

EXTRA 160 pagine

AUTO SPRINT

19

RALLY DI CORSICA

Alen si rilancia
nel mondiale

IN REGALO
I POSTER
DI ARNOUX
E ALBORETO

L. 2.000

IL SETTIMANALE DA CORSA - Anno XXIV - N. 19 - 8/14 maggio 1984 - Sped. in abb. post. gr. 11/18



RIVOLUZIONE FRANCESE

GP SAN MARINO

Nemici da sempre,
Prost e Arnoux
per un giorno
uniti nella sfida
a Lauda e Alboreto



Foto Colombo

SOMMARIO

AUTO SPRI NT

Il settimanale da corsa

n. 19

Anno XXIV
8-14 maggio 1984

Direttore responsabile
ITALO CUCCI

Capo Redattore: Paolo Facchinetti. **Inviati speciali:** Marino Bartoletti, Giancarlo Cevenini. **Capiservizio:** Daniele Buzzonetti, Alfredo M. Rossi. **Redattori:** Roberto Boccafogli, Diego Eramo, Andrea Ficarelli, Roberto Guglielmi, Guido Schittone, Ivan Zazzaroni. **Da Roma:** Gaetano Dima. **Impaginazione:** Valentino Cervellieri, Morena Albertini, Giordano Capelli. **Collaboratori:** Cesare Maria Mannucci, Carlo Massagrande (Industria e P.R.), Giorgio Piola (Tecnica), Alessandro Stefanini, Lino Manocchia (USA). **Servizi speciali:** Vincenzo Bajardi, Maurizia Baresi, Enrico Benzing, Hugh Bishop, Claudio Braglia, Adriano Cimarosti, Massimo Clarke, Ercole Colombo, Bob Constanduros, Adriano Costa, Gérard Crombac, Cesare De Agostini, Antonio Ferrari, Roberta Gremignani, Maurice Hamilton, Alan Henry, Thomas M. Imhof, Jeff Hutchinson, Luigi Massari, Marcello Minerbi, Gabriela Noris, Doug Nye, Ian Phillips, Rosanna Pilogallo, Ezio Pirazzini, Charles G. Proche, Nigel Roebuck, Gianni Rogliatti, Giulio Schmidt, Mario Simoni, Roberto Teso, Tommaso Tommasi, Eoin S. Young. **I piloti che scrivono:** Keke Rosberg, René Arnoux, Nelson Piquet, Johnny Cecotto, Henri Toivonen, Michele Cinotto, Massimo Biasion. **Segreteria di Redazione:** Marisa Imbrogno. **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 di S. Marino dai nostri inviati 4-32

IL PERSONAGGIO

John Watson 50

LE GARE DELLA DOMENICA

Euro F.3 a Magny Cours 140

Le altre gare 143

SPECIALI

Il fumetto del GP del Belgio 35

I nuovi circuiti 56

Zoom: il film del GP del Belgio 65

Inchiesta: le nostre autostrade 103

RALLY

Il Tour de Corse 131

RUBRICHE

I Gran Premi in corsivo 55

Il giornale delle scuderie 58

Sulla strada: l'industria del fresco 112

Tutte sprint 114

Auto compravendita 147

Il fumetto di Michel Vaillant 151

Self service (posta) 155

Dove corriamo 158



INDICE

E vinca il migliore

PROST-LAUDA, Alboreto-Arnoux: nemici per la pelle. Questo è il tema «spregiudicato» della settimana. Chissà se qualche moralista a quattro ruote troverà da ridire a proposito di questa affermazione. Macché nemici, macché rivali: si vogliono un bene dell'anima e non farebbero mai qualcosa che arrecasse danno al team. Già: come se il team fosse destinato a prosperare in eterna assenza di rivalità, di fuoco, di battaglia al proprio interno. No, cari amici: questa sana voglia di superarsi è ciò che più dà sapore alla vicenda, altrimenti destinata all'appiattimento totale, ché si parlerebbe solo di macchine, mai di uomini. E gli uomini li avete visti: si sono dati leale battaglia davanti all'incredibile, stupenda folla di Imola. C'è chi ha vinto, c'è chi ha perduto. Applausi per tutti. Lauda e Prost, gente che viene da lontano, che ha maturato una sensibilità particolare, vorremmo dire da uomini di mondo, han dato vita ad un affascinante siparietto in tivù, alla Domenica Sportiva, confessando candidamente la voglia di superarsi che li anima. Fossimo il loro boss, gli aumenteremmo lo stipendio: le McLaren, vivaddio, sono in ottime mani. E così le Ferrari. Lasciate che René e Michele si diano battaglia, non fatevi prendere dal batticuore, dall'angoscia, nei porvi — come domenica — l'interrogativo: e adesso che sono insieme, chi andrà a vincere? Ma il migliore, naturalmente. Il migliore. Che per ora è Prost. Ma verrà giorno...

I servizi del G.P. di San Marino sono stati realizzati da **Marino Bartoletti, Daniele Buzzonetti, Adriano Costa, Andrea Ficarelli, Cesare Maria Mannucci e Giorgio Piola.** Le foto sono di **Daniele Amaduzzi, Attualfoto, Ercole Colombo e Studio Villani.**



AUTOSPRINT
IL SETTIMANALE DA CORSA
FONDATO NEL 1961



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



CONTI EDITORE
Direttore Editoriale
ITALO CUCCI



Accertamenti
Diffusione Stampa
Certificato n. 696



IN COPERTINA

Il romanzo popolare di Imola ha felicemente svolto la sua trama piena di colpi di scena, di abbandoni, di suspense. Il popolo ferrarista aspettava Alboreto, ha applaudito Arnoux e ha tratto nuovi motivi di timore della prova maiuscola di Prost. I due francesi hanno confermato il loro spirito rivoluzionario che li pone al centro del mondiale: antiche rivalità sono superate dal desiderio di primeggiare nei rispettivi team. Alla faccia dei compagni di squadra. Il tema è questo

McLaren e Ferrari: sfide nella sfida

di Daniele Buzzonetti

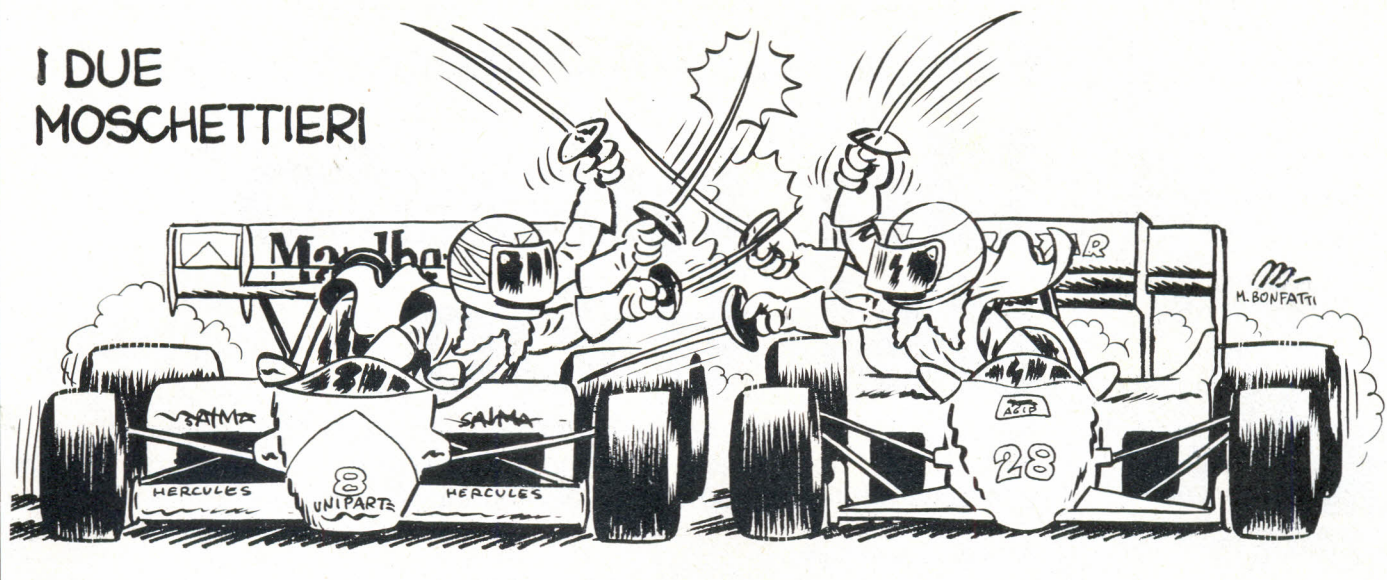
IMOLA. Un motore incredibilmente «soffice» in accelerazione, un telaio «incollato» al suolo e un pilota che non ha rimesso dentro gli artigli nemmeno quando il distacco era ormai su livelli di sicurezza: questa la ricetta vincente per il GP di S. Marino. Alain Prost e la McLaren-Porsche a Imola hanno ripetuto quasi interamente il copione seguito da Alboreto in Belgio: partenza dalla prima fila e fuga solitaria dal primo all'ultimo giro. Dopo quattro gare, sembra chiaro che al momento il mondiale F. 1 è «agitato» da due grandi protagonisti: McLaren e Ferrari, nonostante qualche incertezza del team di Maranello, comunque ripagata a Imola da un secondo posto brillantemente conquistato da René Arnoux. C'è invece aria di crisi per molti protagonisti di primo piano: la Brabham è ancora a zero punti, la Williams e anche la Renault non riescono a trovare rimedio ai loro guai: il GP di S. Marino è stato dolce solo per Prost e Arnoux, unici a terminare a giri pieni. La folla, quell'incredibile macchia di colore rosso che da sempre identifica i tifosi del «Dino Ferrari», aspettava il bis di Michele Alboreto ma ha apprezzato con applausi a scena aperta la gara di attacco di Arnoux pur se il francese era in grado di poter puntare solo al secondo posto. Ma la Ferrari alla prossima occasione potrà essere ancora nella «forma» di Zolder ed allora il duello che già a Imola si è evidenziato, potrà diventare in assoluto il tema del mondiale.

AMORE E GUERRA. Sul podio, Prost e Arnoux sono apparsi sorridenti e felici; per nulla simili a quei due «nemici» che da qualche tempo non perdono occasione per scambiarsi frecciate a distanza. Che tra i due ex-compagni di squadra in Renault non corra buon sangue è d'altronde noto: in ordine di tempo è stato Arnoux (in occasione della presentazione della «Enciclopedia della F. 1» avvenuta a Maranello mercoledì 2 maggio) che ha sparato a zero su Prost (e anche su Lauda), «reo» di avere pubblicamente minimizzato l'exploit delle Ferrari a Zolder. Il successo in gara ha fatto dimenticare certe polemiche ma probabilmente nei prossimi GP i direttori sportivi di McLaren e Ferrari avranno parecchio da fare. Oltre alle polemiche «esterne», potrebbe essere la voglia di

vincere dei piloti a far discutere. Non c'è dubbio che Arnoux a Imola si è sentito le ali ai piedi per cercare di pareggiare il bilancio dopo la vittoria di Alboreto a Zolder. Niente di drammatico, per carità; proprio nei primi Gran Premi della stagione, a campionato ancora aperto, ognuno cerca il trampolino di lancio migliore. Una rivalità che può andare a vantaggio del team, se ben manovrata, ma che può essere anche controproducente. Quello che è accaduto nel team McLaren che ha vinto a Imola ma ha perso per strada Lauda, scatenato per cercare di non perdere terreno rispetto a Prost. I due compagni di squadra hanno pubblicamente dichiarato che non esiste problema tra di loro ma Prost per molti aspetti (e in primo luogo perché è velocissimo) non è l'ideale da avere accanto e Niki troppe volte ha ultimamente confermato di avere mutato mentalità in corsa. È solo perché ha ritrovato una maggiore grinta con la maturità? O perché la posta in palio è estremamente importante?

McLAREN CON LODI. La rimonta finale di Arnoux ha riacceso le speranze ma certo Prost nella prima parte di gara è risultato imprevedibile. Alle sue spalle Piquet, Warwick, Arnoux e inizialmente anche Lauda e Alboreto sembravano scatenati; nella realtà il francese della McLaren «rifilava» a tutti due secondi al giro con una regolarità martellante. Quanto contasse la guida e quanto la macchina, non lo potrà mai dire nessuno ma Prost ha confermato di essere un gran lottatore quando il mezzo gli permette di esprimersi al meglio. Un GP, quindi, addormentato solo apparentemente perché davanti Prost non ha mai tirato i remi in barca mentre dietro la lotta per il secondo posto si è protratta per quasi tutta la gara. Fino al 16. giro sembrava dovesse essere Lauda ad animare il gruppo degli inseguitori: ormai è chiaro, con il compagno di squadra scatenato, Niki vuole sempre dimostrare di non essere da meno. Si è portato fino al quarto posto con alcuni notevoli pezzi di bravura (dopo una brutta partenza) ma poi è stato costretto a fermarsi per la rottura del motore. Anche il 6 cilindri Porsche può andare in crisi, nonostante i pregi ormai riconosciuti: un motivo in più per sottolineare che McLaren e Ferrari sembrano destinate al ruolo di attuali protagoniste

I DUE MOSCHETTIERI



senza nessun avversario all'orizzonte in grado di poter entrare nella sfida.

ARNOUX CON RABBIA. La Casa di Maranello può uscire comunque soddisfatta dal GP di San Marino. Delle prove più che rocambolesche si legge in altra parte di AS ma indubbiamente se René Arnoux fosse riuscito a partire da una posizione migliore della terza fila, forse in gara il francese avrebbe recitato un ruolo diverso fin dall'inizio. Invece è rimasto «invischiato» tra due «leoni» come Piquet e Warwick e solo nella seconda parte della gara è stato in grado di attaccare con decisione. Intendiamoci, con il Prost (e con la McLaren) di Imola, difficilmente René avrebbe potuto puntare alla vittoria ma la sua rimonta finale è apparsa comunque convincente. Ha ricevuto perfino un applauso a scena aperta nell'attimo in cui ha superato Teo Fabi che con la Brabham lo ha tenuto dietro per nove giri dando vita ad un episodio piuttosto agguerrito. Ormai non ci si scandalizza più: la Ferrari è una specie di «Nazionale» dell'auto e un francese che supera un italiano è solo «un pilota della Ferrari che supera un avversario». (Ricordate la sfida Patrese-Tambay dell'anno scorso?). Questo ormai i nostri «azzurri» che guidano macchine straniere lo sanno e in pista non sono certo condizionati da simili atteggiamenti che a Imola sono comunque all'ordine del giorno. Per lo stesso amore per il «Cavallino», enorme è stata la delusione causata dal ritiro di Michele Alboreto che a Imola di fortuna ne ha avuta veramente poca. Enzo Ferrari ha sottolineato più volte di non credere al «fato» nell'automobilismo, soprattutto in materia di problemi tecnici. Sarà anche vero ma diciamo almeno che Alboreto non è stato «aiutato» dalla macchina per tentare di costruire un successo. Guai in prova a ripetizione, poi in gara, quando pareva che potesse finalmente iniziare ad esprimersi su piani a lui più congeniali, la rottura di uno scarico. Un guaio non allarmante ma che ha lasciato a zero Michele. La corsa delle Ferrari ha anche confermato che le attuali F. 1 sono arrivate ad un tale grado di tecnologia che la differenza tra una vettura «bomba» ed una vettura comprimaria è minima. Alboreto non è mai stato in grado di ripetere l'exploit di Zolder ma la sua 126C4

non è nemmeno sprofondata in una crisi problematica.

BENZINA A VOLONTÀ. Soprattutto si è avuta la conferma che, nonostante l'utilizzazione della iniezione completamente elettronica Weber-Marelli sia stata rimandata a tempi migliori, le Ferrari non hanno problemi di consumo con la «superata» iniezione Lucas. Lo stesso ingegner Ferrari ha più volte fatto capire che il consumo non sarebbe stato in ogni caso un problema per le macchine di Maranello e bisogna riconoscere che la crisi è stata aggirata senza alcuna apparente difficoltà.

RENAULT, PERCHÉ? Se a Imola, i protagonisti in assoluto sono stati due francesi, la Casa francese per eccellenza, la Renault, è uscita ancora una volta sconfitta. Sembra incredibile perché piloti e tecnici e organizzazione sono di prima grandezza ma la «Régie» ottiene in corsa molto meno di quello che spende. Tambay, partito male, è finito subito fuori corsa per incidente mentre Warwick ha lottato con eccellente determinazione finché la vettura è stata in grado di assecondarlo. Ha tenuto il 3. posto fino al 39. giro, stuzzicando a lungo la Brabham di Piquet; poi ha ceduto alla rimonta di Arnoux e nel finale il solito problema (consumo e «rottura» di uno scarico) che gli ha fatto perdere un possibile posto sul podio, considerato il ritiro di Piquet. (A proposito di Tambay, è stato fin troppo facile capire a Imola — dove s'era affermato un anno fa con la «rossa» — quanto giusta sia stata la scelta di Enzo Ferrari a fine stagione...). Un'altra giornata storta che non è stata raddrizzata dai virtuosismi di Warwick. Anzi, è sembrato che i meriti della guida fossero in questa occasione sensibilmente superiori a quelli della vettura, certamente di primo piano ma alla quale sembra sempre che manchi quel quid per emergere definitivamente. I problemi piccoli ma determinanti sono poi uno stillicidio per la Renault ma per fortuna Warwick è comunque riuscito a incamerare tre punti. E, sempre a proposito di Renault, c'è da aggiungere che i motori montati sulle Lotus e sulle Ligier non sembrano all'altezza di quelli delle vetture «Casa». Possibili problemi di telaio a parte (e nel caso della Ligier la strada da percorrere non

sembra corta), i nostri De Angelis e De Cesaris hanno potuto brillare poco con i propulsori a loro disposizione. Nella prima parte della gara, il primo ha fatto il possibile per restare nella scia di Fabi e Winkelhock; poi, dopo il 27. giro (quando De Angelis ha cambiato le gomme) ha fatto fatica a rimontare le posizioni perdute. I colpi di scena di fine gara, hanno comunque premiato De Angelis, finito con un po' di fortuna sul podio. Un successo che va a onore della caparbia dimostrata ma la posizione avrebbe potuto essere di De Cesaris (costretto a correre con il «muletto», bloccato a due giri dalla fine per problemi di consumo. Il romano è venuto fuori alla distanza perché è di quelli che non si tirano mai indietro ma è un peccato che un pilota che ha dimostrato di avere classe debba lottare con le Tyrrell. Vetture incredibili (anche se «sotto-peso») ed alla guida di due giovanotti scatenati come Brundle e Bellof ma pur sempre equipaggiate con un Ford Cosworth aspirato che non va più in là di 550 cavalli.

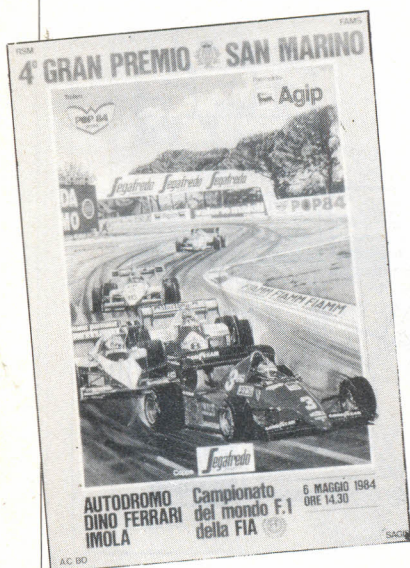
GP DA DIMENTICARE. Una giornata decisamente no per molti possibili protagonisti di primo piano, quella del «San Marino». Più che mai «nel pallone» le Brabham, fermate ancora da rotture di motore. Piquet, ha cercato di fare capire che è pur sempre il campione del mondo, lottando lungamente con i denti per tenere il 2. posto. Ha segnato il giro più veloce per contenere lo scatenato Arnoux ma il BMW non ha tenuto. Fabi ha corso molto bene ma ha continuato a sua volta nella «serie nera». Ugualmente in crisi le Williams: per ammissione dello stesso Frank Williams il telaio deve essere ancora sviluppato in maniera conveniente ma in questa occasione anche il motore Honda, che pareva il «pezzo forte», ha iniziato a dare preoccupazioni. Peccato invece per Cheever, costretto ad inseguire dopo essersi fermato per cambiare una ruota all'inizio ma le Alfa Romeo-Euroracing sono sempre apparse poco in grado di impensierire i primi. Patrese si è fermato quasi subito per rottura del motore e il suo compagno di squadra è stato successivamente rallentato per mancanza di benzina. Un «biscione» ancora una volta poco velenoso ma... domani sarà un altro GP. □

Festa dimezzata per la «Nazionale Rossa»

Un guasto del tubo

Neppure l'andamento non eccezionale delle prove aveva frenato l'entusiasmo dei tifosi del Cavallino, calati in massa sul Santerno. L'armata si è accontentata, dopo il ritiro di Alboreto, del secondo posto di Arnoux

di **Marino Bartoletti**



IMOLA — Hanno ammainato le bandiere con un po' di malinconia. Hanno raccolto e ripiegato gli striscioni scuotendo la testa. Sono ridiscesi perplessi e in disordine da quella «Tosa» e da quella «Rivazza» che al mattino avevano scalato con orgogliosa sicurezza. «Non vi siete divertiti? Non è stata la festa che aspettavate?», ho domandato a quello che sembrava il leader di una pattuglia di delusi del battaglione «Variante Bassa». Mi ha guardato come se fossi trasparente: «**Si è stata una festa. Ma una festa dimezzata**!».

DESIDERIO. Il Gran Premio di San Marino è stato dunque, per molti, un autentico coito interrotto con la felicità: il corteggiamento era iniziato da mesi: la maliarda alcova di Zolder aveva acuito il desiderio e ristretti i tempi del piacere. Nè la gioia della conquista era stata raffreddata dal comportamento capriccioso delle Signorine Ferrari durante le prove. «Prova bagnata, prova fortunata» aveva anzi sentenziato qualcuno preparandosi con acuita libidine alla cerimonia di domenica. E invece quel tubo, quel maledetto tubo d'acciaio, che alle 15 e 14 del meridiano di Imola s'è sfilato dal ventre della macchina di Alboreto, ha finito col decapitare una soddisfazione già pregustata (e maturata sul fatto, che Prost dopo un testa-coda e dopo una clamorosa «cambiata» sbagliata aveva dato l'erraticissima idea di essere un avversario vulnerabile). Quando Michele ha abbandonato la bestiona ferita, i 50 mila della «Tosa» (coloro cioè che avevano la fortuna di seguire in diretta, sul maxi-schermo, la trasmissione televisiva), hanno levato al cielo un «ooh» di delusione che ho superato, per un attimo l'urlo dei motori. Solo a quel punto i tifosi della Nazionale Rossa si sono resi conto che a Imola, stavolta, non erano venuti solo per una Macchina, ma anche per un Pilota. Solo a quel punto i centocinquantamila del «Dino Ferrari» hanno capito che, sì, sarebbe stato bello continuare a

tificare per il bravissimo René Arnoux (travasando su di lui anche la passione originariamente prevista per Michele), ma anche che, alla cerimonia, da quel momento in poi sarebbe mancato qualcosa. E a nulla è valso neppure la sottile, coccolata, antisportiva, ma sincera e comprensibilissima speranza di poter vedere Alain Prost fermarsi ai bordi della pista col motore rotto come già era accaduto a Niki Lauda. Ormai la festa era (parzialmente) naufragata: e, mai come questa volta, per un autentico guasto del tubo...

RITIRO. Michele è sceso dalla sua Ferrari numero 27 nemmeno tanto arrabbiato. Ha preso — professionalmente — atto del guasto (una saldatura-difettosa), s'è sfilato casco e cappuccio ignifugo, s'è infilato l'orologio, s'è seduto vicino alla Nadia che a sua volta sedeva vicino alla Rita Cheever, e s'è messo davanti al televisore del box come un utente qualsiasi. Non un gesto, non un'alzata di ciglia, non un movimento di insofferenza ha tradito un possibile e giustificatissimo nervosismo. Ha risposto con garbo alle prime domande dei cronisti, ha buttato là un paio di sbadigli, ha appoggiato la gamba sinistra sulla gamba destra di sua moglie che gli ha restituito una carezza sulla tuta. «**Adesso, la gara, me la guardo da qui**» ha sospirato. Sullo sgabello comunque ha continuato a guidare e, molto probabilmente, a soffrire. Quando Arnoux s'è trovato alle spalle di Warwick s'è ricalato per un attimo nell'abitacolo: «**Qui** — ha detto come se la cosa lo coinvolgesse in prima persona — **bisogna aver pazienza per un paio di giri. Poi non dovrebbe essere difficile raggiungere anche Piquet**». Lo ha appena distratto il bacio di una cerbiatta bruna materializzata nel box. «**Si sta degradando la ruota posteriore destra della macchina di René**», ha quindi sentenziato con sicurezza allibendo il povero cronista privo di

tecnica e di diottrie. Quando Piquet s'è ritirato in una nuvola di fumo non ha fatto una piega. S'è alzato con grande tempismo, forse per un riflesso condizionato, non appena ha visto calare la bandiera a scacchi. Un giornalista l'ha avvicinato e, dopo una sofferta spremitura di meningi, gli ha chiesto: «Michele come hai visto la gara?». «**L'ho vista in TV**» gli ha risposto con cristiana pazienza.

