129 - ELLERSLIE AUCKLAND (Nuova Zelanda)

Rally Hessen

(coeff. 2)
R ●●● N-A-B
Campionato europeo piloti rally ADAC Hessen e V - Schumannstrasse 4-6 - 6000 FRANKFURT 97 (Germania)

23-24 giugno

GP Rouen les Essart

VC ●●● F.3-A-FR-R5
ASAC Normand - 46 rue du Général Giraud - 76000 ROUEN (Francia)

Corse a Zandvoort

VC ●●● tg
NAV-CENAV - Postbus 132 - 2040 AC ZANDVOORT (Olanda)

Corse al circuito Goodyear

VC ●●● N-A-B-VE
Campionato europeo vetture storiche Ecurie Goodyear - Goodyear S.A. - COLMAR BERG (Lussemburgo)

4. Rally Impruneta (1. serie)

R ● N-A-B
Sq. Corse Impruneta - Via Vittorio Veneto 36 - 50023 IMPRUNETA (Firenze)

20. Rally delle Valli Ossolane (1. serie)

R ● N-A-B
A.C. Domodossola - Via De Gasperi 12 - 28037 DOMODOSSOLA

5. Rally Appennino Modenese

(2. serie)
R ● N-A-B
Scud. Modena Corse - Via del Sagittario 3 - 41100 MODENA

Rally dei Colli Goriziani (2. serie)

R ● N-A-B
Gorizia Corse - Via Donizetti 20 - 34170 GORIZIA

24 giugno

G.P. di Detroit F.1

VC ●●● F.1
Campionato mondiale F.1 SCCA - 6750 South Emporia Street - ENGLEWOOD Col. 80112 (USA)

Euro F.2 a Hockenheim

VC ●●● F.2 + A-FSF-R5-VW
Campionato europeo piloti F.2 ADAC Württemberg e - Postfach 760 - 7000 STUTTGART 1 (Germania)

Euro F.3 a Monza

VC ●●● F.3 + F. Fiat Ab. - R5 Elf
Campionato europeo piloti F.3 A.C. Milano - Corso Venezia 43 - 20121 MILANO

Euro-Salita di Rieti

Coppa Bruno Carotti
VC ●●● N-A-B-C-T2-GT4-S6
Campionato europeo della montagna AC Rieti - Via Lucania 26 - 02100 RIETI

Euro-rallycross a St. Junien

RC ●●● A-B-S5
Campionato europeo rallycross ASAC Limousin - 33 bld. Louis Blanc - 87000 LIMOGES (Francia)

Autocross Woergl

AC ●●● A-B-S/A
MSC Unterland - 6385 KIRCHBERG 111/349 (Austria)

Corse a Magione

VC ● F.2000-F. Panda-VE
Scud. Carpine - Casella Postale 8 - 06063 MAGIONE (Perugia)

Salita Nicastro-Acquabona

VS ● N-A-B-C-T2-GT4-S6
AC Catanzaro - Viale dei Normanni - 88100 CATANZARO

Salita al Monte Bonifato

VS ● N-A-B-C-T2-GT4-S6
Comitato Monte Bonifato - c/o AC Trapani - Via Virgilio - 91100 TRAPANI

3. Rally Monti Dauni

R ● N-A-B
AC Foggia - Via Mastelloni (Rione Pio X) - 71100 FOGGIA

Cross a Vittorio Veneto

AC ● A-B-S5
A.S. Autocross Alle Cave - Via M. Maglio 23 - 31010 PONTE PRIULA (Treviso)

Slalom Pieve di Teco - San Bartolomeo

S1 ● N-A-B-VS
A.S. Amici del Moscato - Corso Matteotti 1 - 12051 ALBA (Cuneo)

Slalom Bardolino

Trofeo del Garda
S1 ● N-A-B-VS
Racing Team Leonessa - c/o AC Brescia - Via XXV Aprile 16 - 25100 BRESCIA

Slalom dei Monti Aurunci

S1 ● N-A-B-VS
Rombo Team Campania - Casella Postale 2310 - 80100 NAPOLI

Fuoristrada a Maggiora

FS ● ris. 4x4
Sport Club Maggiora - Via Don Minzoni 10 - 28014 MAGGIORA (Novara)

Le gare rinviate e annullate

23-24 giugno
24 giugno

RALLY MARE E MONTI
SALITA BOLZANO-MENDOLA
SALITA CITTÀ VERUCCHIO
CROSS AD AGUGLIANO
SLALOM FONTENEGRA-MATESE
SALITA DI ORISTANO
RALLY DI CIOCIARIA
CROSS A QUISTELLO
CROSS ALLA FOSSA DEL DIAVOLO

rinv. a d.d.d.
annullata
rinv. al 9 settembre
rinv. a d.d.d.
rinv. a d.d.d.
annullato
annullato
rinv. al 5 agosto