RIMONTE. Se dimezzata è stata la festa, dimezzate sono state quasi tutte le emozioni. E, con le emozioni, le rimonte. Ad un certo punto la valanga rossa, cioè quello stupendo tandem a otto ruote costituito da Michele e René, sembrava poter fagocitare tutto quello che gli stava davanti. «**Io, comunque, non avrei mai attaccato René**», ha detto l'italiano. «**E io l'avrei fatto passare non appena avessi capito che ne valeva la pena**», ha replicato il francese. Purtroppo il minuetto di lealtà verbale non ha trovato l'occasione per un'applicazione pratica. Prima s'è fermato Arnoux per cambiare i pneumatici, poi s'è ritirato Michele (a proposito, al momento della sosta, gli era rimasto appena un millimetro virgola otto di copertura: roba da beccarsi una multa dalla Polizia Stradale!); così il tandem s'è rotto. E la «rimonta rossa», nella fantasia dei tifosi italiani, s'è trasformata allora in una «rimonta giallorossa», ovvero romana e romanista: l'ideale trenino formato da De Cesaris, De Angelis e Cheever è infatti arrivato, posizione su posizione, alla mitica Zona Punti, perché i tre erano ad un certo punto — nell'ordine — quarto quinto e sesto. Poi De Cesaris è pure salito, per un attimo sul podio (e pensare, povera anima, che per un ritardo dei suoi meccanici era partito in coda allo schieramento); ma proprio negli ultimi chilometri sia lui che Cheever (autore di un'altra rimonta fantastica, dopo aver sostituito una gomma

forata nel primo giro) sono rimasti a piedi. Anche nella Formula Uno, dunque, come nel calcio, quest'anno Roma è rimasta senza benzina. Con l'aggravante, per Eddie e Andrea, che a loro non resta neppure la speranza di... poter far bene in Coppa dei Campioni.

AFFETTO. «Che cosa ti sei giocato oggi?», ho chiesto ad Alboreto mentre lasciava l'autodromo. «**Perlomeno il podio**» mi ha risposto con un po' di malinconia. «Ma — ho insistito — vincere a Imola, per te, che cosa avrebbe significato?». «**Nove punti. Senza sentimentalismi. E sai perché? Perché a me l'affetto della gente piace quand'è "sano" disciplinato, corretto, non come quello di alcuni tifosi di Imola che, negli ultimi giri, hanno avuto il coraggio di sedersi a cavalcioni dei guard-rails. Che cosa sarebbe accaduto se uno di noi avesse sbandato? Perché la gente espone se stessa a rischi mortali e noi piloti all'eventualità di un rimorso? Anch'io, da bambino, mi aggrappavo alle reti degli autodromi per vedere i miei idoli: ma me ne restavo lì, senza fare inutili follie**». Già, e pensare, invece, che i tifosi di Imola, per questo campione con gli occhi a mezz'asta, domenica si sarebbero buttati nel fuoco (oltre che fra le ruote della sua ideale carrozza). Forse i rimproveri di Michele sono meriti, forse sarebbe successo... anche di peggio se avesse vinto: ma i tifosi della Nazionale Rossa avrebbero dato chissà che cosa per vedere all'arrivo anche lui oltre a René. Per molti, per troppi, la festa del «Dino Ferrari» è finita con una gioia inferiore a quella prevista dal Capitolo dei sogni. «**Stasera** — mi ha detto un tifoso imolese ripiegando uno striscione con sopra scritto «Pista trema, la Ferrari si scatena!» **andrò a rilassarmi al Festival della Cucagna di Sassoleone. C'è il comico Sgabanaza, ma io non credo che mi diventerò molto. Io mi diverto solo quando «vincono le Rosse**». □

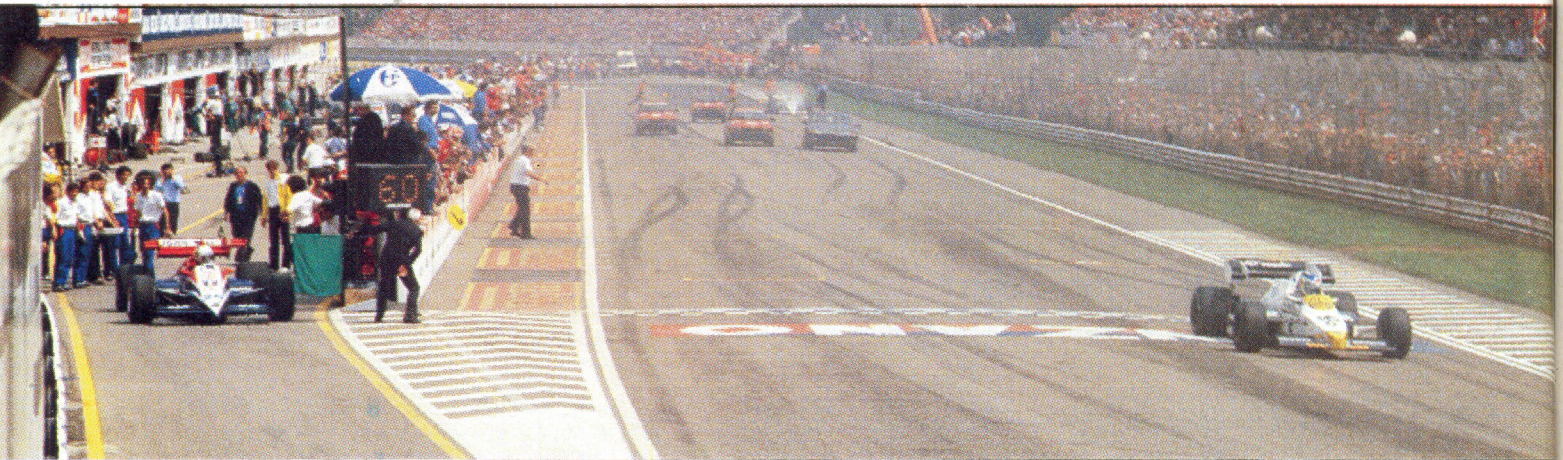
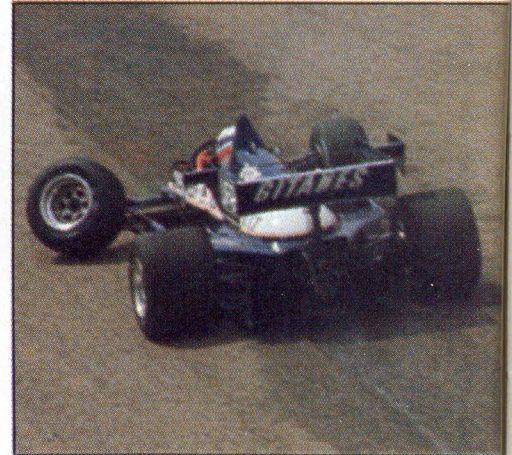








La partenza del GP di S. Marino è stata caratterizzata da colpi di scena a ripetizione: la Williams di Rosberg (6) ha stentato ad avviarsi ed è stata «aggirata» da molti, tra cui De Angelis (11), Lauda (8) e Alboreto (sopra da sinistra a destra). Nel caos, la Ligier di Hesnault viene «toccata» dalla Williams di Laffite: a sinistra si nota il giovane francese che con una ruota «aperta» cerca di passare Rosberg ma dovrà poi fermarsi (a destra). Intanto Rosberg è sempre fermo e De Cesaris, costretto a partire dalla corsia dei box perché alla guida del «muletto», aspetta che siano partiti tutti i piloti sulla «griglia». Oltre a Rosberg si nota sullo sfondo anche la Ram-Hart di Palmer con evidenti problemi. In basso, il ritorno ai box di Hesnault, dopo avere «parcheggiato» la Ligier-Renault al lato opposto della pista; continua ad essere fermo Palmer che ha disputato poi una corsa onorevole nonostante i problemi



IL COMMENTO/Nella guerra dell'Iride

La banda dei quattro

Il GP di San Marino pare aver sancito un responso: la lotta è ristretta a due sole scuderie, McLaren e Ferrari ma l'incertezza uccisa risorge nella prevedibile battaglia interna fra gli alfieri dei due team, ciascuno con i suoi bravi motivi per buttarsi nella mischia

di Adriano Costa

IMOLA. Questo Gran Premio di Imola rischia davvero di segnalarsi come un Gran Premio storico di questo mondiale: Piquet e Tambay ne escono a mani vuote. Il loro panierino iridato è talmente asciutto che ha ragione Prost ad indicarli come usciti di scena per quanto concerne le ambizioni di campionato. Non solo: Prost prende un vantaggio su Niki talmente consistente, quindici punti, da lastricare di difficoltà la rimonta dell'austriaco. Non solo: Arnoux recupera su Alboreto piazzandosi secondo dietro il suo storico rivale Prost ed infilandosi terzo nella classifica mondiale un punto avanti a Michele che pareva avere ipnotizzato la tifoseria italiana con il successo della settimana prima a Zolder. Non solo: la Renault conferma i grossi dubbi che riguardano il consumo dei suoi propulsori e la cosa non rischia soltanto di vanificare le prospettive del bombardiere inglese Derek Warwick ma anche di De Angelis (macchina Lotus con motore Renault) e di De Cesaris (macchina Ligier con motore Renault). Insomma, Imola strizza in un significato indicativo la classifica di questo Gran Premio di San Marino da cui emerge un indicazione precisa: il Mondiale '84 ha due grandi poli di confronto: McLaren e Ferrari.

SE COSÌ SARÀ da Digione in poi con apertura, si capisce, ad incursioni della Brabham e degli uomini legati al motore Renault, il carosello si impignerà su quattro uomini mondiali: Prost, Lauda, Arnoux e Alboreto. Due fronti, ma quattro combattenti perché, come dice un vecchio adagio della Formula 1, «Nessuno avversario è peggiore avversario del tuo compagno di scuderia». Il duello 1984 Ferrari-McLaren sarà condizionato anche dai rapporti interni tra gli uomini dei due team; la McLaren ha già mostrato le sue tendenze centrifughe in occasione della bordata sparacchiata da Lauda su Prost; la Ferrari sotto questo profilo è più compatta e Arnoux se ha patito certe predilezioni verso Alboreto ha dimostrato di saperle assorbire e di impiegarle, semmai, per ricaricarsi. Lauda deve andare alla verifica dei programmi McLaren per il 1985 che si terrà a

fine luglio in condizioni di concorrenza con Prost se non ne patirà eccessivamente il suo cachet. La rabbia, la determinazione, il coraggio e la perizia con cui domenica ha dato la caccia a chi si frapponeva fra lui e Prost in fuga erano sotto ogni profilo eloquenti. Niki non può tollerare la supremazia che Prost, aiutato dalle circostanze sta piano piano portando avanti nel team. Sotto il profilo tecnico ripetiamo la nostra convinzione che oggi la McLaren sia più avanti della Ferrari. È apparsa evidente domenica la superiorità della macchina di Lauda nei confronti prima di Alboreto e poi di Arnoux: migliore aderenza, in curva accelerazione entusiasmante, Niki aveva rispetto a Michele e René un mezzo nettamente superiore.

A FINE CORSA è stato misurato il carburante residuo nella vettura di Prost e in quella di Arnoux: sulla McLaren restavano 12 litri, sulla Ferrari ne erano rimasti 9; ciò significa che nessuno dei due piloti ha dovuto ricorrere al risparmio di benzina in gara (come ha invece dovuto fare il gruppo degli uomini Renault, e cioè Warwick, De Angelis, De Cesaris) e che quindi quando Niki attaccava impiegando evidentemente il massimo consentito di pressione del turbo sia Arnoux che

Alboreto potevano rispondere senza problemi di prudenza. Insomma, il duello all'ultimo turbo è stato tra i tre totale e la McLaren ci è parsa più progressiva anche nelle accelerazioni dai bassi regimi e più dolce nella erogazione della potenza. E, questo, un dato preoccupante per la Ferrari, visto che viene aggredita proprio nel suo tradizionale settore di supremazia la superpotenza motoristica. Questa eccellenza McLaren è in gran parte dovuta all'iniezione totalmente elettronica del motore Porsche e risulta evidente proprio nel momento in cui la Ferrari rinuncia, per inseguire una maggiore affidabilità, ad una analoga iniezione elettronica e ritorna a quella meccanica a controllo elettronico che non è certamente una soluzione di punta. In regresso, necessario e prudenziale ma pur sempre regresso, sotto il profilo di questo tipo di avanzata tecnologia elettronica, la Ferrari lo è anche nell'impiego dei dischi-freni al carbonio cui la McLaren si è completamente affidata. Se il significato più nobile delle corse e dell'impiego (che soltanto così non diventa spreco) di tante energie fisiche e umane è quello di contribuire all'evoluzione dell'automobile e dell'automobilismo, ebbene, oggi la McLaren ci pare occupare nel mondo della Formula 1 la posizione più coraggiosa e avanza-

ta. Queste sfide possono, come ogni sfida, costare care. Se ne può uscire vincitori o battuti.

DOMENICA PROST ha rischiato due volte di volare fuori strada per il blocco dei freni al carbonio, due volte il pedale dei freni è andato «giù» e una volta ne è derivato un testa-coda che ha tenuto tutti col fiato sospeso. L'adozione dei freni al carbonio per la McLaren è stata dunque un rischio che ha ben pagato. L'adozione dell'iniezione elettronica è stata una scelta meditata e riuscita. Freni al carbonio uguale maggiore leggerezza in un punto delicato della macchina. Iniezione elettronica totale uguale migliore utilizzo della potenza, più facilità di guida per il pilota, ottimizzazione del consumo di carburante per alimentare in caso di necessità massime pressioni del turbo. Su questo scacchiere si tratta della somma di piccoli vantaggi che su un giro di pista fanno differenze cronometriche importanti. A ciò aggiungeremo che la Michelin, che equipaggia la McLaren, è oggi ancora in condizioni di vantaggio (parliamo di gomme da gara) rispetto alla Goodyear che equipaggia la Ferrari e che pure sta facendo passi da giganti sulla difficile strada della costruzione dei radiali.

TORNANDO AI RISCHI di certe scelte tecnologicamente avanzate, ricordiamo come anche la McLaren abbia pagato a Zolder il prezzo dell'impiego dell'iniezione elettronica che mise anche in Brasile Lauda fuori combattimento. I freni al carbonio rischiarono di fregare Prost a Imola. Problemi di freni bloccarono Alboreto a Rio de Janeiro. Sono, questi, i prezzi delle sfide. La McLaren finora ne ha tratto profitto; la Ferrari, conscia di una competitività comunque assoluta, si è imposta un momento di riflessione e punta su soluzioni meno avveniristiche ma collaudate. Temiamo tuttavia che ciò che a Imola è ancora bastato per battere le Renault, le Lotus e le Brabham non basterà in futuro per contrastare la scatenata McLaren. La sfida mondiale tra Ferrari e McLaren è spostata su questo piano. □



GP SAN MARINO

NUMERO PILOTA	VENERDI		SABATO		DOMENICA
	1. sessione (non valida) Cond. met.: 15°, nuvoloso temperatura suolo 18°	2. sessione (valida) Cond. met.: 14°, nuv., pioggia temperatura suolo 16°	1. sessione (non valida) Cond. met.: 14°, pioggia temperatura suolo 16°	2. sessione (valida) Cond. met.: 16°, nuvoloso temperatura suolo 19°	WARM UP Cond. met.: 22°, sole temperatura suolo 27°
BRABHAM - BMW 1 N. PIQUET	 Note: In questa sessione le Brabham girano principalmente per le ottimali regolazioni di assetto, non essendo venuti a provare durante i test di gomme delle settimane scorse. Entrambe le vetture sono dotate di freni tradizionali. Piquet gira sia con il muletto che con la vettura da gara risultando tra i più veloci al rilevamento cronometrico, entrambi girano esclusivamente con gomme da gara.	Note: Quando inizia la sessione, piove. Inizialmente sia Fabi che Piquet girano con gomme da bagnato, in seguito Nelson con lo speciale motore da qualifica sceglie il momento ottimale per usare lo slick ottenendo all'ultimo giro il miglior tempo, risultando nettamente il più veloce al rilevamento fotoelettrico. Fabi si lamenta di aver sprecato un set di gomme da qualifica con la pista ancora bagnata.	Note: Girano pochissimo sia Fabi che Piquet. Si provano varie mescole per il bagnato. Sulla macchina di Piquet è montato lo speciale motore da qualifica in previsione dell'ultima sessione. Le condizioni della pista non possono dare nessuna risultanza tecnica, con i piloti che si limitano a cercare le ottimali regolazioni di assetto con la pista bagnata.	Note: Piquet è il dominatore di questa sessione, determinante perché nel finale la pista è asciutta. Nelson riesce ad utilizzare al meglio le gomme da qualifica. Nel finale resta lungo il circuito per problemi alla trasmissione. Fabi ha un calo di pressione della sovralimentazione, fermandosi lungo la pista per la probabile rottura del motore.	Note: Sia Fabi che Piquet girano in condizioni da gara. Entrambi regolano la macchina in funzione di adottare per la corsa Michelin 05 a mescola tenera.
	Giri effettuati: Piquet 23, Fabi 24	Giri effettuati: Piquet 13, Fabi 13	Giri effettuati: Piquet 8, Fabi 7	Giri effettuati: Piquet 9, Fabi 8	Giri effettuati: Piquet 11, Fabi 12
TYRRELL - FORD 3 M. BRUNDLE	 Note: Anche le Tyrrell sono in crisi per le elevate temperature dei freni. Bellof cambia le pastiglie montando prese d'aria per il raffreddamento dei freni più grandi. Brundle prova diverse mescole di gomme lamenteando un rapporto di quinta troppo corto che non gli permette di raggiungere la massima velocità alla staccata della Tosa. Bellof risulta il più veloce tra le vetture aspirate.	Note: Con la pista bagnata si scatena Stefan Bellof, a lungo davanti alle migliori vetture sovralimentate. Sia il tedesco che Brundle si lamentano di non riuscire a mandare le gomme nelle temperature ottimali. Sotto questo aspetto sembra che le Goodyear siano svantaggiate rispetto alle Michelin con basse temperature. Tutti e due i piloti lamentano una vettura troppo nervosa, soprattutto nelle chivnase.	Note: Gira molto Bellof per cercare le ottimali regolazioni con la pista bagnata. Brundle prova differenti alettone posteriori. Con la pista bagnata le differenze tra aspirato e turbo si riducono. In velocità massima le Tyrrell figurano davanti a molte vetture sovralimentate.	Note: Migliorano sia Brundle e Bellof, tuttavia devono cedere la palma della miglior vettura aspirata a Boudens. Nella prima parte delle prove girano con gomme da bagnato, nelle fasi finali montano le slick non riuscendo a migliorare a causa del traffico.	Note: In condizione da gara Brundle si rivela il più veloce tra le vetture aspirate. Bellof fatica a mandare nella giusta temperatura le mescole più dure.
	Giri effettuati: Brundle 32, Bellof 32	Giri effettuati: Bellof 25, Brundle 25	Giri effettuati: Bellof 25, Brundle 17	Giri effettuati: Brundle 16, Bellof 15	Giri effettuati: Brundle 11, Bellof 13
WILLIAMS - HONDA 5 J. LAFFITE	 Note: Anche la Williams non essendo venuta a provare durante le sessioni private, gira essenzialmente per ricercare le ottimali regolazioni di assetto e aerodinamiche. Sia Rosberg che Laffite girano con freni tradizionali dopo aver provato quelli in carbonio a Kyalami. Laffite cambia gli ammortizzatori posteriori lamentando un cattivo inserimento del treno anteriore. Rosberg lamenta una scarsa velocità massima.	Note: Con la pista bagnata emergono le doti da funambolo di Rosberg, tuttavia con il migliorarsi delle condizioni atmosferiche, le Williams devono pagare una certa carenza generale di messa a punto. Laffite decide di montare lo slick quando la pista non è ancora perfettamente asciutta. Sia Rosberg che Laffite risultano carenti in velocità massima a causa di una aerodinamica troppo deportante.	Note: Con la pista bagnata sono in difficoltà le Williams che accusano un preoccupante distacco dal record di De Cesaris. Rosberg ricercando le migliori condizioni di assetto con la pista bagnata, gira sia con il muletto che con la macchina da gara. Laffite cambia gli ammortizzatori posteriori per cercare di ridurre il sottosterzo.	Note: Rosberg è il primo a sfondare il muro dell'1'30". Il finlandese migliora molto cambiando le regolazioni di assetto. Problemi con il comando dell'acceleratore impediscono a Keke di abbassare ulteriormente il suo tempo. In ombra Laffite in difficoltà con le gomme da qualifica e col cambio.	Note: Problemi per Laffite con i freni che surriscaldano. Rosberg gira sia con il muletto che con la vettura da gara provando in condizione da gara.
	Giri effettuati: Rosberg 21, Laffite 27	Giri effettuati: Rosberg 17, Laffite 16	Giri effettuati: Laffite 17, Rosberg 20	Giri effettuati: Rosberg 13, Laffite 12	Giri effettuati: Laffite 14, Rosberg 11
MCLAREN TAG - PORSCHE 7 A. PROST	 Note: Dopo pochi giri Lauda si ferma per la rottura della pompa dell'acqua. L'austriaco deve abbandonare la sua vettura per sostituire il motore, surriscaldatosi rientrando ai box. Salito sul muletto, Lauda ottiene il terzo tempo risultando il più veloce al rilevamento fotoelettrico. Abbandonata la vettura da gara per problemi di accensione Prost fatica a regolare il muletto secondo le sue necessità	Note: Proprio in chiusura di prove Prost deve cedere la pole position provvisoria a Piquet. Il francese gira con il muletto, rendendosi protagonista di due testa-coda a causa del ripartire di frenata mal regolato. Lauda ha ottenuto il miglior passaggio con gomme da qualifica accusando nel finale la rottura della quinta velocità. In velocità massima le McLaren pagano a Piquet quasi 9 km.	Note: Si ripetono i problemi di motore per Prost. Con un nuovo propulsore il francese si lamenta di perdere ugualmente colpi, sollevando dei dubbi sul corretto montaggio del motore. Prost lamenta anche un affondamento eccessivo del muso in frenata. Lauda cambia gli ammortizzatori posteriori cercando le ottimali regolazioni di assetto per il bagnato.	Note: Prost gira con il muletto. Pur ottenendo un buon tempo il francese si lamenta di un motore che perde colpi a causa di problemi di accensione. Lauda sbaglia completamente le regolazioni delle molle, lamentando un difficoltoso inserimento. Entrambi girano con gomme sia da asciutto che da bagnato.	Note: In condizioni da gara Prost ottiene il miglior tempo girando con il muletto. Il tempo viene realizzato con Michelin 05. Lauda gira molto cambiando le regolazioni dell'assetto in funzione delle migliorate condizioni della pista.
	Giri effettuati: Lauda 15, Prost 7	Giri effettuati: Lauda 14, Prost 17	Giri effettuati: Lauda 19, Prost 11	Giri effettuati: Prost 14, Lauda 12	Giri effettuati: Prost 10, Lauda 8
RAM - HART 9 P. ALLIOT	 Note: Problemi a non finire per Palmer e Alliot. Il francese prova un nuovo alettone lamentando un eccessivo sottosterzo. Successivamente si deve fermare per la rottura del motore. Palmer prova barre di diverso spessore terminando anzitempo per la rottura del motore. Le Ram risultano le vetture meno veloci al rilevamento fotoelettrico.	Note: Resta a lungo fermo Alliot a causa di un motore che stenta ad accendersi. Negli ultimi giri sale sulla macchina di Palmer non riuscendo a sfruttare al meglio le gomme da qualifica. Palmer ha realizzato il suo miglior tempo con la pista bagnata dovendo cedere la sua vettura ad Alliot quando era certo di migliorarlo di oltre dieci secondi.	Note: Con la pioggia i meccanici esagerano nel parzializzare le prese d'aria per i freni con il risultato che sia Palmer che Alliot rientrano ai box con i dischi surriscaldati. Palmer cambia gli ammortizzatori. Entrambi i piloti si lamentano che con la pista bagnata la potenza viene erogata in maniera troppo brusca.	Note: Sia Palmer che Alliot girano poco aspettando che la pista si asciughi. Il francese riesce ad utilizzare solamente un treno da qualifica risultando in velocità la prima macchina a motore Hart. Palmer ottiene il tempo usando le metà dei due set da qualifica, migliorando con gomme praticamente usate.	Note: In difficoltà Palmer e Alliot che in condizioni da gara lamentano una scarsa velocità di punta. Per la gara le Ram partiranno con le mescole più dure.
	Giri effettuati: Palmer 11, Alliot 13	Giri effettuati: Palmer 9, Alliot 2	Giri effettuati: Palmer 20, Alliot 16	Giri effettuati: Palmer 7, Alliot 5	Giri effettuati: Alliot 8, Palmer 8
10 J. PALMER					

NUMERO PILOTA	VENERDÌ		SABATO		DOMENICA
	1. sessione (non valida)	2. sessione (valida)	1. sessione (non valida)	2. sessione (valida)	WARM UP
11 E. DE ANGELIS	Cond. met.: 15°, nuvoloso temperatura suolo 18°	Cond. met.: 14°, nuv., pioggia temperatura suolo 16°	Cond. met.: 14°, pioggia temperatura suolo 16°	Cond. met.: 16°, nuvoloso temperatura suolo 19°	Cond. met.: 22°, sole temperatura suolo 27°
12 N. MANSELL	Note: Problemi per la Lotus. De Angelis usa turbine Garrett, Mansell le KKK. De Angelis passa in continuazione dalla vettura da gara al muletto lamentando perdita di potenza soprattutto ai bassi regimi. In seguito De Angelis sostituisce le turbine. Anche Mansell si trova in difficoltà con l'acceleratore che tende a bloccarsi, creandogli notevoli problemi soprattutto all'ingresso della chichane. Giri effettuati: Mansell 19, De Angelis 21	Note: De Angelis è alle prese con un motore che surriscalda e che perde continuamente potenza, con cali di pressione di sovrallimentazione. Mansell non riesce a sfruttare le Goodyear al meglio a causa delle basse temperature. Per cercare di scaldare i pneumatici alla Lotus optano per una regolazione aerodinamica molto deportante che rende le vetture nettamente più lente rispetto a Renault e Ligier. Giri effettuati: De Angelis 12, Mansell 14	Note: Girano sempre con differenti equipaggiamenti di turbine. De Angelis effettua molti giri per cercare le ottimali regolazioni con la pista bagnata. Mansell prova sia con il muletto che con la vettura da gara, sostituendo su quest'ultima le turbine. Giri effettuati: De Angelis 24, Mansell 16	Note: Avendo regolato la macchina da gara in funzione della pioggia De Angelis si trova in difficoltà e gira con il muletto. Problemi con il cambio, una bassa pressione di sovrallimentazione e l'eccessivo traffico, impediscono al romano di ben figurare. Mansell spreca le gomme da qualifica con due testacoda. Giri effettuati: Mansell 9, De Angelis 9	Note: Problemi per Mansell che al termine delle prove si ferma per la rottura del motore. De Angelis gira con mescole dure decidendo per la corsa di adottare il cambio di gomme. Giri effettuati: Mansell 7, De Angelis 11
14 M. WINKELHOCK	Note: Winkelhook costituisce la sorpresa di questa sessione occupando per molto tempo la terza posizione e risultando il più veloce tra le vetture BMW. Nel finale lamentando una perdita di potenza, sostituisce gli scarichi e la turbina ottenendo proprio in chiusura il miglior passaggio. Giri effettuati: Winkelhook 22	Note: Con la pista bagnata gira molto veloce Winkelhook, lamentandosi di un motore che perde continuamente colpi. Con l'asciugarsi della pista peggiora il rendimento dell'ATS, con il pilota che si deve fermare per la rottura di una turbina. Negli ultimi giri il tedesco voleva salire sul muletto, prendendosi con i tecnici perché non era stato preparato. Giri effettuati: Winkelhook 9.	Note: Con la pista bagnata si trova in difficoltà Winkelhook che lamenta di non riuscire a scaldare sufficientemente i pneumatici. Per ovviare a questo si cerca di caricare maggiormente l'aerodinamica. In chiusura Winkelhook sostituisce le turbine. Giri effettuati: Winkelhook 23	Note: Ottimo tempo per Winkelhook che riesce a sfruttare al meglio le gomme slick aspettando gli ultimi minuti per uscire dai box. Dopo la Brabham di Piquet, l'ATS si rivela la vettura più veloce al rilevamento fotolettico. Giri effettuati: Winkelhook 13	Note: Problemi ai freni per Winkelhook che tendevano a bloccarsi a causa delle elevate temperature. In condizioni da gara il pilota accusa anche una bassa velocità. Giri effettuati: Winkelhook 8
15 P. TAMBAY	Note: Tambay è il dominatore di questa sessione. Inizialmente Patrick esce con una cinpresa installata a bordo. In seguito Tambay girando sia in condizioni da gara che da prova ottiene il miglior tempo con gomme da qualifica. Warwick continua a provare i freni al carbonio accusando qualche problema a far entrare i pneumatici nella temperatura ottimale. Giri effettuati: Tambay 23, Warwick 27	Note: Quando inizia la sessione, sotto la pioggia si scatena Warwick a lungo in testa, anche in virtù di un miglior rendimento Michelin con pista bagnata. Mentre la pista migliora, Warwick si deve fermare ai box per la rottura di una turbina. Senza particolari problemi Tambay che negli ultimi giri non riesce a sfruttare al meglio le gomme da qualifica a causa dell'eccessivo traffico. Giri effettuati: Tambay 16, Warwick 14.	Note: Soddisfatto Tambay che solamente negli ultimi minuti deve cedere il primato di questa sessione a De Cesaris. Girando molto il francese riesce ad ottenere un perfetto bilanciamento con la pista bagnata. Problemi per Warwick fermatosi lungo il circuito per problemi di alimentazione. Giri effettuati: Tambay 27, Warwick 11	Note: Problemi per Tambay. Dopo aver girato inizialmente con gomme da bagnato, appena montava le slick era fermato dalla rottura del turbo. Non è potuto salire sul muletto, perché era già preparato per la gara. Warwick riusciva anche lui a scendere sotto l'1'30" lamentandosi di essere stato bloccato da Alboreto. Giri effettuati: Tambay 7, Warwick 11	Note: Problemi per Tambay che dopo pochi giri si deve fermare per la rottura del motore. Salito sul muletto, realizza il quinto tempo. Warwick cambia le regolazioni aerodinamiche per ottenere maggior penetrazione. Giri effettuati: Tambay 11, Warwick 13
16 D. WARWICK	Note: Anche l'Arrows dedica la prima sessione alla ricerca dell'ottimale assetto non avendo riferimenti di prove private. Boutsen cede con rammarico la macchina sovrallimentata a Surer. Lo svizzero cambia gli ammortizzatori posteriori girando con basse pressioni di sovrallimentazione. Boutsen, in difficoltà con il sovrasterzo si deve fermare in chiusura di prove per la rottura del motore. Giri effettuati: Boutsen 10, Surer 25	Note: In difficoltà Surer che continua lo sviluppo della vettura spinta dal motore BMW. Lo svizzero decide di uscire con le slick quando la pista è ancora bagnata rimanendo praticamente senza gomme per gli ultimi decisivi minuti. Si comporta bene Boutsen che risolti i problemi di sovrasterzo, figura davanti a molte vetture sovrallimentate, a disagio con la pista umida. Giri effettuati: Surer 16, Boutsen 16.	Note: Surer ha l'ingrato compito di provare per la prima volta l'Arrows BMW con la pista bagnata. Lo svizzero gira anche con il muletto accusando problemi di maneggevolezza. Boutsen gira al risparmio avendo solamente un motore a disposizione, e riservandolo per la sessione cronometrata. Giri effettuati: Surer 20, Boutsen 9	Note: Surer spreca un set da qualifica uscendo quando la pista era ancora bagnata. Ottiene il miglior tempo con due gomme da qualifica e due da gara. Pochi problemi per Boutsen che risulta il migliore tra le vetture aspirate. Giri effettuati: Surer 10, Boutsen 8	Note: Cronico sottosterzo per Surer che ha il BMW. Questo fenomeno si verifica principalmente con il pieno, causando gravi difficoltà di inserimento. Giri effettuati: Boutsen 9, Surer 9
17 M. SURER	Note: Dopo la farsa del venerdì, si vedono finalmente in pista Senna e Cecotto. Il brasiliano lamenta un motore con accensioni irregolari, facendo registrare la velocità più bassa tra tutte le vetture sovrallimentate. Cecotto cerca le ottimali regolazioni di assetto per la pista bagnata. Giri effettuati: Cecotto 6, Senna 8	Note: Senna non qualificato è il prezzo che la Toleman paga per la sua presunzione. Il brasiliano si ferma lungo il circuito con il motore dalle accensioni irregolari. Meglio Cecotto che pur avendo un telaio che tocca con il fondo, ottiene un buon tempo pur venendo ostacolato da Bellof. Giri effettuati: Senna 10, Cecotto 16	Note: Anche con il pieno si ripetono per Cecotto i problemi di pompaggio e di assetto troppo morbido. Giri effettuati: Cecotto 11		
18 T. BOUTSEN	Note: In questa giornata non gira per problemi legati all'accordo Pirelli.				
19 A. SENNA					
20 J. CECOTTO					

GP SAN MARINO

TUTTO SU TUTTE
LE SESSIONI DI PROVE

	VENERDÌ		SABATO		DOMENICA	
	1. sessione (non valida)	2. sessione (valida)	1. sessione (non valida)	2. sessione (valida)	WARM UP	
	Cond. met.: 15°, nuvoloso temperatura suolo 18°	Cond. met.: 14°, nuv., pioggia temperatura suolo 16°	Cond. met.: 14°, pioggia temperatura suolo 16°	Cond. met.: 16°, nuvoloso temperatura suolo 19°	Cond. met.: 22°, sole temperatura suolo 27°	
SPIRIT-HART	21  M. BALDI	<p>Note: Baldi prova sia con il muletto che con la macchina da gara, dichiarandosi comunque insoddisfatto. Si prova un nuovo alettone, tuttavia il reggiano è tormentato da un difficoltoso passaggio della benzina che impedisce al motore di raggiungere il rendimento ottimale. Baldi cerca di indurire l'avantreno lamentando un eccessivo affondamento in frenata.</p> <p>Giri effettuati: Baldi 24</p>	<p>Note: A causa della bassa temperatura le gomme di Baldi non riescono a raggiungere il rendimento ottimale. Gordon Coppuck decide di aumentare sensibilmente l'incidenza negativa del camber, tuttavia i problemi di guidabilità restano con Baldi che si lamenta della carenza di velocità massima, dovuta a pressioni di sovralimentazione troppo ridotte.</p> <p>Giri effettuati: Baldi 15</p>	<p>Note: Continuano i problemi per Baldi a far raggiungere le ottimali temperature ai pneumatici. Pur ottenendo un tempo soddisfacente sotto il bagnato, Baldi lamenta scarsa velocità concentrando tutto il lavoro su una sola macchina.</p> <p>Giri effettuati: Baldi 15</p>	<p>Note: Pur di migliorare, Baldi le prova tutte, anche a scoprire un set di slick, con la pista ancora umida, ottenendo scarsi risultati. Con il secondo set Baldi si lamenta dell'eccessivo traffico venendo ostacolato da Brundle e Alliot.</p> <p>Giri effettuati: Baldi 7</p>	<p>Note: Baldi riesce ad attenuare parzialmente i problemi di temperatura dei pneumatici senza penalizzare troppo il carico aerodinamico.</p> <p>Giri effettuati: Baldi 9</p>
	EUROALFA	22  R. PATRESE	<p>Note: Su entrambe le vetture è installato il cambio a sei marce. Cominciano subito i problemi per Cheever che al termine del primo giro, davanti alle tribune rompe il motore. Salito sul muletto, l'italo-americano continua il suo calvario fermandosi subito con il motore ammutolito a causa di un contatto provocato dalla rottura del contagiri. Patrese cambia la centralina, lamentando un eccessivo calo di pressione dalla turbina.</p> <p>Giri effettuati: Patrese 18, Cheever 0</p>	<p>Note: Continuano i problemi per Cheever e Patrese. Inizialmente Cheever si deve fermare per la rottura di una turbina. Salito sul muletto deve registrare un preoccupante calo di pressione. Stesso problema per Patrese, con un motore che a tratti andava a sette cilindri e con una pressione che da 2,3 bar scendeva sino a 1,7. In velocità massima le Alfa Romeo risultano più lente di 22 km del BMW di Piquet.</p> <p>Giri effettuati: Patrese 13, Cheever 15.</p>	<p>Note: Con la pista bagnata Patrese è il primo a girare. Il padovano si ferma a lungo ai box per sostituire i collettori delle turbine alle prese d'aria. Sotto la pioggia spettacolare Eddi Cheever, che realizza un buon tempo alternandosi tra muletto e vettura da gara per problemi con il cambio e con il contagiri elettronico.</p> <p>Giri effettuati: Patrese 19, Cheever 27</p>	<p>Note: Ad un certo punto Eddi Cheever è anche in pole position ottenendo gli applausi della folla. L'americano ha girato con il muletto, riuscendo a sfruttare al meglio le gomme da qualifica. Peggio Patrese che negli ultimi giri trova eccessivo traffico.</p> <p>Giri effettuati: Patrese 13, Cheever 11</p>
OSELLA-ALFA ROMEO		23  E. CHEEVER	<p>Note: Debutta Gartner con una vettura spinta dal motore Alfa aspirato, il telaio è dello scorso anno. L'austriaco perde molto tempo in questa sessione per regolare gli ammortizzatori anteriori, terminando le prove per la rottura della pompa della benzina. Nessun problema particolare per Ghinzani, migliorato per le condizioni della mano ustionata. L'Osella-Alfa Romeo gira senza iniezione d'acqua.</p> <p>Giri effettuati: Ghinzani 20, Gartner 12</p>	<p>Note: Ottimo tempo di Ghinzani, particolarmente a suo agio con la pista bagnata e senza particolari problemi di surriscaldamento. Ghinzani ottiene il tempo con una pressione di sovralimentazione di 2,1 bar. Gartner entra in collisione con Mansell alla chicane delle Acque Minerali rompendo il radiatore dell'olio.</p> <p>Giri effettuati: Ghinzani 13, Gartner 11.</p>	<p>Note: In difficoltà Gartner e Ghinzani con la pista bagnata. Ghinzani ricerca le migliori condizioni di assetto, risultando come velocità massima il più veloce tra le vetture a motore Alfa Romeo, in chisura cambia le turbine. Gartner gira pochissimo lamentandosi di non poter prendere dimestichezza con la formula uno sotto la pioggia.</p> <p>Giri effettuati: Ghinzani 8, Gartner 7</p>	<p>Note: Colmo della sfortuna per Ghinzani, fermatosi subito per la rottura della centralina. Il bergamasco alla fine reclamerà per la mancata interruzione delle prove, sbagliando comunque a non rientrare ai box per tentare la qualificazione con la macchina di Gartner. L'austriaco va oltre ogni previsione qualificandosi con la vecchia Osella aspirata.</p> <p>Giri effettuati: Ghinzani 2, Gartner 9</p>
	LIGIER-RENAULT	24  P. GHINZANI	<p>Note: De Cesaris utilizza turbine Garrett, KKK per Hesnault. Il francese rompe le turbine, terminando le prove sul muletto. De Cesaris dopo aver sostituito la centralina, monta un muletto con regolazioni aerodinamiche differenti, girando comunque sempre in condizioni da gara, sia come pressioni di sovralimentazione che come quantità di carburante.</p> <p>Giri effettuati: De Cesaris 23, Hesnault 25</p>	<p>Note: Per un momento De Cesaris è stato anche in pole position. Il romano non ha potuto ulteriormente migliorare perché quando ha deciso di montare il secondo set da qualifica, è stato bloccato per lo scadere del tempo. In precedenza De Cesaris aveva girato con il muletto perché sulla vettura da gara stavano sostituendo le turbine. Hesnault è stato fermato per la rottura di una turbina.</p> <p>Giri effettuati: De Cesaris 14, Hesnault 15.</p>	<p>Note: Andrea De Cesaris è il dominatore di questa sessione. Il romano gira sia con la vettura da gara che con il muletto, ed è con quest'ultimo che ottiene il giro più veloce. La macchina del romano si rivela come velocità massima la migliore tra quelle spinte dal motore Renault. Problemi per Hesnault fermo lungo il circuito per problemi al motore.</p> <p>Giri effettuati: De Cesaris 17, Hesnault 7</p>	<p>Note: Aspetta troppo De Cesaris ad uscire con le gomme slick. Negli ultimi giri la pista è super affollata e il romano trova traffico in eccesso. In ombra Hesnault con un motore ormai stanco e con basse pressioni di sovralimentazione.</p> <p>Giri effettuati: Hesnault 14, De Cesaris 10</p>
FERRARI		25  F. HESNAULT	<p>Note: Quattro macchine a disposizione di Alboreto e Arnoux. Sulla vettura di Alboreto si provano dei nuovi scarichi. In questa sessione si sono provate principalmente le nuove Goodyear anteriori, tuttavia entrambi i piloti hanno accusato problemi con le gomme che non entrando nella temperatura ottimale creavano problemi di trazione e aderenza, con un problematico inserimento nelle curve e difficoltà di trazione all'uscita delle chicane.</p> <p>Giri effettuati: Alboreto 31, Arnoux 30</p>	<p>Note: Problemi per la Ferrari, con Alboreto al limite della non qualificazione. Il milanese deve abbandonare la sua vettura da gara lungo il circuito perché senza carburante. Salito sul muletto, Michele si deve fermare nuovamente per problemi di alimentazione alle Acque Minerali. Non riesce ad effettuare nemmeno un giro con gomme da asciutto. Anche Arnoux lamenta difficoltà con le slick, sempre a causa delle basse temperature.</p> <p>Giri effettuati: Alboreto 5, Arnoux 20.</p>	<p>Note: Per le prove sulla macchina di Alboreto fanno la loro ricomparsa gli scarichi tradizionali. Il milanese gira sia con il muletto che con la vettura da gara. Anche Arnoux prova entrambe le vetture per regolare gli assetti in funzione della pista bagnata. Le Ferrari si rivelano le più veloci al rilevamento fotoelettrico.</p> <p>Giri effettuati: Alboreto 11, Arnoux 9</p>	<p>Note: Pur migliorando il tempo di venerdì, sia Alboreto che Arnoux sono tra quelli che risentono in maniera più negativa della pioggia. Arnoux rompe nel finale una turbina, avvertendo anche una furiosità d'olio sugli scarichi. Accusa Gartner di averlo ostacolato. Alboreto prova sia il muletto che la macchina da gara. Nel finale rompe probabilmente il motore.</p> <p>Giri effettuati: Alboreto 20, Arnoux 8</p>
		26  A. DE CESARIS	<p>Note: Problemi per la Ferrari, con Alboreto al limite della non qualificazione. Il milanese deve abbandonare la sua vettura da gara lungo il circuito perché senza carburante. Salito sul muletto, Michele si deve fermare nuovamente per problemi di alimentazione alle Acque Minerali. Non riesce ad effettuare nemmeno un giro con gomme da asciutto. Anche Arnoux lamenta difficoltà con le slick, sempre a causa delle basse temperature.</p> <p>Giri effettuati: Alboreto 5, Arnoux 20.</p>	<p>Note: Per le prove sulla macchina di Alboreto fanno la loro ricomparsa gli scarichi tradizionali. Il milanese gira sia con il muletto che con la vettura da gara. Anche Arnoux prova entrambe le vetture per regolare gli assetti in funzione della pista bagnata. Le Ferrari si rivelano le più veloci al rilevamento fotoelettrico.</p> <p>Giri effettuati: Alboreto 11, Arnoux 9</p>	<p>Note: Pur migliorando il tempo di venerdì, sia Alboreto che Arnoux sono tra quelli che risentono in maniera più negativa della pioggia. Arnoux rompe nel finale una turbina, avvertendo anche una furiosità d'olio sugli scarichi. Accusa Gartner di averlo ostacolato. Alboreto prova sia il muletto che la macchina da gara. Nel finale rompe probabilmente il motore.</p> <p>Giri effettuati: Alboreto 20, Arnoux 8</p>	<p>Note: Riescono a regolare al meglio le macchine in funzione della gara sia Alboreto che Arnoux. Al rilevamento fotoelettrico la macchina di Arnoux si rivela la più veloce.</p> <p>Giri effettuati: Alboreto 12, Arnoux 12</p>
	27  M. ALBORETO	<p>Note: Problemi per la Ferrari, con Alboreto al limite della non qualificazione. Il milanese deve abbandonare la sua vettura da gara lungo il circuito perché senza carburante. Salito sul muletto, Michele si deve fermare nuovamente per problemi di alimentazione alle Acque Minerali. Non riesce ad effettuare nemmeno un giro con gomme da asciutto. Anche Arnoux lamenta difficoltà con le slick, sempre a causa delle basse temperature.</p> <p>Giri effettuati: Alboreto 5, Arnoux 20.</p>	<p>Note: Per le prove sulla macchina di Alboreto fanno la loro ricomparsa gli scarichi tradizionali. Il milanese gira sia con il muletto che con la vettura da gara. Anche Arnoux prova entrambe le vetture per regolare gli assetti in funzione della pista bagnata. Le Ferrari si rivelano le più veloci al rilevamento fotoelettrico.</p> <p>Giri effettuati: Alboreto 11, Arnoux 9</p>	<p>Note: Pur migliorando il tempo di venerdì, sia Alboreto che Arnoux sono tra quelli che risentono in maniera più negativa della pioggia. Arnoux rompe nel finale una turbina, avvertendo anche una furiosità d'olio sugli scarichi. Accusa Gartner di averlo ostacolato. Alboreto prova sia il muletto che la macchina da gara. Nel finale rompe probabilmente il motore.</p> <p>Giri effettuati: Alboreto 20, Arnoux 8</p>	<p>Note: Riescono a regolare al meglio le macchine in funzione della gara sia Alboreto che Arnoux. Al rilevamento fotoelettrico la macchina di Arnoux si rivela la più veloce.</p> <p>Giri effettuati: Alboreto 12, Arnoux 12</p>	
	28  R. ARNOUX	<p>Note: Problemi per la Ferrari, con Alboreto al limite della non qualificazione. Il milanese deve abbandonare la sua vettura da gara lungo il circuito perché senza carburante. Salito sul muletto, Michele si deve fermare nuovamente per problemi di alimentazione alle Acque Minerali. Non riesce ad effettuare nemmeno un giro con gomme da asciutto. Anche Arnoux lamenta difficoltà con le slick, sempre a causa delle basse temperature.</p> <p>Giri effettuati: Alboreto 5, Arnoux 20.</p>	<p>Note: Per le prove sulla macchina di Alboreto fanno la loro ricomparsa gli scarichi tradizionali. Il milanese gira sia con il muletto che con la vettura da gara. Anche Arnoux prova entrambe le vetture per regolare gli assetti in funzione della pista bagnata. Le Ferrari si rivelano le più veloci al rilevamento fotoelettrico.</p> <p>Giri effettuati: Alboreto 11, Arnoux 9</p>	<p>Note: Pur migliorando il tempo di venerdì, sia Alboreto che Arnoux sono tra quelli che risentono in maniera più negativa della pioggia. Arnoux rompe nel finale una turbina, avvertendo anche una furiosità d'olio sugli scarichi. Accusa Gartner di averlo ostacolato. Alboreto prova sia il muletto che la macchina da gara. Nel finale rompe probabilmente il motore.</p> <p>Giri effettuati: Alboreto 20, Arnoux 8</p>	<p>Note: Riescono a regolare al meglio le macchine in funzione della gara sia Alboreto che Arnoux. Al rilevamento fotoelettrico la macchina di Arnoux si rivela la più veloce.</p> <p>Giri effettuati: Alboreto 12, Arnoux 12</p>	

IL VINCITORE/Alain Prost racconta il trionfo di Imola

Testa e testa

Come Alboreto a Zolder, il francese ha dominato a Imola dalla partenza all'arrivo nonostante un «testa e coda» provocato dai freni al carbonio.