LEGENDA

●●● Internazionale
●●● Nazionale a part. stranieri
● Nazionale
A Gruppo A
A 112 Autobianchi A 112
AC Autocross
B Gruppo B
C Gruppo C
D Gruppo D
DGT Dragster

F1 Formula 1
F2 Formula 2
F3 Formula 3
F4 Formula 4 FIK
F2000 Formula 2000
FAT Formula Atlantic
FF Formula Ford 1600
FFiat Formula Fiat
FL8 Formula libera
FP Formula Panda
FS Fuoristrada
FSF Formula Super Ford

FSV Formula Super Volkswagen
FR Formula Renault
FRE Formula Renault Europa
FV Formula Volkswagen
GT3 Gran Turismo di serie
GT4 Gran Turismo speciale
IMSA Vettura GT USA
R + Rally
R5 Renault 5
R5t Renault 5 turbo
RC Rallycross
S5 Vettura silhouette

S6 Vettura sport
SA Vettura elaborata
SL Slalom
STK Stock car
T1 Turismo di serie
T2 Turismo speciale
tg Tutti i gruppi
VC Velocità in circuito
VE Vettura d'epoca
VS Velocità in salita
VG Velocità su ghiaccio

Come «diventare» piloti

SCUOLA FEDERALE DI PILOTAGGIO

Autodromo di Vallerlunga, 00063 CAMPAGNANO DI ROMA - Telefono 06/9041009-9041027
I corsi si svolgono all'autodromo di Vallerlunga. Hanno la durata di una settimana.

SCUOLA PILOTI MORROGH

Henry Morrogh - Autodromo di Magione 06063 MAGIONE (PG) - Tel. 0331/59.23.93
Tutti i giorni lezioni, anche singole, dietro appuntamento

SCUOLA ITALIANA ANTI-SBANDAMENTO ALMO COPPELLI

Sede operativa: Autodromo di Monza - Tel. uffici: 02/20.36.31 Corsi anti-sbandamento (8 ore), alta velocità (2 giorni), anti-sequestro (4 giorni).

SCUOLA PILOTI MILANO

Velocità in pista e rally
Via Palestro, 26 - 20025 LEGNANO (MI) - Tel. 0331/59.23.95
Tutti i giorni lezioni su appuntamento. Corsi intensivi periodici.
Sconto speciale ai lettori di AUTOSPRINT

SCUOLA ANTI-SBANDAMENTO U. HENDRICKS

Strada Cantonale del S. Gottardo km 14 Nord di Bellinzona
OSOGNA (Svizzera) Tel. 0041/92/66.18.78
Tutti i giorni lezioni su appuntamento

SCUOLA DI PILOTAGGIO SIEGFRIED STOHR

Via Vega 19 - 47037 Rimini (FO)
Autodromo di Misano Adriatico - Tel. 0541/770207-615159. Corsi differenziati di guida sicura, guida sportiva, agonismo e perfezionamento F.3.

SCUOLA PERFEZIONAMENTO GUIDA

Autodromo Internazionale del Mugello, Scarperia (Firenze) Corso teorico e pratico un solo giorno sabato o domenica. Guida sicura - veloce - pilotaggio rally e pista.
Informazioni tel. 055/84.63.54 Autodromo Mugello prenotazioni tel. 055/67.26.88 Automobil Club Firenze

SCUOLA PERFEZIONAMENTO GUIDA - PIETRO SCARANI

Autodromo «Dino Ferrari» Imola, lezioni guida-sicura-antisbandamento.
Informazioni-prenotazioni via Toscana, 26 Bologna tel. 051/47.28.19-47.44.35

TELESPRINT
(051) 455448
a questo numero ogni giorno notizie e informazioni di attualità

POLO

la "mille" con una ricca dote

- cinture di sicurezza
- appoggiatesta
- schienali ribaltabili
- elettroventilatore a tre velocità
- termometro acqua
- spia freno a mano
- regolatore illuminazione quadro
- coperchio cassetto portaoggetti

- specchietto di cortesia
- parabrezza stratificato
- lunotto termico
- tergilunotto
- luce retromarcia
- parasassi ai passaruote
- tappo serbatoio con serratura
- servofreno

**Adesso ancora più ricca
nelle tre versioni speciali della Polo
a prezzi speciali
e in numero limitato.**



un motivo in più per innamorarsene

VOLKSWAGEN  **c'è da fidarsi.**