«Non mi preoccupo di Lauda; ognuno di noi bada a vincere». Le spiegazioni di Niki

di Cesare Maria Mannucci

IMOLA. Aveva abbandonato il circuito di Zolder con rabbia per il ritiro, ma con la consapevolezza che la superiorità McLaren non si era interrotta con l'arrivo dei Gran Premi europei. Alain Prost a Imola ha sfoderato una di quelle vittorie che lo avevano lanciato ai tempi della Renault e che tutto sommato costituiscono il suo tipo di corsa ideale: al via salutare tutti e andarsene, sino all'arrivo. «Per la gara ho deciso di comune accordo con i tecnici della Michelin di montare tre 05 e una 010 posteriore destra, dal momento che a Imola era la parte più sollecitata. Anche Niki aveva la stessa scelta di pneumatici, e devo dire che sotto quest'aspetto non ho riscontrato nessun problema».

— Nella prima parte della gara, quando ti sei girato, come è successo?

«Era la prima volta che correvo a Imola, — un percorso particolarmente difficile — con i freni al carbonio. Ho commesso un errore nella frenata nel tratto in discesa prima della curva della Rivazza, avevo qualche problema con il pedale del freno. Quando sono ripartito, Boutsen mi ha passato perché uscendo avevo sporcato le gomme, lamentando mancanza di grip e difficoltà di accelerazione».

— Rispetto a Zolder che cosa è cambiato?

«Sulla macchina non è stato modificato niente. Il vero motivo per cui non avevo potuto ben figurare a Zolder, è che mi aveva causato tutti i problemi durante il primo giorno di prove, è stato il mio telaio da gara. Abbiamo finalmente scoperto che su quella macchina si creano dei particolari contatti che impediscono al motore di funzionare correttamente. Tutti i motori che ho utilizzato su quel telaio avevano un rendimento difettoso. Ho preso il via con il muletto, e non ho avuto nessun problema».

— Il cambio di pneumatici era nella strategia iniziale?



Foto Villani

L'arrivo vittorioso di Prost a Imola. Il francese su quattro GP è giunto due volte primo e una secondo. Su 61 GP ne ha vinti 11

«No, ho deciso di fermarmi quando avevo oltre trentacinque secondi di vantaggio. Ho cambiato le gomme solamente per maggior sicurezza visto che si erano leggermente danneggiate nel mio testa coda».

— Dopo questa vittoria i tuoi rapporti con Lauda cambieranno?

«Tra me e Lauda non credo possano sorgere problemi in seguito alla mia vittoria a Imola. Ognuno lavora per regolare al meglio la propria vettura, per me era estremamente importante vincere, non mi preoccupo molto di quello che può succedere dopo una mia vittoria».

— Hai avuto problemi con il consumo?

«Avevamo calcolato che a Imola avremmo consumato qualcosa di più rispetto alle altre corse. Già da metà gara ho ridotto considerevolmente la pressione di sovralimentazione. Piquet non ha mai rappresentato un problema concreto. Sapevo che la cosa più importante era prendere una buona partenza per evitare pericolosi contatti alla prima staccata. A parte il problema dei freni, è stato tutto molto facile».

— A Parigi, dopo questa seconda vittoria con la McLaren, cosa penseranno?

«Sinceramente è un problema

che non mi sono posto, adesso abito in Svizzera».

PER LAUDA il Gran Premio di San Marino potrebbe segnare il punto di partenza per il suo avvicendamento a favore di Prost per la qualifica di primo pilota all'interno del team McLaren. Tredici punti dividono Lauda da Prost, un distacco del tutto rimontabile con dodici Gran Premi da disputare ma comunque forse sufficiente a convincere Ron Dennis a favorire Prost per la corsa al titolo. «La macchina era perfetta, durante il warm up ero riuscito a regolare l'assetto nel migliore dei modi. Al via ho sbagliato la partenza perché la frizione aveva difficoltà a staccare, sono riuscito con difficoltà ad inserire la prima. Quando sono riuscito a muovermi Rosberg ha praticamente bloccato tutti facendomi perdere molto tempo. Dopo non avevo nessun problema, ho effettuato tutti i sorpassi senza forzare, mi sono fermato all'uscita della Tosa per rottura del motore».

— Pensi che il campionato abbia subito una svolta decisiva?

«Certo, ci sono ancora dodici corse, tra me e Prost è ancora tutto da decidere. L'importante è che dopo Zolder siamo tornati competitivi, sia come macchina che come gomme».

NIKI CERCA di non drammatizzare la situazione, tuttavia a sfavore dell'austriaco più che l'attuale classifica mondiale, parlano i primi tredici giri della gara. Nella fase iniziale Prost girava costantemente attorno all'1,35 quando Lauda, a fatica, riusciva a girare oltre l'1,36, come dire perdendo oltre un secondo al giro. Certo l'austriaco ha perso molto nelle fasi concitate del duello con Warwick e Arnoux, tuttavia Lauda è stato sconfitto da Prost con lo stesso trattamento che Niki ri-

segue

Testa e testa

segue

servava agli avversari durante il suo fastoso periodo alla Ferrari. Costruire un congruo vantaggio immediato, per poi gestirlo nelle fasi della gara. Posteggiando la sua McLaren ai piedi della Tosa, Lauda non abbandonava solamente la corsa, ma forse la qualifica di primo pilota all'interno della McLaren. Quello che non era riuscito a fare Watson in due anni, Prost sembra averlo fatto dopo solamente quattro Gran Premi. Al di là della classifica, il Gran Premio di San Marino ha confermato ancora una volta che la chiave del successo del team di Ron Dennis si chiama essenzialmente telaio. Piquet, non potendo permettersi di fare tutta la corsa con mescole tenere, aveva preso il via con le 010 mescola dura, optando per la corsa senza cambio di gomme. La differenza fra la McLaren e le altre vetture è tutta qui. Attualmente è l'unica vettura in grado di disputare un Gran Premio con le mescole tenere, per di più effettuando il cambio di pneumatici solamente per maggior sicurezza. La spiegazione del sorpasso al fulmicotone ai danni di Arnoux non va ricercata in una presunta superiorità di cavalli del motore tedesco. La McLaren era più veloce delle altre perché poteva permettersi il lusso di girare con appendici aerodinamiche completamente scariche, tanto il grip necessario era assicurato dalle gomme più tenere. Per gli avversari non sembravano esserci vie di uscita. Per questo Gordon Murray ha già deciso di costruire una nuova vettura, sebbene l'attuale sia concettualmente valida. La nuova Brabham sarà concepita in modo particolare per le specifiche Michelin, con una rastremazione della coda posteriore estremamente simile alla creazione di Jho Barnard.

DALLA VETTURA di Prost a fine gara sono stati estratti oltre dodici litri di benzina, da un serbatoio tarato per duecento-quindecim litri, come dire un consumo di 203 litri per tutto il Gran Premio, quando altre macchine, come ad esempio l'Alfa Romeo, non riesce a terminare una gara girando per di più con pressioni di sovralimentazione infinitamente più basse.

Cesare Maria Mannucci



Foto Amaduzzi

Arnoux a Imola non ha deluso le attese dei suoi sostenitori che lungo tutto il circuito lo hanno sostenuto con incitazioni e cartelloni. Dopo un inizio sfortunato, René (che nel 1983 ha vinto tre GP) si è riscattato: podio a Zolder e a Imola



Foto Agostini

BOX FERRARI/Arnoux per la seconda volta sul podio

A & A, attenzione!

Alboreto è stato sfortunato, René ha impressionato per la determinazione. Ma intanto Prost se ne sta andando. Dice Michele: «Bisogna far presto a recuperare su questa McLaren scatenata!»

di Cesare Maria Mannucci

IMOLA — Dopo la vittoria di Zolder, l'attesa era spasmodica. Nei giorni della vigilia sembrava che la Ferrari in riva al Santerno si giocasse il campionato del mondo. Sin dalle prove sia Alboreto che Arnoux, vuoi per errori dai box, che per problemi al motore non avevano potuto preparare la macchina al meglio. Durante il warm up della mattina, girando in condizioni da gara le Ferrari avevano dimostrato di tenere il passo della McLaren, girando praticamente sugli stessi tempi. Unico problema, le gomme Goodyear, che pur venendo dal successo di Zolder avevano dimostrato nei confronti delle Michelin una leggera inferiorità, soprattutto per quanto riguarda la miscela tenera da gara. La corsa, con il tandem Alboreto-Arnoux proteso a tirarsi a vicenda nell'inseguimento a Warwick ha dimostrato che tutto sommato la vittoria del Belgio non è stato un miracolo, e che per l'economia della classifica, il Gran Premio di San Marino non deve essere visto come una battuta d'arresto, sebbene il successo di Prost farà approdare molti piloti a Digione con l'alternativa dell'ultima spiaggia, soprattutto Piquet. René Arnoux è un uomo soddisfatto. Dopo i primi gran premi dove aveva ricoperto il ruolo di spalla ad Alboreto, René ha trovato a Imola la sua giornata di gloria, tenendo vivo l'onore del cavallino dopo il ritiro di Alboreto. «Rispetto alla McLaren, forse oggi siamo stati un po' carenti di gomme. Al via sono partito con pneumatici del tipo D a sinistra e C a destra. Il motore complessivamente è andato bene, solo negli ultimi giri mi si è verificato nuovamente il fenomeno del vapour lock. Nel finale ho avuto molta paura di rimanere senza benzina, a forza di ridurre la pressione a momenti svitavo la manopola. Correrè in questa maniera è una cosa veramente senza senso. Per effettuare i sorpassi di Fabi e Warwick ho aumentato la pressione del turbo, ma è una cosa che in gara si può fare sempre meno.

— Durante il duello con Alboreto ci sono mai stati dei problemi?

«No. Lui guadagnava qualcosa nelle chichane, io nelle curve veloci. Tutto sommato il comportamento delle vetture era simile. Sono stato fortunato a prendere una buona partenza evitando il caos della prima staccata.

— Prost era veramente irraggiungibile?

«Andare a prendere le McLaren era molto difficile. Sinceramente avrei potuto tirare un po' di più tuttavia quando mi sono trovato in seconda posizione ho deciso di tirare i remi in barca, pensando alla classifica del campionato. Dal quarantottesimo giro in avanti, ho ridotto l'andatura di oltre tre secondi.

— In cosa oggi le McLaren erano superiori alle Ferrari?

«È un discorso complesso che interessa sia il motore, che l'aerodinamica, tutto però in funzione delle gomme. Lauda mi ha passato in fondo al rettilineo, però sicuramente aveva una macchina molto meno carica aerodinamicamente, non direi che il motore Porsche è più potente del Ferrari.

— Questo secondo posto ti rilancia all'interno della scuderia Ferrari?

«La cosa importante è che questo secondo posto mi proietta nella zona alta della classifica. Con la Ferrari non c'è mai stato nessun problema anche quando le cose nei primo Gran Premi andavano male. Dopo Kyalami abbiamo preso dei provvedimenti tecnici che hanno provocato subito degli effetti positivi. Il nostro problema attuale è che il primo set di gomme che montiamo si degrada in fretta, con il secondo non ci sono problemi, la macchina si inserisce nelle curve nel migliore dei

SOLO AL TERMINE DELLA CORSA SUL CIRCUITO DI IMOLA, E' COMINCIATO A PIOVERE!!



modi. Quando miglioreremo questo aspetto il complesso della macchina sarà perfetto».

PER MICHELE Alboreto Imola si è conclusa anzitempo. Del resto il week end era cominciato nei peggiori dei modi, con le giornate di prove veri e autentici calvari per il vincitore di Zolder. A tradirlo è stato il nuovo scarico, quello che aveva fatto il miracolo in Belgio, e che invece a Imola, crepandosi all'altezza dell'attacco al motore ha costretto Michele a rinviare i suoi proponimenti di rivincita a Digione. «Al via ero tranquillo perché durante il warm up ero riuscito a regolare al meglio la macchina. Ero sicuro che in pochi giri avrei recuperato molte posizioni rispetto alla griglia iniziale».

— Con Arnoux c'erano particolari ordini di scuderia?

«Ordini no, avevamo stabilito una certa strategia di comune accordo. Avevo detto a René che qualora gli fossi stato dietro, non lo avrei attaccato in nessun modo, era stupido farci la guerra tra di noi, l'importante era finire la corsa».

— Il ritiro come è avvenuto?

«È successo tutto all'improvviso, si è troncata la flangia di attacco dello scarico, ho avuto un calo immediato nella potenza. Ho perso un compressore in pieno rettilineo mentre mi accingevo a passare Piquet; ho capito subito che non c'era più niente da fare».

— Rispetto a Zolder, la Goodyear ha perso qualcosa?

«In questi giorni abbiamo provato molte gomme. Sicuramente il tipo di pista favoriva le Michelin, però non parlerei di crisi Goodyear, lo stesso podio ne è la dimostrazione».

— Il via è stato molto caotico, cosa è successo?

«Quello che è successo al via non mi ha certamente agevolato a guadagnare delle posizioni. Ci sono stati dei matti che sono partiti dimenticandosi che c'erano sessanta giri da fare. Non è certamente questa la mentalità per correre nei gran premi».

— Al via sei stato ostacolato da Rosberg.

«Non credo sia stato Rosberg a provocare il caos. A vedere quello che è successo alla prima curva c'era da mettersi le mani nei capelli».

— Alla variante bassa hai rischiato molto toccandoti con Baldi?

«Sì, sono cose inconcepibili. Quando un pilota sta per essere doppiato è inconcepibile che chiuda la strada in maniera così plateale a chi lo segue. Baldi ha rischiato di provocare un incidente. È salito su un cordolo, ha sbandato, poteva andare in testacoda creando una collisione tra le vetture di testa che lo precedevano. È una cosa davvero inconcepibile».

— Il campionato del mondo come lo vedi?

«I 24 punti di Prost sono molti. È presto per indicare dei favoriti per il titolo, certo però che sulla McLaren bisogna recuperare in fretta. Dopo le prime gare dove tutti si sono dovuti adattare al nuovo regolamento, dai prossimi Gran Premi il campionato entra in una fase molto importante».

A DIMOSTRAZIONE che in gara Michele avrebbe potuto stare a ridosso dei primi, sono i tempi registrati dal pilota di Ferrari nella prima fase della corsa, simile a quelli ottenuti da Piquet, con una macchina però che a causa del pieno di carburante fatica sempre ad ottenere il rendimento ottimale con il primo set. Adesso (20 maggio) arriva Digione. Durante le prove libere Alboreto risultò molto più lento di Rosberg, ma allora erano i tempi delle difficoltà con i freni e l'iniezione elettronica. Probabilmente dopo le risultanze delle prove ufficiali a Imola, Forghieri e compagni avrebbero firmato un secondo posto, tuttavia dopo la gara si avvertiva un certo clima di delusione, forse perché la vittoria di Zolder faceva pensare che lo spauracchio McLaren fosse definitivamente esorcizzato. Dopo quattro gare la Ferrari si trova al secondo posto nel mondiale Costruttori. In terra di Francia Arnoux e Alboreto dovranno dare il massimo per arginare il ciclone Prost, poi sarà la volta dei circuiti cittadini, dove la Ferrari ha sempre saputo trarre risorse inaspettate, Goodyear permettendo. □

GP SAN MARINO

GLI ITALIANI/De Angelis commosso dall'abbraccio dei tifosi

Non c'è solo la Ferrari

«Ci apprezzano anche se non guidiamo una macchina rossa», dice Elio. De Cesaris: «Ho avuto la solita jella». Patrese e Cheever delusi, Massacesi arrabbiato con la Tv

di Adriano Costa

IMOLA — De Angelis ce la fa a tenere il motore della sua Lotus in vita fino in fondo alla gara di Imola e per lui è un buon terzo posto; De Cesaris, che ha avuto mille sorpassi da fare, rimane a secco ed il suo duello con Elio lo perde all'economy run. La giornata degli italiani a Imola non è stata un granché. Ad Alboreto è andata buca per via di uno scarico rotto. A Fabi ha ceduto il turbo della Brabham. Cheever è rimasto senza benzina. Patrese ha detto addio al motore dopo sei giri. Baldi, il motore Hart, proprio non ce l'ha. E meno male che il finale del gran premio si è animato per il duello del terzo posto tra De Angelis e De Cesaris. I due romani quel terzo posto di Imola lo volevano a tutti i costi. Anche a costo di restare fermi per strada senza carburante, come è poi toccato ad Andrea.

DICE DE ANGELIS: «Non sono riuscito a salire fisicamente sul podio perché sono rimasto bloccato, a secco con la mia Lotus, ma il terzo posto non me lo sono fatto portare via. Il duello con De Cesaris è stato arrembante. Ci giocavamo quattro punti iridati, il podio; nessuno voleva molare e sapevamo di rischiare grosso. Ovvio che la lotta con Andrea non favorisse i consumi, ma che fare? Immagino che Andrea abbia alzato la pressione del turbo per tenermi bötta e la cosa gli è costata cara».

— E così sono saltati fuori quei quattro punti che ti portano, alla pari con Arnoux, al terzo posto nella classifica iridata.

«Quattro punti meritati, ve lo dico io. Ero molto preoccupato prima del via. Pensavo di consumare qui più benzina del normale e poi, nella prima parte della gara, ho avuto problemi di gomme e di freni. Imola mi ha stretto in un abbraccio commovente. Quando mi sono fermato alla curva della Tosa ho sentito un lungo applauso. Poi si sono gettati in pista a centinaia: ho stretto duemilacinquecento mani. Vuol dire che non esiste solo la Ferrari. Vuol dire che apprezzano anche noi piloti italiani anche se non siamo sopra una macchina rossa. No, in gara non ho avuto problemi di sorpasso all'infuori del momento in cui mi sono trovato di fronte Patrese».

ANDREA DE CESARIS rifiuta un eccesso di impeto nell'uso dell'acceleratore: «Ho fatto tutta la gara con il turbo regolato sulla pressione prevista dal team. Ovvio che tanti sorpassi mi abbiano messo in difficoltà con i consumi, ma confermo che più

basso di pressione non potevo andare. Quando ho visto che Elio mi passava in tromba ho pensato: ma dove va così forte? Non può finire la gara. Invece a beccarmi la fregatura sono stato io che ero già dovuto partire in ritardo, in coda al gruppo, con via dall'uscita dai box perché i commissari di gara si sono incapponiti su mezzo minuto di ritardo al momento della costituzione della griglia di partenza. Sì, ho avuto la solita jella. Comunque mi conforta che la Ligier sia in evoluzione. Spero di tornare quanto prima in zona punti. A proposito di jella, pensa che a causa del raffreddamento del carburante mi si era gelata al momento del via la pompa della benzina».

I BOX ALFA sono stati un luogo di geremiadi. Cheever, autore di una bella rimonta e di una prestazione che lo poteva portare in zona-punti, ha accusato lo stesso inconveniente di De Angelis e De Cesaris: ha chiuso col serbatoio a secco. «Ho fatto una buona gara — dice Eddie — una gara dura ma buona. Si poteva prendere punti e quando ho sentito il motore mancare mi è venuta una grande rabbia». Di rabbia si è animato anche Massacesi per via di una presunta disaffezione della regia Tivù nei confronti dell'Alfa e di una soverchiante contemporanea affezione per la Ferrari. Delusione invece sul volto di Chiti cui si è rivolto Baldi per ottenere motori Alfa per la

Spirit. «Il motore Hart è troppo debole — ha detto Baldi — anche a Imola ho faticato moltissimo. Già a Zolder i motori aspirati erano più competitivi e a Imola Bellof con il Cosworth della sua Tyrrell girava tre secondi più veloce di me. Sì, ho chiesto a Chiti di darci una mano. Se l'Alfa ci fornisce i propulsori risolveremo il problema della potenza».

FABI è stato brillante protagonista di un bel duello con Arnoux ma è stato poi tradito dal turbo. «Qualcosa ha ceduto nel motore — ha detto — di colpo ho visto la pressione calare. Ho portato la Brabham al box e sono sceso. Non c'era più nulla da fare. Sì, la lotta con Arnoux è stata bella e difficile. La Ferrari andava troppo forte; ho resistito ad Arnoux finché ho potuto, ma poi lui mi ha passato con estrema decisione ed è poi stato impossibile replicare».

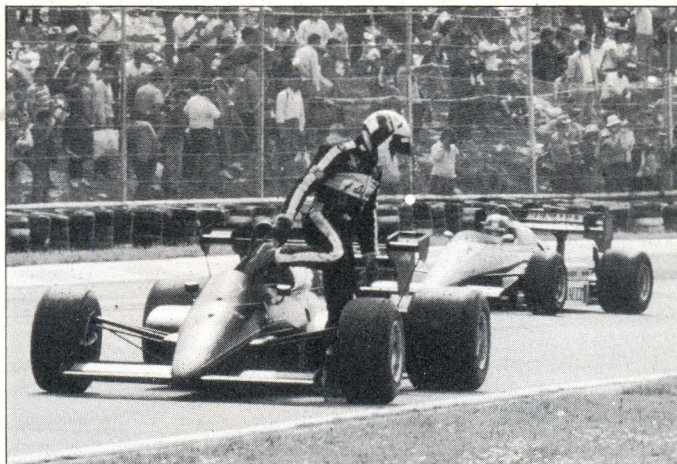
TROPPO BREVE la corsa di Riccardo Patrese: «Dopo sei giri ho avuto un problema al motore. Pare sia saltata una candela. Ancora una giornata storta. Anche a Zolder avevo percorso pochi chilometri. Domenica a Imola ne ho fatti non più di trenta».

■ TRA I PERSONAGGI «illustri» presenti a Imola per il Gp c'erano anche Jacky Ickx (con la moglie), Stefan Johansson, «Nanni» Galli, Cino Ricci (skipper di «Azzurra»).

■ CHE FORZA — È l'attrattiva di tutto il paddock. Tra gli uomini della Pirelli vi è un tecnico addetto al montaggio delle gomme che solamente con la pressione di un dito riesce a rompere delle noci. Si pensa di organizzare un campionato tra i vari addetti delle gomme per gli uomini più forti; sicuramente la Pirelli partirà in pole position.

■ SENNA. Ha lasciato Imola sabato sera. Dopo la sfortunata sessione di prove, nella quale non è riuscito a qualificarsi, il brasiliano è partito per destinazione segreta. Pare che fossero da tempo in programma prove Michelin con la nuova Toleman TG 184.

■ PUBBLICO. Gli spettatori che hanno assistito alle prove di qualificazione del Gran Premio di San Marino sono stati 80 mila. L'ufficio stampa del circuito ha infatti stimato ufficialmente in 30 mila le presenze di venerdì e in 50 mila quelle di sabato.



Una suggestiva inquadratura della Lotus di De Angelis (a destra) che, pur rimanendo senza benzina alla fine della gara (sopra), è riuscito a raccogliere punti. Insieme a Prost e Warwick, Elio è il solo pilota che in quattro GP ha conquistato tre piazzamenti

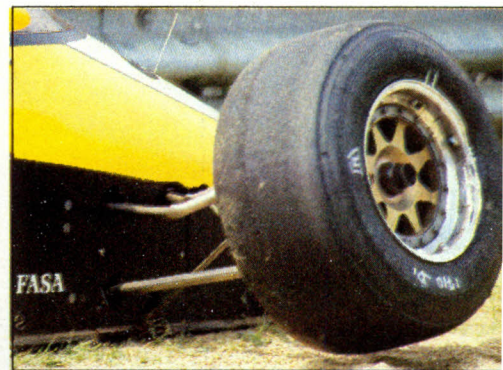
Corrado Fabi sulla Brabham a Montecarlo

IMOLA — Che Teo Fabi disputi quest'anno sia il campionato del mondo di F.1 con la Brabham che il campionato di F.1 negli Usa (con il fratello Corrado a fare da «tappabuchi» di lusso in occasione delle concomitanze) è chiaro da un pezzo. Meno chiari i termini di questo accordo che è indubbiamente al di fuori della norma. Per questo abbiamo chiesto una spiegazione allo stesso Teo: «È molto semplice — ha risposto — lo posso considerarmi fortunato perché da ambo le parti il contratto è libero, con il diritto di scegliere la gara che preferisco in caso di concomitanza. Il team Forsyth sapeva che avevo lasciato a malincuore la F.1 ed ha accettato la «staffetta» con mio fratello. D'altra parte Ecclestone è arrivato in seconda battuta e a sua volta ha dovuto accettare la situazione. Non c'è nessuna penale quindi, ma piena libertà da parte mia a seconda dell'andamento dei due campionati. Ora comunque sono a zero punti sia in F.1 che in F.1 Cart e qualche dubbio ce l'ho: a Montecarlo correrà Corrado con la Brabham, poi si vedrà».

(d. b.)



IL FILM DEGLI SCONFITTI



GP SAN MARINO

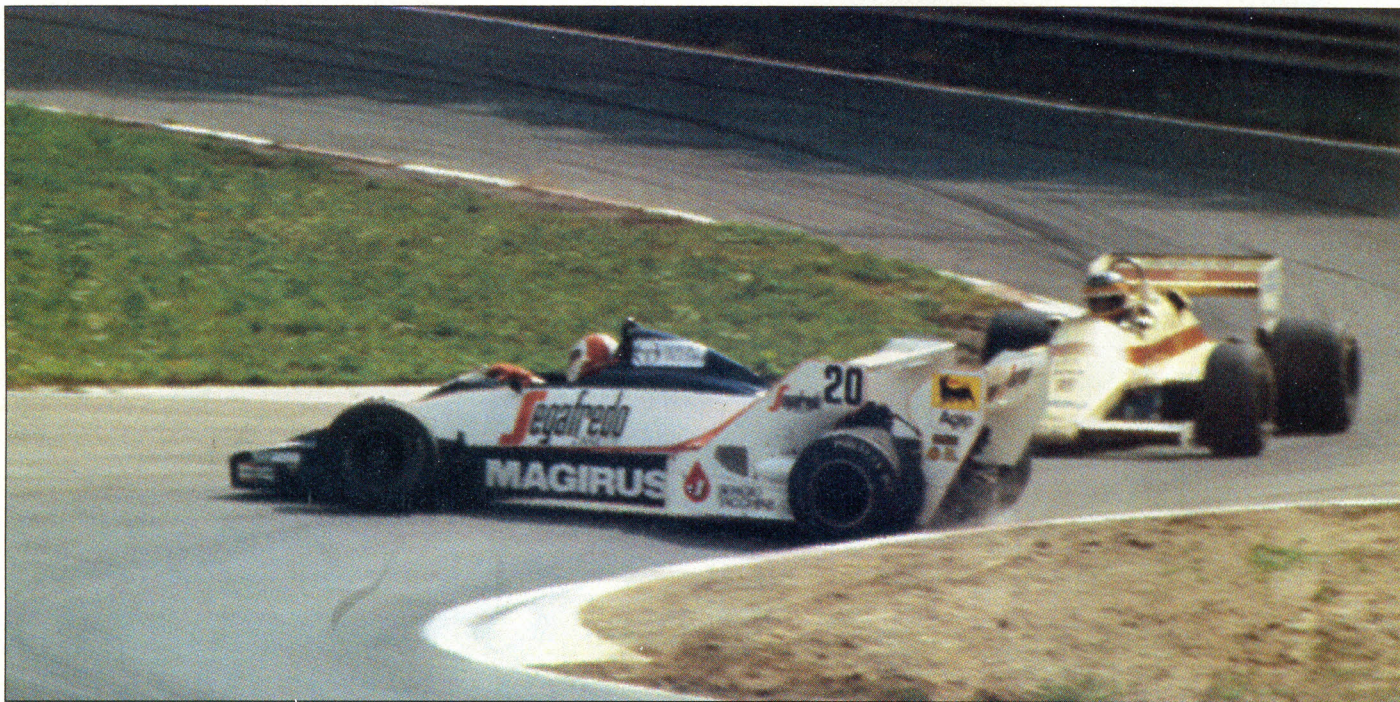


Nella pagina accanto: poca fortuna per Tambay, fermo fin dal primo giro alla Tosa; si noti la ruota della Renault che fa il contatto con l'Alfa di Cheever. Al centro, il ritiro della McLaren di Lauda alla «Piratella». Tornando ai box a piedi Niki risponde con un saluto all'applauso della folla. In basso, l'episodio che poteva capovolgere il GP: al 20° giro Prost non può evitare un testa-coda all'ingresso della «Rivazza» ma controlla la McLaren e perde 5 secondi che riguadagnerà in soli due giri. In alto, un testa-coda di Mansell con la Lotus mentre «sfila» Cecotto (20). In alto a destra, il ritorno ai box di Keke Rosberg, subito fermo dopo un avvio stentatissimo a causa di noie al motore della sua Williams-Honda. A destra, il ritiro di Michele Alboreto: per rottura di uno scarico, procede al rallentatore con il braccio alzato. Si nota anche Baldi dietro alla Ferrari. Michele riesce poi a raggiungere i box

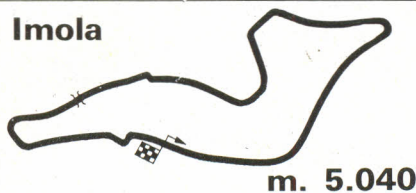


IL FILM DEGLI SCONFITTI

Fin dal secondo giro, la Ats-Bmw di Manfred Winkelhock ha accusato problemi ai freni; al 29° giro il tedesco è stato poi costretto a fermarsi (a destra). Sotto, un episodio che ha fatto per un attimo temere il peggio: Cecotto è finito in testa-coda alla variante delle «Acque Minerali» ed ha rischiato di farsi investire dalla Arrows di Boutsen. In basso, il ritiro dei due piloti della Brabham, Piquet e Teo Fabi, entrambi rientrati al box con il turbo fuori uso. Dopo quattro GP le Brabham non hanno incamerato nemmeno un punto. Sulla destra, il rientro ai box di Andrea De Cesaris, costretto a fermarsi a due giri dal termine per problemi di benzina. Il romano ha perso così un terzo posto ormai conquistato



Imola



m. 5.040

Così (in 26) al via

1. FILA	
1 Nelson Piquet Brabham Bmw 1'28"517	7 Alain Prost McLaren Tag 1'28"628
2. FILA	
6 Keke Rosberg Williams Honda 1'29"418	16 Derek Warwick Renault 1'29"682
3. FILA	
8 Niki Lauda McLaren Tag 1'30"325	28 René Arnoux Ferrari 1'30"411
4. FILA	
14 M. Winkelhock Ats Bmw 1'30"723	23 Eddie Cheever Euro Alfa Romeo 1'30"843
5. FILA	
2 Teo Fabi Brabham Bmw 1'30"950	22 Riccardo Patrese Euro Alfa Romeo 1'31"163
6. FILA	
11 Elio De Angelis Lotus Renault 1'31"173	26 Andrea De Cesaris Ligier Renault 1'31"256
7. FILA	
27 Michele Alboreto Ferrari 1'31"282	15 Patrick Tambay Renault 1'31"663
8. FILA	
5 Jacques Laffite Williams Honda 1'32"600	17 Marc Surer Arrows Bmw 1'33"063
9. FILA	
25 Francois Hesnault Ligier Renault 1'33"186	12 Nigel Mansell Lotus Renault 1'34"477
10. FILA	
20 Johnny Cecotto Toleman Hart 1'35"568	18 Thierry Boutsen Arrows Ford 1'36"018
11. FILA	
4 Stefan Bellof Tyrrell Ford 1'36"059	5 Martin Brundle Tyrrell Ford 1'36"531
12. FILA	
9 Philippe Alliot Ram Hart 1'36"733	21 Mauro Baldi Spirit Hart 1'36"916
13. FILA	
10 Jonathan Palmer Ram Hart 1'37"262	30 Jo Gartner Osella Alfa Romeo 1'38"948

Circuito: «Dino Ferrari» (m. 5040)

Distanza: 60 giri pari a km 302,460 km

Organizzatore: Sagis e Fams via Calori 9/d
Bologna

Direttore di gara: Paolo Moruzzi

Partenza: ore 14,30

Spettatori: 150.000

Condizioni atmosferiche: coperto e pioggia
nelle giornate di prova. Sole alla domenica.

Così (in 11) al traguardo

PILOTA	VEETTURA	GIRI	TEMPO	MEDIA	DISTACCO
1. Alain Prost	McLaren Tag	60	1.36'53"679	187,254 kmh	
2. René Arnoux	Ferrari	60	1.37'07"095	186,800 kmh	13"416
3. Elio De Angelis	Lotus Renault	59	1.36'02"863	185,800 kmh	1 giro
4. Derek Warwick	Renault	59	1.36'55"312	184,100 kmh	1 giro
5. Stefan Bellof	Tyrrell Ford	59	1.37'07"535	183,700 kmh	1 giro
6. Thierry Boutsen	Arrows Ford	59	1.38'21"270	181,400 kmh	1 giro
7. Andrea De Cesaris	Ligier Renault	58	1.34'27"050	185,700 kmh	2 giri
8. Eddie Cheever	Euro Alfa Romeo	58	1.35'21"085	183,900 kmh	2 giri
9. Mauro Baldi	Spirit Hart	58	1.38'05"058	178,800 kmh	2 giri
10. Jonathan Palmer	Ram Hart	57	1.37'03"013	177,600 kmh	3 giri
11. Martin Brundle	Tyrrell Ford	55	1.30'42"568	183,400 kmh	5 giri

Questi (15) i ritirati

PILOTA	VEETTURA	GIRI	CAUSA
Philippe Alliot	Ram Hart	53	rottura turbo
Johnny Cecotto	Toleman Hart	52	imp. elettrico
Nelson Piquet	Brabham Bmw	48	rottura turbo
Teo Fabi	Brabham Bmw	48	rottura turbo
Jo Gartner	Osella Alfa Romeo	46	rottura motore
Marc Surer	Arrows Bmw	40	rottura turbo
Manfred Winkelhock	Ats Bmw	31	motore
Michele Alboreto	Ferrari	23	scarico
Niki Lauda	McLaren Tag	15	motore
Jacques Laffite	Williams Honda	11	rottura turbo
Riccardo Patrese	Euro Alfa Romeo	6	motore
Nigel Mansell	Lotus Renault	2	freni
Keke Rosberg	Williams Honda	2	motore
Patrick Tambay	Renault	1	incidente
Francois Hesnault	Ligier Renault	0	incidente

I giri più veloci

PILOTA E VEETTURA	GIRO	TEMPO
Piquet (Brabham)	48	1'33"275
Arnoux (Ferrari)	44	1'33"373
Prost (McLaren)	50	1'33"580
De Cesaris (Ligier)	55	1'34"415
De Angelis (Lotus)	54	1'34"525
Lauda (McLaren)	11	1'34"686
Fabi (Brabham)	44	1'35"534
Cheever (Euroalfa)	27	1'35"849
Warwick (Renault)	12	1'36"000
Alboreto (Ferrari)	20	1'36"053
Bellof (Tyrrell)	43	1'36"095
Brundle (Tyrrell)	38	1'37"013
Surer (Arrows)	25	1'37"089
Winkelhock (Ats)	11	1'37"319
Palmer (Ram)	44	1'37"472
Alliot (Ram)	47	1'38"199
Cecotto (Toleman)	52	1'38"208
Boutsen (Arrows)	52	1'38"430
Laffite (Williams)	11	1'38"517
Patrese (Euroalfa)	3	1'39"389
Baldi (Spirit)	46	1'39"404
Rosberg (Williams)	2	1'39"769
Gartner (Osella)	41	1'40"949
Mansell (Lotus)	2	1'41"622

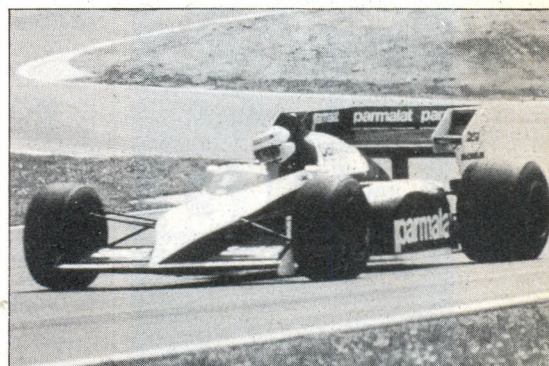
I primati

PRIMATO SULLA DISTANZA

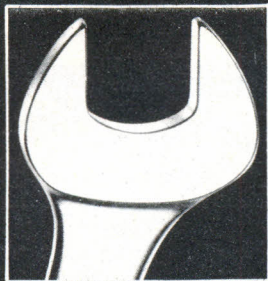
È rimasto imbattuto. Appartiene a Didier Pironi (Ferrari 126 C2) in 1.36'38"88 media km/h 187,700

PRIMATO SUL GIRO

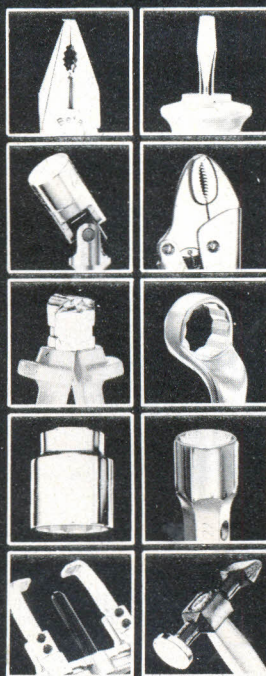
Nelson Piquet (Brabham Bmw BT53) in 1'33"275 media km/h 194,521. Nuovo record.



Beta UTENSILI



COSE DA FORMULA 1



Beta UTENSILI

20050 Sovico (Mi)

GP SAN MARINO

Tutti i tempi delle prove

PILOTA	VETTURA	PNEUMATICI	VENERDÌ		SABATO		DOMENICA
			I	II	III	IV	
Piquet	(Brabham Bmw BT53)	Michelin	1'32"212	1'35"493	1'49"152	1'28"517	1'35"313
Prost	(McLaren Tag MP4)	Michelin	1'33"093	1'35"687	1'48"814	1'28"628	1'33"540
Rosberg	(Williams Honda FW09)	Goodyear	1'34"666	1'37"024	1'49"523	1'29"418	1'36"944
Warwick	(Renault RE50)	Michelin	1'31"670	1'36"706	1'46"700	1'29"682	1'35"735
Lauda	(McLaren Tag MP4)	Michelin	1'31"890	1'38"021	1'47"650	1'30"325	1'34"486
Arnoux	(Ferrari 126 C4)	Goodyear	1'31"906	1'38"389	1'46"866	1'30"411	1'33"774
Winkelhock	(Ats Bmw D06)	Pirelli	1'32"106	1'47"362	1'50"989	1'30"723	1'38"738
Cheever	(Euro Alfa 184)	Goodyear		1'42"731	1'47"907	1'30"843	1'37"540
Fabi	(Brabham Bmw BT53)	Michelin	1'33"503	1'37"594	1'50"901	1'30"950	1'35"689
Patrese	(Euro Alfa 184)	Goodyear	1'32"246	1'40"439	1'49"041	1'31"163	1'36"990
De Angelis	(Lotus Renault 95)	Goodyear	1'33"721	1'38"423	1'47"936	1'31"173	1'36"287
De Cesaris	(Ligier Renault JS23)	Michelin	1'33"698	1'36"613	1'45"609	1'31"256	1'35"961
Alboreto	(Ferrari 126 C4)	Goodyear	1'33"317	1'47"919	1'46"594	1'31"282	1'34"349
Tambay	(Renault RE50)	Michelin	1'31"307	1'36"250	1'46"337	1'31"663	1'35"065
Laffite	(Williams Honda FW09)	Goodyear	1'33"212	1'41"891	1'52"003	1'32"600	1'36"959
Surer	(Arrows Bmw A7)	Goodyear	1'36"538	1'42"046	1'50"684	1'33"063	1'41"234
Hesnault	(Ligier Renault JS23)	Michelin	1'36"729	1'40"356	1'53"521	1'33"186	1'37"475
Mansell	(Lotus Renault 35)	Michelin	1'33"318	1'38"363	1'47"370	1'34"477	1'37"270
Cecotto	(Toleman Hart TG183)	Pirelli			1'53"146	1'35"568	1'39"827
Boutsen	(Arrows Ford A6)	Goodyear	1'39"924	1'40"920	1'51"445	1'36"018	1'39"871
Bellof	(Tyrrell Ford 012)	Goodyear	1'35"831	1'39"765	1'50"680	1'36"059	1'37"834
Brundle	(Tyrrell Ford 012)	Goodyear	1'36"365	1'41"123	1'50"857	1'36"531	1'37"458
Alliot	(Ram Hart 02)	Pirelli	1'38"811	1'43"132	1'51"573	1'36"733	1'41"555
Baldi	(Spirit Hart 101B)	Pirelli	1'36"922	1'41"403	1'50"594	1'36"916	1'38"991
Palmer	(Ram Hart 02)	Pirelli	1'39"968	1'53"014	1'53"393	1'37"262	1'40"261
Gartner	(Osella Alfa FA 1E)	Pirelli	1'39"725	1'50"979	1'55"644	1'38"948	1'42"927
Ghinzani	(Osella Alfa FA 1F)	Pirelli	1'35"683	1'40"790	1'51"757	2'05"421	
Senna	(Toleman Hart TG183)	Pirelli			1'51"248	1'41"585	

N.B. - I tempi della prima e della terza sessione non sono validi per lo schieramento di partenza.

L'altalena della corsa

giro	1. class.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
10.	PRO	PIQ	WAR	ARN	ALB	LAU	WIN	FAB	DEA	BRU
20.	PRO	PIQ	WAR	ARN	ALB	FAB	WIN	DEA	DEC	BRU
30.	PRO	PIQ	WAR	FAB	ARN	DEC	BRU	DEA	CHE	WIN
40.	PRO	PIQ	ARN	WAR	FAB	DED	DEA	BRU	CHE	BEL
50.	PRO	ARN	WAR	DEC	DEA	CHE	BEL	BRU	BOU	PIQ
60.	PRO	ARN	DEA	WAR	BEL	BOU	DEC	CHE	BAL	PAL

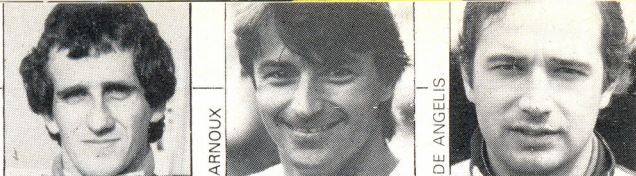
Le pagelle

PILOTI	VOTO	PILOTI	VOTO	VETTURE	VOTO
Prost	10	Cecotto	6	McLaren	10
Piquet	9	Baldi	6	Ferrari	8
Arnoux	9	Gartner	6	Renault	7
De Angelis	8	Winkelhock	6	Brabham	7
De Cesaris	8	Surer	5	Lotus	6
Brundle	8	Palmer	5	Tyrrell	6
Lauda	8	Alliot	5	Ligier	6
Bellof	8	Laffite	4	Ats	6
Warwick	8	Patrese	n.c.	Euro Alfa	5
Boutsen	7	Hesnault	n.c.	Arrows Ford	4
Fabi	7	Rosberg	n.c.	Spirit	3
Alboreto	7	Mansell	n.c.	Arrows Bmw	3
Cheever	6	Tambay	n.c.	Toleman	3
				Ram	2
				Osella	2
				Williams	n.c.

«PIU'»	
Fortunato:	De Angelis
Combattivo:	Prost
Fortunata:	Arrows Ford
Efficace:	McLaren

«MENO»	
Fortunato:	Piquet
Combattivo:	Cheever
Fortunata:	Brabham
Efficace:	Osella V12

ORGANIZZAZIONE	voto 10
SICUREZZA	voto 9



Classifiche iridate dopo 4 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													24	24
2. Warwick	—	4	6	3													13	13
3. Arnoux	—	—	4	6													10	10
De Angelis	4	—	2	4													10	10
5. Alboreto	—	—	9	—													9	9
Lauda	—	9	—	—													9	9
Rosberg	6	—	3	—													9	9
8. Cheever	3	—	—	—													3	3
Patrese	—	3	—	—													3	3
Bellof	—	—	1	2													3	3
11. Brundle	2	—	—	—													2	2
De Cesaris	—	2	—	—													2	2
13. Tambay	1	—	—	—													1	1
Senna	—	1	—	—													1	1
Boutsen	—	—	—	1													1	1

MONDIALE COSTRUTTORI

1. McLaren	9	15	—	9													33	33
2. Ferrari	—	—	13	6													19	19
3. Renault	1	4	6	3													14	14
4. Lotus	4	—	2	4													10	10
5. Williams	6	—	3	—													9	9
6. Euro Alfa Romeo	3	3	—	—													6	6
7. Tyrrell	2	—	1	2													5	5
8. Ligier	—	2	—	—													2	2
9. Toleman	—	1	—	—													1	1
Arrows	—	—	—	1													1	1

Così al peso

VENERDI

Renault (Warwick) kg 560; **Tyrrell** (Bellof) 553; **Brabham** (Fabi) kg 591; **Renault** (Tambay) kg 563; **Tyrrell** (Brundle) kg 548; **Williams** (Laffite) kg 561; **Williams** (Rosberg) kg 548; **Lotus** (De Angelis) kg 567; **Ferrari** (Arnoux) kg 563; **Brabham** (Fabi) kg 596; **Osella** (Gartner) kg 559; **Ram** (Palmer) kg 588; **Tyrrell** (Bellof) kg 555; **Williams** (Rosberg) kg 549; **Ats** (Winkelhock) kg 590; **McLaren** (Prost) kg 565; **Williams** (Laffite) kg 559; **Ferrari** (Arnoux) kg 555; **Ligier** (Hesnault) kg 582; **McLaren** (Prost) kg 572; **Renault** (Warwick) kg 557; **Ferrari** (Alboreto) kg 571.

SABATO

Renault (Tambay) kg 588; **Toleman** (Senna) kg 593; **Williams** (Laffite) kg 573; **Brabham** (Piquet) kg 596; **Euro Alfa Romeo** (Cheever) kg 576; **Ats** (Winkelhock) kg 558; **Toleman** (Senna) kg 601; **Ram** (Palmer) kg 583; **Osella** (Gartner) kg 555; **Lotus** (Mansell) kg 543; **Ram** (Alliot) kg 582; **Lotus** (De Angelis) kg 555; **Ferrari** (Alboreto) kg 557; **Williams** (Laffite) kg 549; **McLaren** (Lauda) kg 572; **Renault** (Tambay) kg 568; **Renault** (Warwick) kg 572; **Tyrrell** (Brundle) kg 552; **Renault** kg 581; **Ats** (Winkelhock) kg 573; **Tyrrell** (Bellof) kg 556; **McLaren** (Lauda) kg 556; **Renault** (Warwick) kg 576; **Ram** (Alliot) kg 580.

DOMENICA

A fine gara sono state pesate le seguenti vetture. Ecco i valori espressi dalla bilancia:

Tyrrell (Brundle)	kg 567
Tyrrell (Bellof)	kg 573
McLaren (Prost)	kg 558
Ram (Palmer)	kg 571
Lotus (De Angelis)	kg 551
Renault (Warwick)	kg 557
Arrows (Boutsen)	kg 554
Toleman (Cecotto)	kg 590
Spirit (Baldi)	kg 568
Euro Alfa R. (Cheever)	kg 540
Ligier (De Cesaris)	kg 558
Ferrari (Arnoux)	kg 555

Le capacità

Sempre al termine della gara i commissari tecnici hanno verificato le capacità dei serbatoi di alcune vetture giunte al traguardo. È stata controllata anche la cilindrata del motore Cosworth della Tyrrell del tedesco Bellof. Il propulsore è apparso perfettamente in regola con le norme sulla cilindrata. Ecco di seguito le capacità dei serbatoi.

Vettura	Pilota	Capacità
McLaren	(Prost)	lt 215
Renault	(Warwick)	lt. 216
Arrows	(Boutsen)	lt. 185
Ferrari	(Arnoux)	lt. 214

TROFEO VILLENEUVE

GP SAN MARINO

1. Piquet punti 18; 2. Prost 10; 3. Arnoux 7; 4. Rosberg 4; 5. Warwick, Lauda, De Cesaris 3; 8. De Angelis 2.

CLASSIFICA GENERALE

DOPO 4 GARE

1. Piquet 31; 2. Prost 30; 3. Warwick 23; 4. De Angelis 18; 5. Arnoux 17; 6. Tambay 16; 7. Rosberg 14; 8. Lauda 9; 9. Mansell 6; 10. De Cesaris 3; 11. Fabi, Bellof, Winkelhock 1.

TROFEO BRONZI DI RIACE

Alan Prost, che è risultato il pilota più combattivo della corsa, è passato al comando della classifica del trofeo Bronzi di Riace, che verrà assegnato a fine stagione dal Ferrari club Reggio Calabria.

VESPA POLE POSITION TROPHY

La Piaggio ha istituito un trofeo prestigioso nell'ambito del mondiale di F. 1. Si chiama «Piaggio Vespa Pole Position Trophy» e sarà assegnato al pilota che avrà conquistato più pole position nell'arco della stagione. Il trofeo prevede un premio di 3.000 dollari ad ogni pole position realizzata. Per il momento al comando del trofeo della Piaggio sono Michele Alboreto e Nelson Piquet.

VELOCITÀ IN PROVA

Il Bmw di Piquet è super

Nelson Piquet oltre la pole position si aggiudica il primato velocistico imolese senza grandi difficoltà. Nel turno di prove finale, grazie alla pressione di sovralimentazione della turbina regolata al massimo, la Brabham Bmw del brasiliano ottiene 248,293 km/h precedendo di circa due chilometri la vettura gemella del nostro Teo Fabi. Gli altri restano comunque vicini. Ferrari, Ligier, McLaren e soprattutto Ats viaggiano tutti oltre i 240 mentre come al solito i motori aspirati vanno in crisi sui rettifili del Dino Ferrari. Per la cronaca la vettura più lenta sul dritto è l'Osella di Jo Gartner che non riesce a superare la barriera dei 215 all'ora ma si qualifica lo stesso.

VENERDI'

N. Pilota	1. sessione	2. sessione
1 Piquet	238,584	246,414
2 Fabi	233,912	237,291
3 Brundle	223,564	218,818
4 Bellof	222,759	218,091
5 Laffite	238,205	237,667
6 Rosberg	229,269	230,881
7 Prost	235,115	237,506
8 Lauda	243,955	239,945
9 Alliot	223,660	220,239
10 Palmer	224,663	207,133
11 De Angelis	232,618	230,678
12 Mansell	239,290	233,237
14 Winkelhock	240,770	234,329
15 Tambay	238,151	239,126
16 Warwick	241,212	241,433
17 Surer	231,440	232,669
18 Boutsen	219,366	215,941
21 Baldi	223,469	219,778
22 Patrese	233,341	224,328
23 Cheever		224,904
24 Ghinzani	235,115	232,669
25 Hesnault	230,123	232,053
26 De Cesaris	236,970	238,530
27 Alboreto	236,013	228,920
28 Arnoux	243,221	238,530
30 Gartner	213,225	208,903

SABATO

N. Pilota	1. sessione	2. sessione
1 Piquet	223,307	248,393
2 Fabi	217,235	246,414
3 Brundle	214,881	220,516
4 Bellof	215,322	220,377
5 Laffite	213,572	238,638
6 Rosberg	223,043	245,550
7 Prost	223,185	244,750
8 Lauda	229,871	245,837
9 Alliot	212,837	230,577
10 Palmer	212,152	224,238
11 De Angelis	218,863	242,268
12 Mansell	222,429	240,384
14 Winkelhock	221,679	247,749
15 Tambay	225,077	240,055
16 Warwick	220,377	245,837
17 Surer	218,636	240,716
18 Boutsen	208,862	221,073
19 Senna	211,850	223,517
20 Cecotto	217,190	230,729
21 Baldi	215,410	223,517
22 Patrese	218,046	236,703
23 Cheever	224,519	240,000
24 Ghinzani	224,567	225,434
25 Hesnault	216,698	238,692
26 De Cesaris	227,927	242,491
27 Alboreto	229,319	245,321
28 Arnoux	230,830	246,240
30 Gartner	206,158	208,986

LA CRONACA/Monologo di Prost

Alainsenfants

Con Arnoux secondo, la Marsigliese è stata la colonna sonora della premiazione. Il quarto GP è stato una sintesi dei primi tre: è rispuntata una McLaren, s'è confermata una Ferrari

IMOLA — Le Ferrari non sono in prima fila come a Zolder, ma le colline alla Tosa e alla «variante bassa» sono comunque gremite di pubblico e bandiere rosse. C'è anche il sole — il grande assente della vigilia — all'appuntamento con il Gran Premio di San Marino: l'unico in ritardo è in definitiva Andrea De Cesaris, che, per problemi di alimentazione partirà con il muletto dalla corsia dei meccanici, così come già Prost a Kyalami. Sono le 14,33. Ancora pochi istanti e il semaforo diverrà verde. In prima fila ci sono Piquet e Prost. Rosso... verde... via! Prost balza in testa, Piquet gli si accoda; Warwick non fatica a far suo il terzo posto: al suo fianco Rosberg è rimasto fermo (peggio che in Belgio). Lauda parte malissimo e, per di più, si trova Rosberg fermo davanti che lo obbliga a una «chican» imprevista. Anche Laffite deve compiere una manovra d'emergenza per evitare la Williams ferma: nello spostamento a sinistra non si accorge del suo connazionale Hesnault e gli «strappa» la ruota anteriore sinistra. Laffite continua mentre Hesnault, ovviamente, si ferma dopo una cinquantina di metri. Alla Tosa entrano nell'ordine: Prost, Piquet, Warwick, Arnoux, Winkelhock e Alboreto. È alla Tosa che Tambay entra in collisione con Cheever, va fuori e si ritira. Per Patrick la serie nera continua. Il pilota dell'Alfa, invece, si fermerà ai box per sostituire la gomma posteriore sinistra. Posizioni invariate al primo giro, con Prost che inizia subito a prendere il largo da Piquet e Warwick. Nel corso del terzo passaggio Mansell resta senza freni e finisce la sua corsa nella sabbia. Anche i freni di Winkelhock cominciano a cedere ma, per fortuna, progressivamente. Il motore ha già tradito Rosberg (3. giro) e anche Patrese deve abbandonare per lo stesso motivo pochi giri dopo. Al sesto passaggio, mentre Prost ha già preso il largo, Piquet (secondo) pare intenzionato a togliersi Warwick di dosso. Il ragionier Lauda sta invece riguadagnando le posizioni perse con la partenza lenta: era 10. al primo giro, 8. al quarto, e all'8. passaggio «scavalca» Winkelhock e diventa sesto.

Dopo un sesto di corsa (10 giri) le posizioni sono le seguenti: 1. Prost in 16'03"498; 2. Piquet a 13"140; 3. Warwick a 17"939; 4. Arnoux a 19"481; 5. Alboreto a 20"491; 6. Lauda a 22"513; 7. Winkelhock a 30"498; 8. Fabi a 32"783; 9. De Angelis a 41"509; 10. Brundle a 46"00.

LAUDA HA FIRMATO il giro più veloce in 1'34"780 proprio al 10. giro. Sempre Lauda è al centro dell'attenzione al 12. giro, quando supera Alboreto alla Piratella e va a rompere l'accoppiata Ferrari che proseguiva appaiata. Quattro chilometri dopo Niki infila anche Arnoux all'uscita del Tamburello e passa quarto. Mica male per un ragioniere... Ora la preda dell'austriaco è Warwick. Ma è una preda impossibile: dopo aver tentato il sorpasso più volte, Lauda si ferma al 16. giro alla Tosa con il motore rotto. Nel frattempo anche Fabi supera Winkelhock e diventa sesto. Prost ha già messo insieme circa 20 secondi di vantaggio su Piquet, ma poco dopo aver doppiato Boutsen ne perde una buona manciata per un testa-coda prima della Rivazza. La sua posizione di leader, comunque, resta inavvicinabile. Boutsen che era riuscito a sdoppiarsi deve cedere di nuovo strada al francese. Al 20. giro Arnoux entra ai box per il rituale pit-stop e ci resta per 13"43.

La classifica provvisoria al 20. giro — che non tiene conto della sosta di Arnoux — è questa: 1. Prost in 32'06"663; 2. Piquet a 21"495; 3. Warwick a 23"118; 4. Arnoux a 24"153; 5. Alboreto a 24"821; 6. Fabi a 42"516; 7. Winkelhock a 49"750; 8. De Angelis a 52"363; 9. De Cesaris a 1'04"047; 10. Brundle a 1'06"677.

DOPO IL PIT-STOP Arnoux scivola in 7. posizione e Alboreto lo rimpiazza al 4. posto. Winkelhock, sempre in difficoltà con i freni, deve cedere il settimo a De Angelis. In testa sono accadute grandi cose. Al 22. giro, infatti, Warwick ha sorpassato Piquet ed è diventato secondo. Nelson comunque non si dà per vinto e si mantiene nella scia dell'inglese con l'intenzione di riprendersi la piazza d'onore. Prova e riprova, Piquet ci riesce: al 27. giro torna secondo. Nel corso dello stesso giro entra ai box De Angelis che effettua il suo pit-stop. Da 6. Elio diventa decimo. Alboreto non è più in corsa. La sua Ferrari si è fermata al 24. giro con un tubo di scarico rotto. Chi sperava ancora nel replay di Zolder deve definitivamente rinunciare. Per Alain Prost tutto procede tranquillo, anche la sosta ai box per il cambio dei pneumatici, durata 11"37: resta quindi al comando seguito da Piquet, Warwick e Fabi. Il pilota numero 2 della Brabham ha tratto vantaggio dalla fermata ai box di Arnoux e dal ritiro di Alboreto. Ma René è in fase di rimonta ed

è già nella scia dell'italiano, in attesa del momento migliore per riprendersi in quarto posto. Fabi però è un osso duro: Arnoux ci prova anche alla Tosa, ma Teo si mantiene all'interno riuscendo a conservare la posizione.

Ecco dunque le posizioni al 30. giro: 1. Prost in 48'27"185; 2. Piquet a 14"990; 3. Warwick a 17"043; 4. Fabi a 33"396; 5. Arnoux a 33"817; 6. De Cesaris a 59"353; 7. Brundle a 1'04"942; 8. De Angelis a 1'15"679; 9. Cheever a 1'16"461; 10. Winkelhock a 1'17"961.

IL GIRO PIÙ VELOCE resta ancora l'undicesimo di Lauda in 1'34"686, fatto questo che rende l'idea dell'andatura che il pilota austriaco stava tenendo durante la sua rimonta iniziale. Al 31. giro Fabi cede finalmente ad Arnoux, che diventa terzo alla Tosa tra l'entusiasmo della folla. Winkelhock conclude silenziosamente la sua corsa con il motore spento al suo 32. giro. Il tedesco era retrocesso fino al 10. posto. Al 34. giro Cecotto si esibisce in un testa-coda alla variante delle Acque Minerali. L'attenzione del pubblico è più avanti, alla lotta per il terzo posto che interessa Warwick e Arnoux. Il sorpasso riesce al 40. giro, e Arnoux inizia l'inseguimento a Piquet, davanti a lui di soli 3 secondi. Prost, in testa alla gara, ormai non lo guarda più nessuno. Sono rimasti 10 piloti a giri pieni, sei dei quali corrono rinchiusi in un minuto. Nelle retrovie — si fa per dire — l'unica variazione di rilievo è stato il sorpasso di De Angelis ai danni di Brundle per il 7. posto. Dopo quaranta tornate il record sul giro di Lauda resiste ancora, anche se gente come Piquet, che non ha fatto il pit-stop, corre decisamente più leggera.

Questa la classifica al 40. giro di corsa: 1. Prost in 1.04'35"688; 2. Piquet a 20"300; 3. Arnoux a 23"203; 4. Warwick a 25"774; 5. Fabi a 42"783; 6. De Cesaris a 59"476; 7. De Angelis a 1'10"226; 8. Brundle a 1'14"474; 9. Cheever a 1'15"193; 10. Bellof a 1'26"153.

I DOPPIAGGI creano qualche problema a Piquet. Il pubblico si chiede se il brasiliano debba ancora fare il pit-stop, poiché in questo caso Arnoux sarebbe già virtualmente secondo. Gli «addetti ai lavori» sanno però che Piquet monta le Michelin 010, cioè gomme adatte a terminare la gara. Surer si ferma lungo la pista con problemi al turbo. Resta co-

munque in gara l'altra Arrows, quella di Boutsen, in 11. posizione. Riuscirà Arnoux a sorpassare Piquet? La risposta la dà Nelson fermandosi ai box seguito da una gran fumata. È il 48. giro. La turbina della Brabham-Bmw ha ceduto. Arnoux è secondo indisturbato. Passano solo pochi secondi e anche Fabi entra ai box con lo stesso problema: le turbine della Brabham hanno senz'altro un rendimento costante... Per Nelson e Teo è il ritiro. Ora dietro a Prost e Arnoux c'è Warwick; quarto De Cesaris e quinto De Angelis. A questo punto tutte le posizioni sono ben delineate. Potrebbero venir cambiate soltanto da guasti o benzina carente. Fanno eccezione Cheever e Bellof, in lotta per il sesto posto a distanza ravvicinata e, soprattutto, De Cesaris e De Angelis, entrambi alla ricerca del quarto posto.

Queste le posizioni dopo 50 giri di gara, quando ne mancano solo 10 al termine: 1. Prost in 1.20'28"015; 2. Arnoux a 20"595; 3. Warwick a 1'04"232; 4. De Cesaris a 1'09"125; 5. De Angelis a 1'10"000; 6. Cheever a un giro; 7. Bellof a 1 giro; 8. Brundle a un giro; 9. Boutsen a un giro; 10. Piquet (ritirato) a 2 giri.

L'ULTIMA SORPRESA è quella di Warwick, che ha rotto lo scarico e procede a lenta andatura (anche perché si è reso conto che stava consumando troppo). L'inglese della Renault inizia a perdere posizioni: al 51. giro lo sorpassa De Cesaris, al 52. giro è la volta di De Angelis. Warwick da terzo passa quindi quinto. Bellof si ferma per il rabbocco dell'acqua e perde così la scia di Cheever. Il suo compagno di squadra Brundle si era già fermato per lo stesso motivo due giri prima: ora le Tyrrell sono sicure di rientrare nei limiti di peso. Il giro più veloce è quello di Piquet, realizzato al 48. giro, in 1'33"275: resterà il migliore fino al termine. Prost taglia vittorioso il traguardo di una gara che lo ha visto dominatore dall'inizio alla fine, come era avvenuto per Alboreto a Zolder: questa Formula 1 sta diventando un po' monotona. Warwick conclude quarto grazie al ritiro di De Cesaris e di Cheever all'ultimo giro (per mancanza di benzina). Bellof e Boutsen coronano l'affidabilità dei loro Cosworth aspirati tagliando il traguardo rispettivamente quinto e sesto. E proprio vero che chi va piano...

Andrea Ficarelli

IL CASO DEL GIORNO/Senna e Cecotto con Michelin

Divorzio Toleman-Pirelli

I litigi erano cominciati a Rio. Poi i rapporti si sono via via deteriorati fino ad arrivare alla «farsa» di Imola dove la Casa italiana ha fornito per l'ultima volta le sue gomme

IMOLA — Il rapporto Toleman-Pirelli, iniziato 6 anni fa, si è concluso nel peggiore dei modi con il Gran Premio di San Marino. Già da tempo circolava la voce che i rapporti tra la squadra inglese e la marca italiana di pneumatici stessero deteriorandosi, ma nessuno si aspettava che venerdì 4 maggio alla via delle prove di qualificazione, le Toleman di Senna e Cecotto sarebbero rimaste ferme ai box. Secondo la casa di Witney, la Pirelli non aveva ancora pagato una fattura relativa ai test svolti in Sudafrica a fine febbraio. La Pirelli ha prontamente replicato che la fattura in questione, datata 15 marzo, sarebbe stata pagata come consuetudine a 60 giorni, cioè il 15 maggio. Alex Hawkridge, proprietario del team, non era presente a Imola, ma da suo ufficio in Inghilterra ha ordinato ai suoi uomini di non fare uscire le vetture dai box. A nulla sono serviti i ripetuti tentativi degli sponsor, Segafredo, Sergio Tacchini e «+1», di convincere la Toleman a tornare sulle sue posizioni: per tutta la giornata di venerdì Senna e Cecotto sono rimasti ai box.

SABATO MATTINA la Pirelli è passata al contrattacco decidendo di interrompere il rapporto con la Toleman e provvedendo a ritirare tutti i suoi pneumatici presso il team Hawkridge. A questo punto la «polemica» ha iniziato a trasformarsi in «scandalo». Tanto che Bernie Ecclestone ha deciso di intervenire per metter pace in un litigio poco edificante. Non si sa come, ma il presidente dell'associazione dei costruttori è riuscito a convincere la Toleman a «emettere» un comunicato ufficiale nel quale si legge: «Non c'è alcun problema finanziario tra Pirelli e Toleman», anche se, a conferma della pace solo formale, il comunicato conclude: «Dopo il Gran Premio di San Marino, Toleman e Pirelli hanno deciso di porre amichevolmente fine al loro rapporto». Sabato mattina le Toleman hanno quindi iniziato a girare. L'episodio che ha posto fine più che a un «rapporto» a un vero e proprio «matrimonio» — già nell'80 la Toleman F.2 gommata Pirelli ha vinto il titolo euro-

peo con Henton — lascia senza risposta molti punti interrogativi.

CHE LE RELAZIONI tra le due parti si fossero deteriorate era noto. Già nelle prove private di Rio, all'inizio dell'anno, si era assistito a qualche litigio. Alle successive prove di pneumatici, previste a Kyalami alla fine di febbraio, pare che la Pirelli volesse portare solo l'Ats, e questo non era risultato molto gradito dalle parti di Witney. Durante il Gran Premio del Sudafrica la Toleman di Cecotto era stata costretta al ritiro dal cedimento di un pneumatico posteriore: secondo la Pirelli questo cedimento era stato

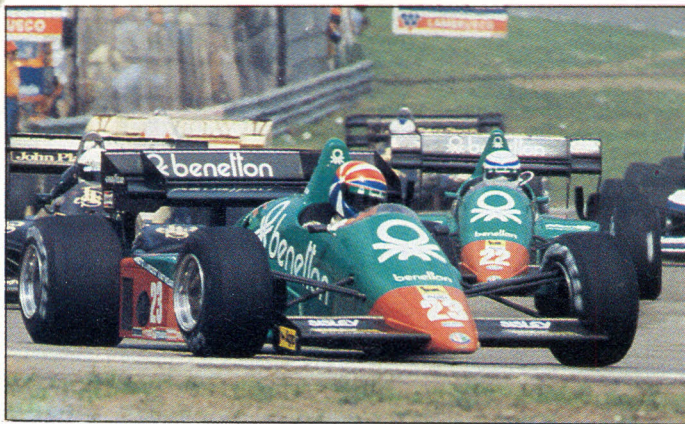
causato da un guasto a una sospensione o al supporto dell'alettone, secondo la Casa inglese — che in un primo tempo aveva «coperto» la responsabilità della gomma — tutta la colpa sarebbe stata della Pirelli. Ma a parte queste ed altre controversie, non si comprende per quale motivo la Toleman abbia deciso di concludere in maniera così polemica il suo rapporto. Trattative con la Michelin erano da tempo in corso. C'è chi dice che la Toleman avesse già provato in segreto le gomme francesi. Ma questo non spiega ancora lo «sciopero» di venerdì. Si è letto che la Toleman ha un gran bisogno di soldi, ma conoscendo le

dimensioni del Toleman Group — di cui la Toleman Motorsport è solo una piccola parte — scarteremmo a priori questa tesi.

IL TOLEMAN GROUP è un'azienda di trasporti con un fatturato di svariate centinaia di miliardi di lire: non è certo il ritardo di pagamento di una fattura da 200 milioni che può mettere in difficoltà una società di queste dimensioni. Allo stesso modo l'ipotesi di una Pirelli che non può pagare 200 milioni di lire è ancor più incredibile. Probabilmente la Toleman ha voluto mettersi al sicuro dal rischio che, una volta troncato il rapporto con Pirelli, la Casa italiana trattenesse detto importo a titolo di risarcimento. Pare infatti che per l'84 tra le due Case esistesse solo un rapporto fiduciario non confermato da un contratto scritto. «A parte ogni altra considerazione — ha commentato Nigel Wollheim portavoce della Pirelli — quello che ci lascia più amareggiati in questa vicenda è l'assoluta mancanza di stile con il quale la Toleman ha agito». Un altro aspetto che dovrebbe essere chiarito è il mancato esordio a Imola della nuova TG 184. A questa domanda è più facile trovare una risposta. La nuova Toleman è nata per le Michelin ed è con la marca francese che si voleva portarne avanti lo sviluppo. Inoltre un confronto di prestazioni tra Pirelli e Michelin forse non sarebbe stato gradito a nessuno.

I FATTI CERTI sono due. La Toleman passa da «top team» Pirelli a squadra «secondaria» nella graduatoria della Michelin. «Per noi è meglio così — ha detto Chris Witty della Toleman — così potremo concentrarci solo sulla nostra macchina senza perder tempo nello sviluppo dei pneumatici». Il secondo fatto certo è che la Pirelli non può permettersi di restare in Formula 1 con un solo team relativamente competitivo, l'Ats. La Casa italiana dovrà cercare un'altra squadra disposta a usare le sue gomme, e per riuscirci dovrà «strapparla» alla Goodyear o alla Michelin. (a. f.)

Massacesi infuriato



LE DUE ALFA A IMOLA

IMOLA. Per Ettore Massacesi, Presidente dell'Alfa Romeo, il Gran Premio di San Marino rappresentava il primo Gran Premio della stagione. Era venuto personalmente per controllare il funzionamento del rapporto Euroracing-Alfa Romeo cercando di capire i motivi tecnici e politici che sono alla base di un inizio di stagione non esaltante. Confermando una tradizione che lo vuole sempre presente in caso di corse particolarmente sfortunate, anche questa volta Massacesi è stato testimone del ritiro di Patrese e della rabbia di Eddy Cheever, privato di una discreta posizione negli ultimi giri per la mancanza di carburante. Tuttavia a fine gara il presidente dell'Alfa Romeo era furibondo non tanto per l'opaca prestazione delle sue macchine, quanto per il trattamento riservato dalla televisione nazionale. «E inaudito, in oltre un'ora e mezza di trasmissione, mai una inquadratura è stata dedicata alle nostre vetture, mai una parola per la generosa corsa di Cheever; certe cose possono accadere soltanto nel nostro Paese. È una cosa scandalosa, si tratta di una vettura italiana guidata da piloti italiani».

— Al di là di questo episodio come giudica la prestazione delle Euroracing Alfa?

«Difficile dare un giudizio. Quest'anno era per me la prima corsa. Certo, le rotture di motore sono una cosa preoccupante, rispetto al Brasile abbiamo fatto qualche miglioramento, ma per quanto riguarda l'affidabilità dobbiamo ancora fare molto. Anche i consumi ci preoccupano, non si può rimanere senza benzina».

(c. m. m.)

GP SAN MARINO



A sinistra, quattro protagonisti di Imola: Warwick, Arnoux, Alboreto e Lauda. Warwick (qui sotto in un momento di relax) è andato a punti per la terza volta consecutiva e ora è secondo in classifica dietro a Prost. Sopra, Lauda che passato Alboreto, attacca Arnoux. Lauda per dieci minuti è stato protagonista di un crescendo impressionante. Poi ha rotto





Offerta a Watson la Minardi Formula 1?

IMOLA. A Zolder era venuto in visita di cortesia, in apparenza per salutare i vecchi amici della F. 1. In realtà Hohn Watson sta preparando in gran segreto il suo ritorno alle competizioni. E forse per questo lo si è visto anche a Imola. E sicuro che il pilota irlandese parteciperà alla 24 Ore di Le Mans con la Jaguar Imsa del team di Bob Tullius, vettura altamente competitiva che con le nuove disposizioni in campo regolamentare nel gruppo C potrà giocare un ruolo di primo piano nella «classica» francese. Per quanto riguarda la F. 1, proprio a Imola Watson sarebbe stato contattato da Giancarlo Minardi e Giacomo Caliri per effettuare i primi collaudi della Minardi F. 1 che dovrebbe vedere il debutto entro la fine dell'anno e che sarà equipaggiata con motore o Alfa Romeo o Giannini. A Imola, Minardi ha fatto visita al team Alfa Romeo-Euroracing e si intrattenuto a parlare con l'ingegnere Chiti, in compagnia del suo socio e progettista ingegnere Caliri. Argomento trattato, la eventuale cessione dei motori V8 turbo Alfa al team romagnolo per una futura F. 1. Il progetto, che ha preso corpo l'inverno scorso, va avanti anche perché il telaio della Minardi F. 2 sarebbe un punto di partenza validissimo per la formula maggiore ed anche perché il campionato europeo «cadetto» langue per la disattenzione della Fisa. □

■ **LEONI STOP DUE GARE.** Più fastidiose del previsto le conseguenze dell'incidente che ha visto protagonista Lamberto Leoni nella gara di Euro-F.2 a Hockenheim in aprile. A distanza di tempo infatti il pilota di Argenta ha lamentato un forte mal di schiena e gli è stato consigliato un periodo di riposo assoluto. Non potrà quindi guidare la Minardi-BMW nelle gare di Vallelunga e del Mugello. Dovrebbe tornare in pista a Pau in giugno.

■ **JO GARTNER.** L'austriaco che ha debuttato a Imola con la Osella dotata del motore Alfa aspirato ha detto che ritornerà sulla monoposto solo a Brands Hatch per il GP d'Inghilterra quando verrà pronta anche la seconda vettura dotata del turbo. Nonostante il ritiro, Gartner è stato moderatamente soddisfatto della propria prestazione: era salito sulla macchina dopo averla assaggiata solo in 22 giri della pista di Balocco. Eppure si è qualificato.

**GRANDE
CONCORSO
SABELT**

"LA SICUREZZA VALE ORO"

**VUOI VINCERE 1.000.000 IN ORO?
ECCO IL REGOLAMENTO**

- **Compila il tagliando e spedisilo alla Sabelt**, rispondendo alle domande sotto riportate, **barrando SOLAMENTE la casella corrispondente alla risposta che ritieni esatta.** Completa il tagliando con i tuoi dati personali e quelli richiesti, e spedisilo all'indirizzo indicato.
- **...e tutte le risposte esatte possono far vincere il 1° premio!** perché chi avrà risposto esattamente alle domande – ed avrà fatto pervenire alla Sabelt il tagliando entro 30 giorni dalla data di uscita di questo numero – parteciperà all'estrazione del 1° premio, consistente in un **oggetto in oro del valore di 1.000.000 di lire.**
- **I vincitori** I nomi dei vincitori di tutti i premi saranno pubblicati su questa Rivista. Gli interessati riceveranno comunicazione scritta.
- **Tutti partecipano a tanti premi!** Infatti, tutti i tagliandi che giungeranno alla Sabelt entro 30 giorni dalla data di uscita di questo numero della Rivista, parteciperanno all'estrazione di questi premi:
 - 12 seggiolini di sicurezza per bambini;
 - 12 coppie di cinture di sicurezza;
 - 30 ombrelli Sabelt;
 - 60 cavi per traino;

sabelt
cinture di sicurezza

Aut. Min. Conc. AS2

In quali di questi Paesi non è obbligatorio l'uso delle cinture di sicurezza?

Francia
Svizzera
Italia

Quanti Campionati del mondo di F1 ha vinto la Sabelt?

1
3
5

NOME _____

COGNOME _____

INDIRIZZO _____

CITTA' _____

C.A.P. _____

TELEFONO _____

Hai le cinture sulla tua vettura? SI NO
Usi le cinture di sicurezza? SI NO
Solo per i lunghi viaggi? SI NO
Barrare la casella corrispondente alla risposta.

**Compilare in stampatello e spedire a SABELT S.p.A.
Via G. Di Vittorio 9 - 10024 MONCALIERI (TO) - Tel. (011) 237.07.47**

Non molte le innovazioni tecniche portate a Imola Aspettando Digione

Tutti i team hanno lavorato parecchio sui freni, ma solo la McLaren ha corso coi dischi al carbonio. Cambio a 6 marce per l'Alfa. Al GP di Francia novità Williams, Arrows e Toleman

IMOLA — Il parco macchine delle monoposto venute a Imola è lo stesso di quello di Zolder, eccezion fatta per la Ferrari che ha portato quattro vetture: la 74 per Alboreto, la 73 per Arnoux e le 72 e 71 rispettivamente muletto del milanese e del francese. La Osella pure ha tirato fuori la vecchia FA1E, telaio 02, per Gartner: si tratta della vettura spinta dal motore Alfa 12 cilindri a V con il telaio progettato da Southgate. La Arrows ha invece lasciato a casa un telaio della macchina con il motore Ford destinato a Boutsen ed ha portato solo la n. 4. Per il resto le varie squadre hanno lasciato inalterata la disposizione dei telai ai propri piloti e nella maggior parte dei casi non sono state riportate modifiche di rilievo anche perché, guarda caso, Imola ha un tracciato dalle caratteristiche abbastanza simili a quelle di Zolder, anche se è un po' più veloce. Entrambe le piste mettono a dura prova gli impianti frenanti e premiano le caratteristiche di buona motricità ed accelerazione. Facciamo una breve panoramica tralasciando quindi quelle squadre che non hanno presentato alcuna novità di rilievo.

FERRARI. Il motore con i nuovi collettori di scarico sdoppiati (uno per ogni valvola) usato da Alboreto in gara a Zolder era montato venerdì sulla vettura del milanese e sabato su quella di Arnoux. Per la corsa vi erano invece due set di collettori nuovi, quindi entrambi i piloti hanno potuto usufruire di questa soluzione che permette di avere una migliore potenza ai bassi regimi e di ridurre i tempi di risposta. In caso di caldo eccessivo, alla Ferrari hanno preparato delle modifiche alla carrozzeria con uscite dai radiatori laterali nelle fiancate (tale soluzione non è stata poi applicata data la bassa temperatura ambientale).

McLAREN. Nessuna novità sulle McLaren che conservano i nuovi alettoni «soffiati». Importante rilevare che mancava Barnard, il progettista

della MP4, rimasto a casa per preparare modifiche che vedremo a Digione. Da notare che in gara le McLaren sono state le uniche vetture a partire equipaggiate con i dischi freni in carbonio.

ALFA ROMEO EURORACING. La scuderia milanese ha portato forse la novità più interessante: un nuovo cambio a sei marce con cui è possibile sfruttare meglio il motore turbo dell'Autodelta. Tale cambio è stato interamente realizzato dalla Euroracing e a detta dei piloti è molto veloce negli innesti.

RENAULT. Warwick ha continuato le prove con i freni al carbonio e le nuove pinze fatte apposta dalla Renault stessa per poi tornare alla soluzione metallica e pinze Brembo come Tambay. Come a Zolder, è stata usata la carrozzeria con le fiancate chiuse senza uscite d'aria superiori dai radiatori laterali.

BRABHAM. Anche la Brabham sta preparando qualcosa di nuovo. Prima del Belgio ha provato a Snetterton una monoposto modificata nella distribuzione dei pesi con un'aerodina-

mica rivista nella parte posteriore (fiancate più lunghe, radiatori avanzati e coda stretta come la McLaren), però attualmente Murray sta ridisegnando questa vettura che ha denunciato dei problemi nelle prime prove. Anche a Imola come a Zolder, nelle prove sono state usate pinze con diversi pistoni sul lato sinistro del muletto con i freni al carbonio. In gara le Brabham avevano dischi metallici.

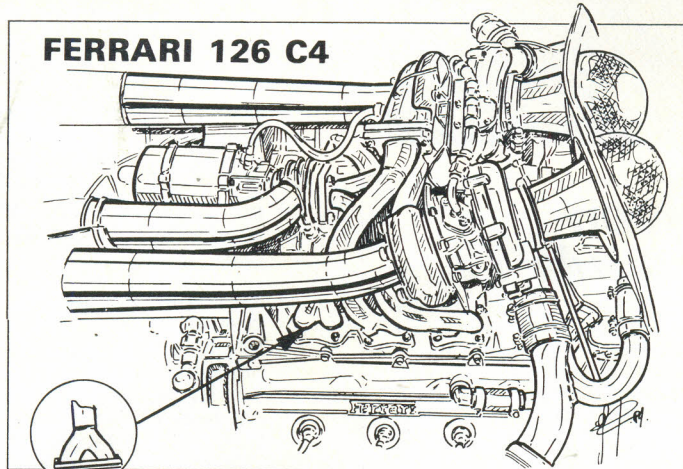
WILLIAMS. A Digione forse vedremo già qualcosa di nuovo nelle Williams. Frank Williams stesso ha pubblicamente ammesso che il telaio e l'aerodinamica della FWO9 non sono all'altezza della concorrenza ed ha indicato nella McLaren la vettura migliore.

TYRRELL. Bellof è piuttosto «duro» con i freni: per questo sulla sua vettura all'avantreno sono state montate le grandi pinze A+P, mentre dietro è rimasta la solita piccola pinza Lockheed a due pompanti.

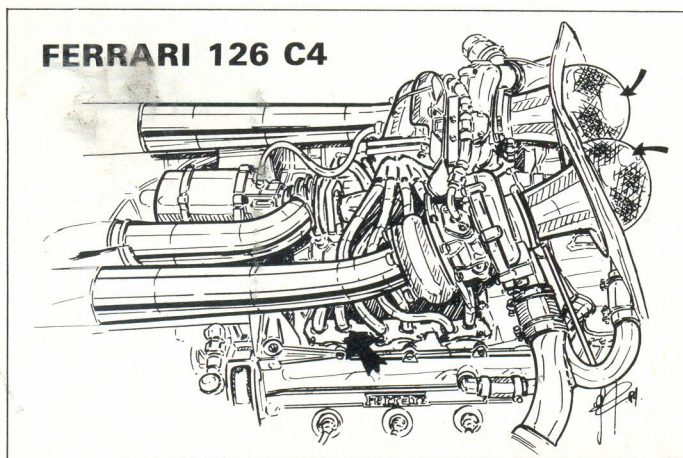
ARROWS. Sul telaio numero 2 della vettura con motore Bmw dato a Surer sono state sostituite le pinze Brembo all'avantreno. Vi sono ora le grandi A+P a 4 pompanti, mentre dietro vi sono le piccole doppie Lockheed. A Digione vi saranno una nuova sospensione posteriore sempre del tipo a bilanciere superiore ed una diversa distribuzione dei pesi con modifiche alla carrozzeria della nuova macchina.

LOTUS. Piccole modifiche alla Lotus con dei nuovi roll-bar più robusti ed un differente alettone posteriore. Mansell e De Angelis hanno provato con diverse soluzioni aerodinamiche al retrotreno. Mansell aveva la versione a due flap sovrapposti ai lati dell'alettone posteriore e De Angelis un solo piccolo flap.

OSELLA. Piccole modifiche anteriormente sulla vettura nuova (con il turbo) per Ghinzani, come il muso più lungo per accoppiarsi ai nuovi alettoni.

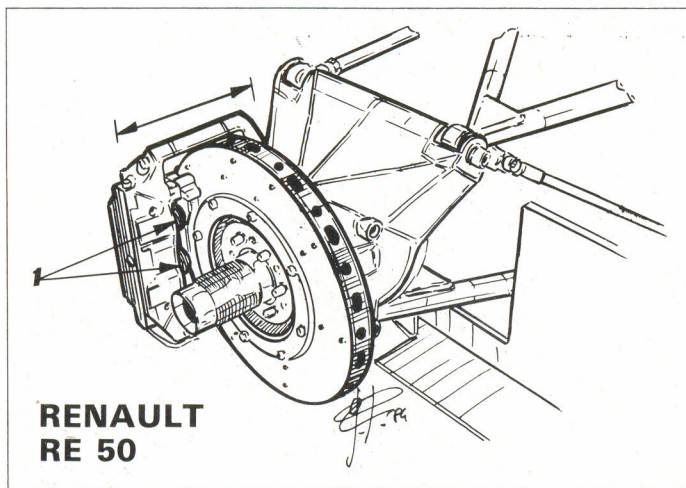


Ecco a confronto le due soluzioni degli scarichi della Ferrari C4. Qui sopra la vecchia, con due uscite che si collegano in un unico grande collettore (vedi particolare nel cerchio). Sotto, la nuova versione che mantiene la soluzione doppia uscita per tutta la lunghezza: soprannominata «spaghetti», permette un miglior rendimento del motore ai bassi regimi



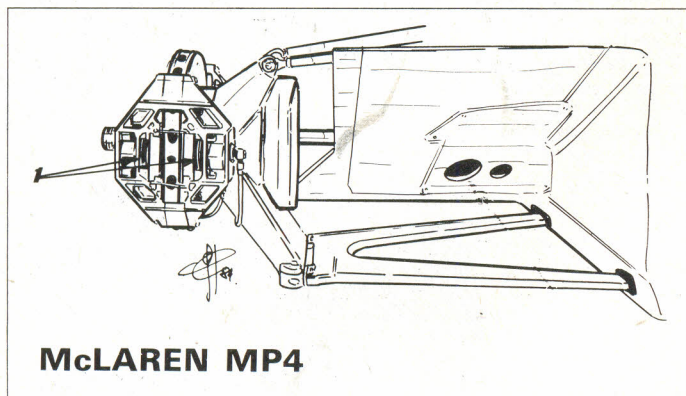
Ma quanto costa frenare in F. 1!

Quattro dischi al carbonio hanno un prezzo di 6 milioni di lire contro le 720.000 di quelli normali. E servono pinze speciali



RENAULT RE 50

Per i dischi al carbonio la Renault (sopra) ha realizzato delle nuove pinze a 4 pompanti (1) molto più grandi di quelle della Brembo. Per contenere l'ingombro laterale, indicato dalla freccia, sono stati fatti costruire dei nuovi cerchioni dalla Speedline. La McLaren (sotto) è stata la prima a costruire da sé le pinze dei freni. Quest'anno sono doppie per ogni disco ed hanno due soli pompanti (1). Sono molto leggere e ventilate



McLAREN MP4

Novità invece dietro, con un alettone in quattro pezzi nella parte centrale e flap laterali in tre pezzi. Sono riapparsi gli scarichi bassi che passano sotto i semiassi e sono schiacciati nei terminali. Niente di interessante sulla macchina da museo tirata fuori per Gartner: è la vettura progettata lo scorso anno da Southgate.

SPIRIT. Nuovo alettone posteriore sulla Spirit con un profilo largo 140 cm montato davanti a quello tradizionale a sbalzo.

TOLEMAN. A Digione dovremmo vedere molte novità, prima fra tutte la nuova Toleman che abbiamo già presentato dopo le prime prove fatte 20 giorni fa, anche se dovrebbe apparire modificata nelle fiancate con prese laterali per raffreddare meglio i grandi radiatori laterali.

IMOLA. Quest'anno gli impianti frenanti sono stati al centro dell'attenzione e a volte all'origine di ritiri (Alboreto in Brasile) o di guasti. Il fatto è che con la ricerca esasperata della riduzione dei pesi e con l'accrescimento delle potenze, i freni hanno acquistato un ruolo decisivo. Vediamo perché.

RIDUZIONE PESI. In pratica un disco dei freni è il pezzo più pesante di una monoposto da corsa. Costruito in materiale metallico (ghisa), pesa, da solo, 3,4 kg più di tutta la sospensione stessa o quasi. Una pinza, poi, pesa circa 2,1 kg mentre le pastiglie circa 300 grammi l'una. In totale un peso di quasi 6 kg sulle ruote, cioè sulle masse non sospese, dove invece la teoria insegna che è importante poter avere una riduzione delle masse per ottenere un migliore contatto al suolo della ruota stessa e quindi una migliore tenuta di strada. Negli anni Settanta, addirittura, i freni erano stati spostati all'interno (appunto per ridurre le masse non sospese) anche all'avantreno con la Lotus 72 seguita poi da altre vetture. Da quando sono apparse le wing-car, i freni sono tornati, per ragioni aerodinamiche, anche al retrotreno sulle ruote (per avere una zona centrale posteriore più stretta, quindi una efficace evacuazione dell'aria dalla parte inferiore della vettura). Da alcuni anni a questa parte si stanno sperimentan-

do dischi in carbonio che permettono un guadagno totale di circa 12 kg sulla vettura. Infatti un disco pesa soli 1,2 kg (in totale 4 dischi più le pastiglie in carbonio sono 5 kg). La prima ad usare i freni al carbonio è stata la Brabham tre anni fa.

COSTI ENORMI. Con i motori turbo, però, vi è il problema di frenare le monoposto spinte da 700 e oltre cavalli. Ecco perché in alcuni casi gli impianti con i dischi in carbonio hanno creato problemi. In teoria i dischi al carbonio necessitano di pinze speciali più larghe in grado di smaltire meglio il maggior calore (come ha fatto la Renault facendosi fare apposta dei nuovi cerchini per contenere le pinze maggiorate). Il prezzo che si deve pagare per questa sofisticazione è enorme: 6 milioni per quattro dischi e 5 milioni se ne vengono ordinati dieci set (quelli metallici costano 180.000 l'uno). Attualmente vi sono due fabbriche che producono questi dischi il cui processo di realizzazione fra cotture varie dura nove mesi! Una è la americana Heatco (la prima ad entrare in F. 1 con la Brabham) che produce componenti in carbonio per industrie aeronautiche e spaziali e per i freni degli aerei). La seconda è la francese SEP, anche lei specializzata nell'aeronautica.

Così frenano le monoposto da Gran Premio

COSTRUTTORI	FRENI ANTERIORI	FRENI POSTERIORI	NUMERO POMPANTI	DISCHI AL CARBONIO	PINZE AL CARBONIO
FERRARI	Brembo	Brembo	4	SEP	Brembo
RENAULT	Brembo	Brembo	4	SEP	Renault
BRABHAM	A + P pinze grandi	A + P pinze piccole	4	Heatco	A + P piccole
WILLIAMS	A + P	Lockheed doppie pinze	4 davanti 2 per pinza dietro	Heatco	A + P davanti Lockheed dietro
McLAREN	McLaren doppie pinze	McLaren doppie pinze	2 per pinza	SEP	McLaren doppie
LOTUS	Brembo	Brembo	4	SEP	Brembo
ALFA ROMEO	Brembo	Brembo	4	SEP	Brembo
LIGIER	Brembo	Brembo	4	—	—
ARROWS	A + P	Lockheed doppie pinze	4 davanti 2 per pinza dietro	—	—
OSELLA	Brembo	Brembo	4	SEP	Brembo
TYRRELL	A + P	Lockheed pinza singola	4 davanti 2 dietro	—	—
RAM	Lockheed doppie pinze	Lockheed doppie pinze	2 per pinza	—	—
ATS	A + P	A + P	4	—	—
SPIRIT	Lockheed doppie pinze	A + P	2 per pinza davanti 4 dietro	—	—
TOLEMAN (TG 183)	Lockheed doppie pinze	Lockheed doppie pinze	2 per pinza	—	—
TOLEMAN (TG 184)	Brembo	Brembo	4	—	—

LE ALTRE GARE DI IMOLA/Formula Fiat Abarth a Minutolo

Fuori anche l'altro Alboreto

IMOLA. Michele Minutolo vincendo a Imola la quarta prova del campionato italiano di formula Fiat Abarth (è la sua terza vittoria consecutiva) conduce ora la classifica generale con largo margine su Tedeschi e su Arfè che sul circuito del Santerno non ha potuto difendere le sue chances avendo rotto il motore nel turno di prove ed essendo in tal modo rimasto escluso dalla griglia di partenza che prevedeva solo trenta piloti al via. Partecipare alla corsa con un principio di orecchioni, rischiare di vincerla, perderla all'ultima curva e poi tagliato il traguardo svenire, è quanto è successo a Felice Tedeschi protagonista con Minutolo e Capello, un altro giovane con Tedeschi alla ribalta, di una accesa gara svoltasi sulla distanza di quattordici giri. Ma assieme a loro tre per lungo tempo sono anche rimasti Barlassina e Larini che ha dovuto fare un po' i conti con un motore fiacco in rettilineo. Tra gli altri da ricordare il sempre più promettente Martini e Verna per lo meno per quanto fatto vedere in prova. In gara c'era come sempre anche Ermanno Alboreto piazzato tra la 10. e 12. posizione all'ultimo giro si è ritirato causa un testacoda che lo ha mandato sulla sabbia.

CAPELLO, secondo tempo in prova dietro a Barlassina precede tutto il gruppo alla prima staccata della Tosa dove Giombini mostra di avere problemi con la frizione KO. Alle Minerali in un leggero contatto tra Larini e Vullo quest'ultimo resta con una gomma afflosciata per uscita d'aria dal cerchio. È Minutolo che comunque prende subito dopo il comando di un gruppetto di altri quattro piloti tutti con la voglia di vincere (Capello, Tedeschi, Barlassina e Larini). Tra Minutolo e Te-

deschi il duello è all'ultima... ruota; in più di un'occasione si inserisce anche Capello mentre Larini e Barlassina perdono a volte lo stretto contatto con i primi. A metà gara le posizioni sono invariate e si procede così ai giri finali. È chiaro che a giocarsi questa vittoria saranno Minutolo e Tedeschi che si scambiano anche il comando. Tedeschi sembra poter avere la vittoria in pugno e transita in testa all'inizio del giro finale ma pressato da Minutolo in variante bassa entra in testacoda

lasciando la vittoria all'avversario. Per evitarlo anche Barlassina va in testacoda così come Alboreto poco dopo. Ne approfitta Larini che superato Capello nelle ultime battute transita secondo dietro Minutolo.

Roberto Teso

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Imola 6-5-84

Formula Fiat Abarth

4. gara del campionato

La classifica

1. Michele Minutolo 14 giri in 28'40.904 alla media di 147.606; 2. Larini a 2'287; 3. Capello 2'660; 4. Tedeschi 6'557; 5. Barlassina 8'565; 6. Vullo 17'045; 7. Conti

17'253; 8. Martini 18'201; 9. Liatti 18'811; 10. Verna 25'173; 11. Giombini 25'434; 12. Prodan 33'152; 13. Maggiorelli 33'551; 14. Marcheselli 33'988; 15. Amadori 44'774; 16. Vivarelli 45'102; 17. Messini 51'063; 18. Meloni 51'948; 19. Chiesa 56'614; 20. Pelloni 1'00'733; 21. Landi 1'03'769; 22. Pellin 1'04'080; 23. Ceraolo 1'07'021; 24. Paoli; 1'22'405; 25. Casadio 1'54'059; 26. Alboreto a 1 giro; 27. Arienti a 2 giri; 28. Munari a 4 giri.

□ Giro più veloce il 10. di M. Minutolo in 2'01"137 alla media di 149,78 km/h.

LA CLASSIFICA (dopo 4 prove)

1. Minutolo punti 27; 2. Tedeschi 13; 3. Arfè 12; 4. Simone Vullo 11; 5. Verna e Larini 6; 7. Barlassina 5; 8. Alboreto e Capello 4; 10. Conti e Monti 3; 12. Zaffiri e Amadori; 14. Severi e Giombini 1.

Coppa Europa R5 Turbo Decide il Commissario

IMOLA — Per conoscere il nome del vincitore della terza gara della Coppa Europa Renault 5 Turbo si è dovuto attendere tarda sera anche se la gara si era svolta in mattinata dopo il warm up della F. 1. Le verifiche tecniche Renault infatti a fine corsa stabilivano che la vettura del vincitore in pista Lammers aveva il rapporto al cambio della quinta marcia più corto rispetto a quello previsto dal regolamento. Così l'olandese Bleekemolen che con Lammers (suo connazionale) aveva dato vita ad una gara appassionante, si è ritrovato la vittoria in tasca. Al via Massimo Sigala dalla seconda fila infila bene Gouhier, pole position e lo svizzero Krucker un po' la sorpresa delle qualificazioni. Alla Tosa Sigala precede tutto il gruppo in cui avviene il solito botto (quattro vetture coinvolte). Ma già all'ingresso della variante bassa Lammers passa al comando; Sigala non si dà per vinto e lo risupera alla Tosa mentre del duello a due ne approfitta Bleekemolen per superare a sua volta Lammers. Al secondo passaggio dei 16 previsti Sigala è ancora primo davanti a Bleekemolen e a Lammers; seguono Gouhier e Schuetz. Ma poco dopo Bleekemolen va al comando e Lammers nello stesso giro supera Sigala il giro dopo superato anche da Gouhier; il secondo

italiano in gara Spinelli, settimo nelle prime battute è ora dodicesimo. Bleekemolen sembra poter prendere il largo ma Lammers recupera mentre Sigala è costretto a cedere il posto a Schuetz. I passaggi alla Tosa del nono e del decimo giro vedono un Lammers insidiare con ogni mezzo Bleekemolen. Il sorpasso avviene sempre alla Tosa all'inizio dell'undicesimo giro. Ma al tredicesimo giro Lammers sbaglia marcia alla variante bassa e Bleekemolen ripassa al comando; ma la sua leadership dura poco; Lammers lo sorpassa ancora alla Tosa e controllando l'avversario nel giro successivo taglia per primo il traguardo precedendo Bleekemolen, Gouhier, Schuetz e Sigala; Spinelli l'altro italiano del team Momo-Pilot è tredicesimo. Poi le verifiche tecniche e la squalifica di Lammers che per regolamento non potrà partecipare alla prossima gara a Digione.

(r. t.)

VELOCITÀ IN PISTA

Imola, 6-5-84

Coppa Europa R5 Turbo

3.a gara del campionato

La classifica: 1. M. Bleekemolen 16 giri in 35'07"231 alla media di 137,8 km/h; 2. Gouhier 35'09"190; 3. Schuetz 35'27"913; 4. Sigala 35'36"517; 5. Gabriel 35'43"069; 6. Colas 35'47"170; 7. Heger 35'47"348; 8. Jager 35'51"045; 9. Cochlin 35'52"595; 10. Taib 35'58"175; 11. Stanjek 35'59"076; 12. Spinelli 36'00"786; 13. Zimmermann 36'00"923; 14. Bauer 36'26"118; 15. Pareja 36'44"348; 16. Fuchs 36'44"781.

□ Giro più veloce il nono di Bleekemolen in 2'10"332 alla media di 139,213.

N.B. JAN LAMMERS vincitore effettivo della corsa è stato tolto di classifica per squalifica tecnica.

COPPA EUROPA RENAULT 5 TURBO (dopo 3 prove)

1. Schuetz punti 35; 2. Bleekemolen 34; 3. Gouhier 33; 4. Sigala 26; 5. Lammers 21; 6. Cochlin 13; 7. Colas 8; 8. Gabriel 6; 9. Taib 5; 10. Krucker, Becker e Heger 4; 13. Gicquel e Jager 3; 15. Bauer e Vaniersch.

TROFEO CADETTI

La terza a Modena

MONZA — Stefano Modena ha vinto la terza prova del Trofeo Cadetti Agip '84 al volante della Ellenne: alle sue spalle si sono classificati Musani in seconda posizione seguito da Formica e Ottini. Questi due ultimi sono stati i protagonisti con Aghemio, Bianchi e Mercatelli di una accesa battaglia nell'arco della gara, che ha avuto toni accesi, culminati nel pauroso incidente occorso a Cacciatori, il quale volava oltre il guard rail all'uscita della terza variante ribaltandosi più volte fortunatamente senza conseguenze. La vittoria di Modena è stata costruita giro dopo giro, grazie alla lotta che si è sviluppata alle sue spalle e che gli ha permesso di mantenere un certo vantaggio. Presenti anche i piloti della F. Monza 500.

(p.c.)

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Monza, 6 maggio 1984

Trofeo Cadetti Agip

Terza gara di campionato

Le classifiche

1. Modena (Ellenne) giri 22 in 23'18"94 alla media di 136,157 km/h; 2. Musani (Moschella) 23'26"47; 3. Formica (Giudici) 23'26"50; 4. Ottini (G.R.S.) 23'26"54; 5. Aghemio (Tatuus) 23'26"68; 6. Bianchi (Tatuus) 23'26"85; 7. Re (Gibertini) 23'31"51; 8. Ghidetti (Corsini) 23'40"31; 9. Verduci (Verduci) 23'43"71; 10. Mascheroni (Tatus) 23'43"87; 11. Benvisso (Santandrea) 23'44"04; 12. Mosete (Ermolli) 23'44"27; 13. Plazzalunga (Tatuus) 23'52"04; 14. Minellono (CRS) 23'52"19; 15. Nobili (CRS) 23'52"47;

□ Giro più veloce: di Modena, Bianchi e Ottini in 1.02'50"100 media kmh 138.528.

Classifica dopo la terza gara: 1. Mercatelli p. 15; 2. Verduci, Modena, Ottini 9; 5. Musani, De Bellis 6; 7. Tralongo, Quatero, Formica 4; 10. Aghemio, Lavaggi, Notarnicola 2; 13. Gazzanica, Ghidetti, Bianchi 1.

Ordine di arrivo e classifica F. Monza 500 cc: 1. Cirelli 15 giri in 18'27"48; 2. Castagna in 19'06"96; 3. Sada 19'21"47; 4. Ferrari 19'22"04; 5. Gibelli 19'32"40; 6. Marchio 19'32"61.

NIVA [®] PRODUCE VALVOLE

PER QUALSIASI MOTORE

SPEDIZIONI CONTRASSEGNO OVUNQUE

PER INFORMAZIONI
E PREVENTIVI

0323 - 80473

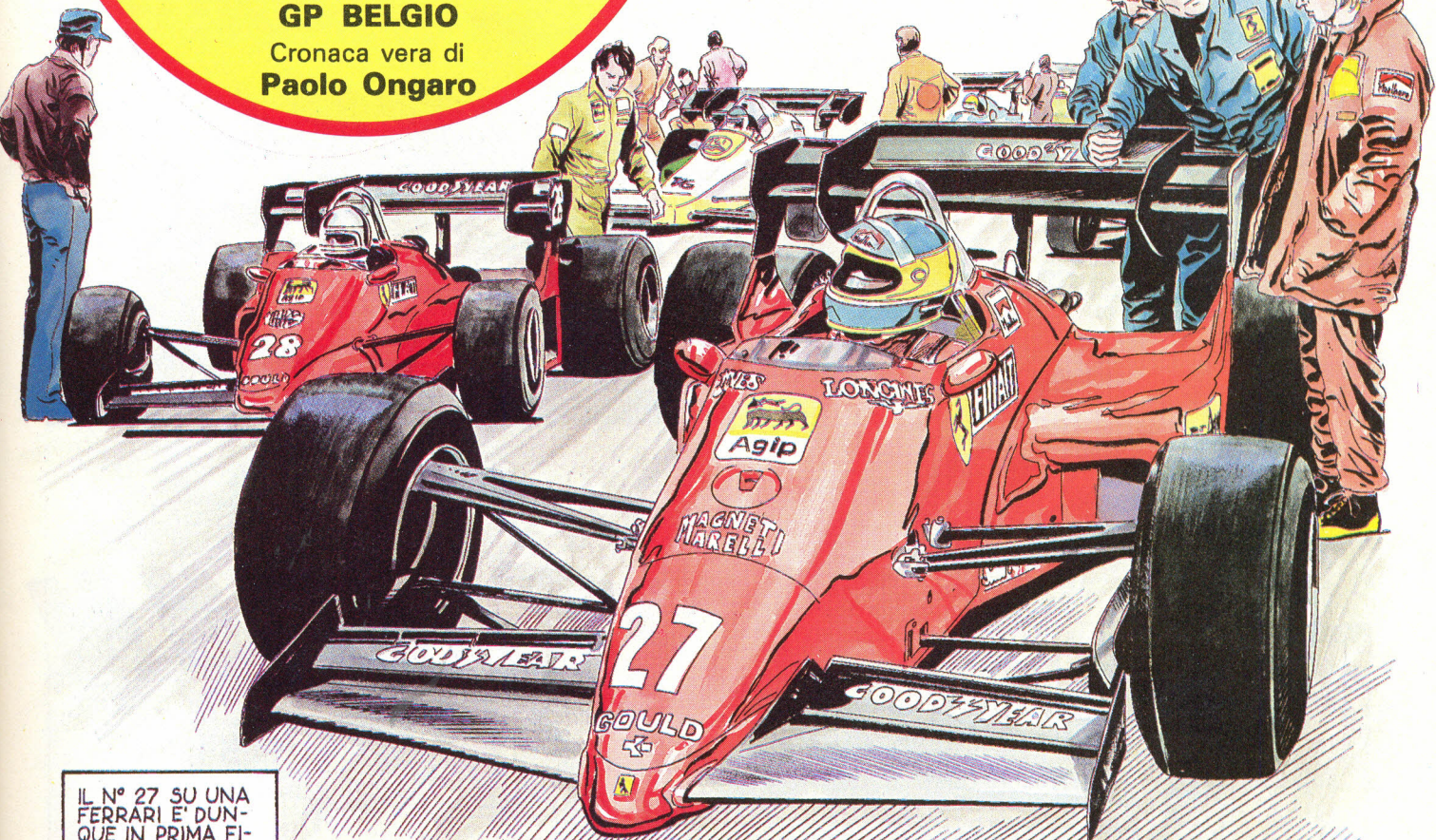
IL GIALLO DELLA FORMULA 1

TERZA PUNTATA
GP BELGIO

Cronaca vera di
Paolo Ongaro

DOPO DUE ANNI SI RITORNA A ZOLDER, IN BELGIO, PER LA TERZA PROVA DEL CAMPIONATO MONDIALE.

E' LA 102^a POLE POSITION PER MARANELLO, LA PRIMA IN ASSOLUTO PER ALBORETO, SEGUITO DAL COMPAGNO ARNOUX.

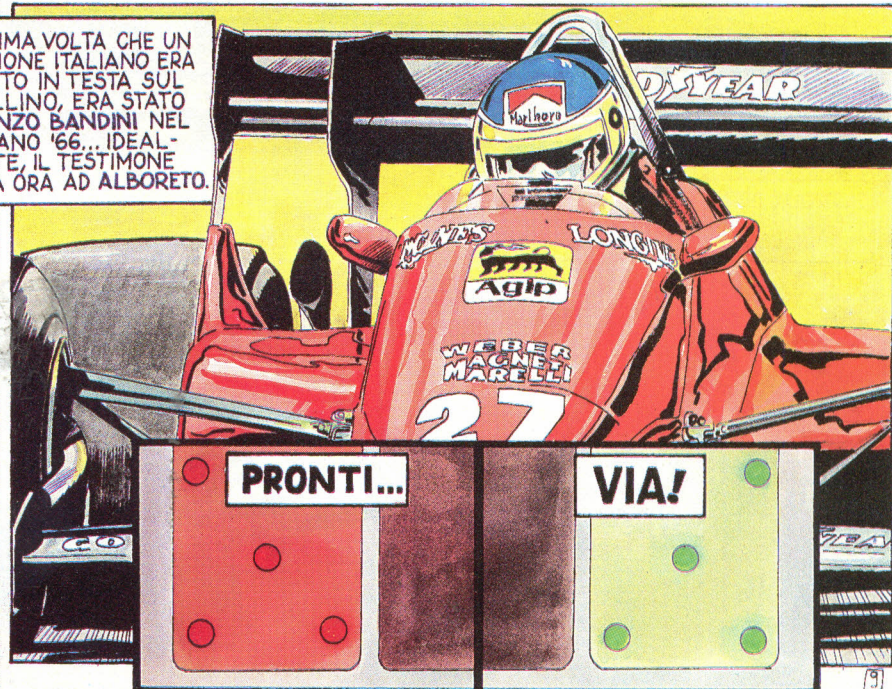


IL N° 27 SU UNA FERRARI E' DUNQUE IN PRIMA FILA. I RICORDI SI FANNO TRISTI... GILLES E' ANCORA VIVO NELLA MEMORIA DEI TIFOSI...

IN SETTIMANA E' STATO SCOPERTO UN MONUMENTO AL CAMPIONE SCOMPARSO SU QUESTA PISTA, MA IL "REGALO" PIU' BELLO PER VILLENEUVE E' LA POSIZIONE DELLA SUA FERRARI...



L'ULTIMA VOLTA CHE UN CAMPIONE ITALIANO ERA PARTITO IN TESTA SUL CAVALLINO, ERA STATO LORENZO BANDINI NEL LONTANO '66... IDEALMENTE, IL TESTIMONE PASSA ORA AD ALBORETO.

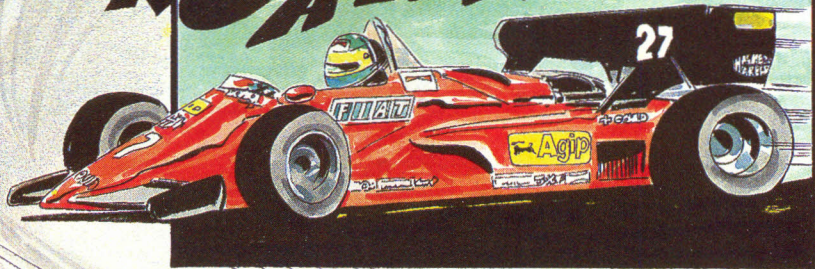




PARTE BENE IL MILANESE DELLA FERRARI, MENTRE ARNOUX SI FA RISUCCHIARE DALLA RENAULT DI WARWICK...

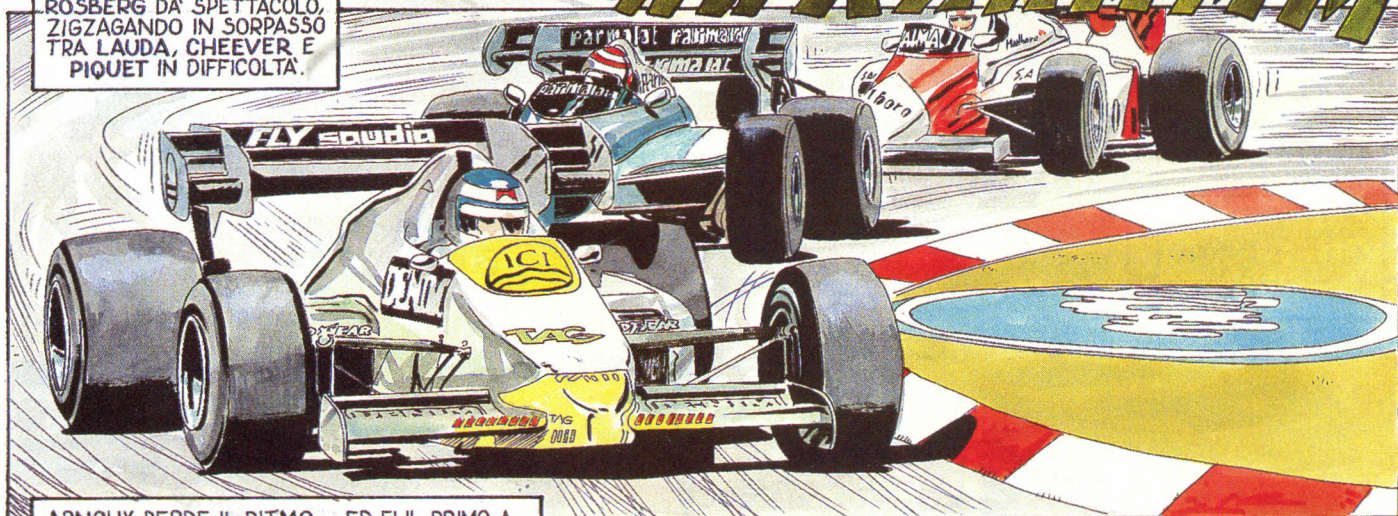
...E MENTRE ALBERTO SE NE VA...

ROARRRN

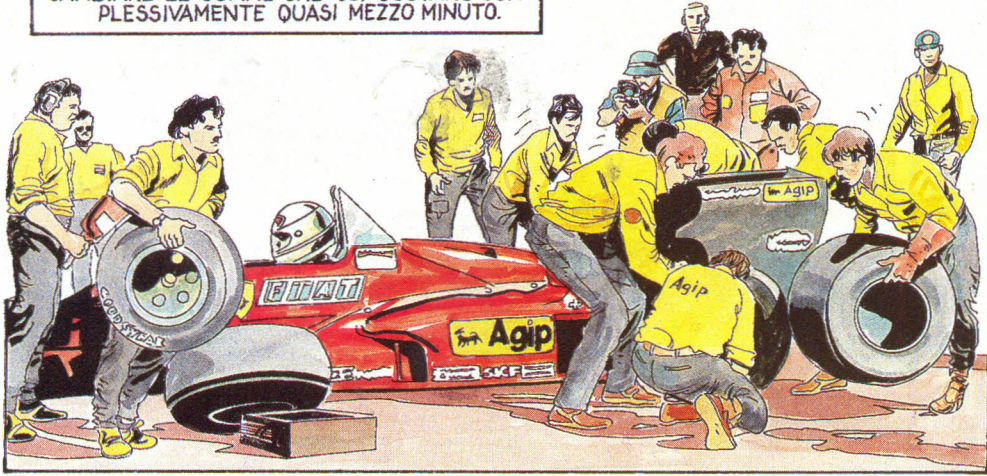


WWRRAAMMM

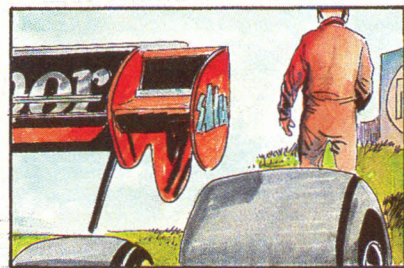
ROSBERG DA' SPETTACOLO, ZIGZAGANDO IN SORPASSO TRA LAUDA, CHEEVER E PIQUET IN DIFFICOLTÀ.



ARNOUX PERDE IL RITMO... ED E' IL PRIMO A CAMBIARE LE GOMME CHE' GLI COSTANO COMPLESSIVAMENTE QUASI MEZZO MINUTO.

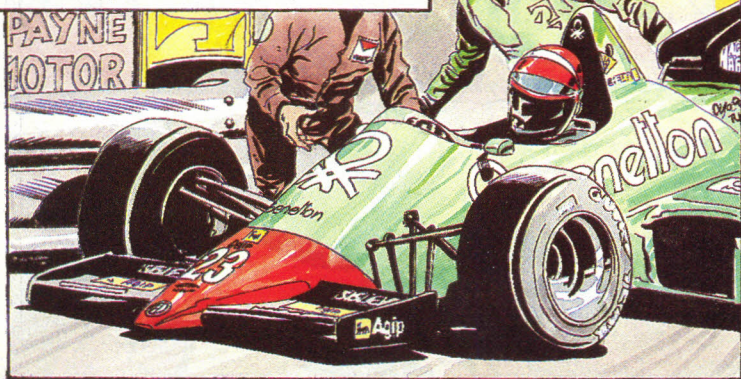


LA MCLAREN, CHE NEI DUE GRAN PREMI PRECEDENTI SI ERA IMPOSTA SENZA DISCUSSIONE, VIENE TRADITA DA QUEI MOTORI PORSCHE CHE MOLTI AVEVANO GIÀ INDICATO "GIUSTIZIERI" PER GLI ALTRI PRETENDENTI AL TITOLO.



ANCHE LAUDA, DOPO PROST, DEVE ABBANDONARE.

L'ALFA PERDE PATRESE NELLE PRIME BATTUTE E A META' GARA ANCHE CHEEVER, PER ROTTURA DEL MOTORE.



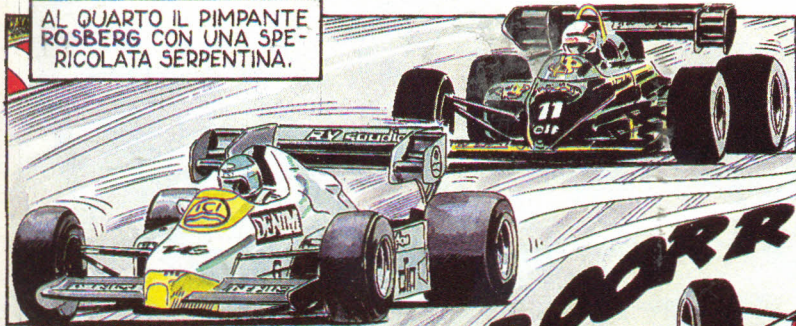
CONTINUA INTANTO, TALLONATO DA WARWICK, IL MONOLOGO DELLA FERRARI DI ALBORETO... UN SOLO ATTIMO DI SBANDAMENTO... FINISCE LUNGO IN CURVA, MA E' SUBITO DI NUOVO IN PISTA CON GRANDE ABILITA' E UN PO' DI FORTUNA.

LA PRESUNTA CRISI E' SCACCIATA DALLO STAFF TECNICO DELLA FERRARI, GIUNTO A ZOLDER COME AL CAPEZZALE DI UN MALATO. IN BREVE, CON PICCOLI CAMBIAMENTI SULLE VETTURE, LE HANNO RESE DI NUOVO COMPETITIVE, RIDANDO LORO AFFIDABILITA'.

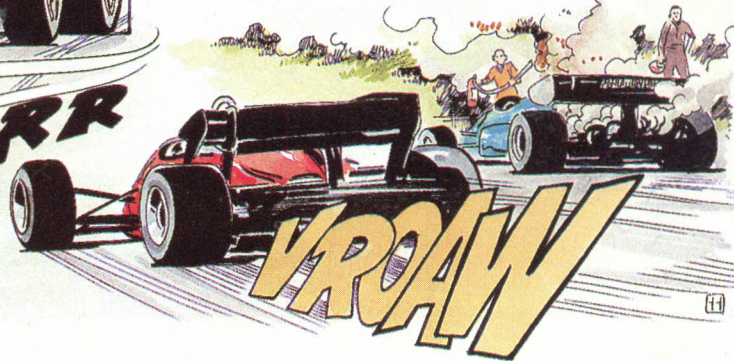
SKREII

ANCHE ARNOUX RINVIENE FORTISSIMO. ABILMENTE, SI PORTA AL TERZO POSTO...

AL QUARTO IL PIMPANTE ROSBERG CON UNA SPERICOLATA SERPENTINA.



DOPO LA McLAREN E L'ALFA E' LA VOLTA DELLA BRABHAM. PIQUET ROMPE IL MOTORE E DEVE ABBANDONARE LA MACCHINA FUMANTE. SOTTO I SUOI OCCHI SFRECCIA ALBORETO, LANCIATO ALLA VITTORIA.



VROAW

WRRRAAAAAAAAAA

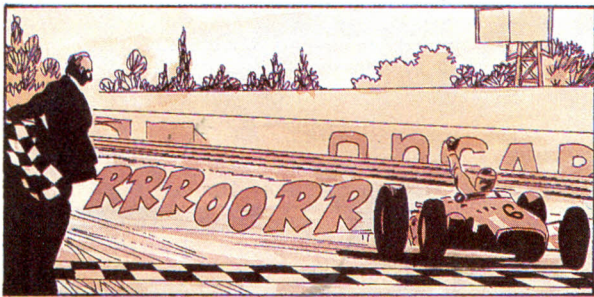


MENTRE ROSBERG RIMANE A SECCO, LA VETTURA COL N° 27 VINCE. LA STESSA CHE FU DI VILLENEUVE E CHE ORA E' DI ALBORETO... GIOIA E COMMOZIONE DEI FERRARISTI SI CONFONDONO...



L'ULTIMA VITTORIA ITALIANA SUL "CAVALLINO" E' DI BEN 18 ANNI PRIMA, CON SCARFIOTTI!

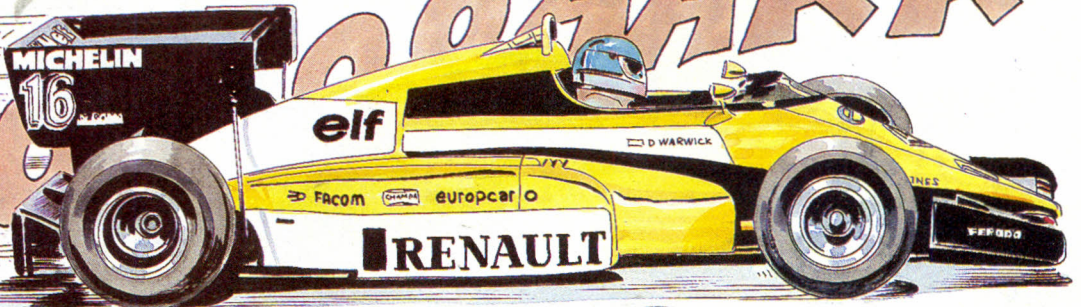
SECONDO E' WARWICK SU RENAULT...



RRROORR

OOOAAARR

WROO

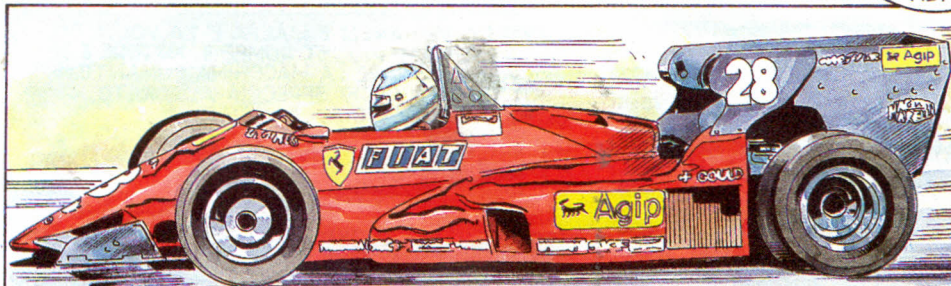


...E TERZO ARNOUX, AL QUALE FORSE SFUGGE LA PIAZZA D'ONORE, A CAUSA DI UN TESTA-CODA.

© Polo 1984

IN CLASSIFICA PROST E' SEMPRE PRIMO A 15 PUNTI, SEGUITO DA WARWICK A 10; ALBORETO, LAUDA E ROSBERG A 9. FERMA LA McLAREN A 24 PUNTI, LA FERRARI E' SECONDA CON 13 NELLA CLASSIFICA COSTRUTTORI, E ALBORETO...

NESSUN PROBLEMA SINO ALLA FINE, SE NON UN PICCOLO ERRORE DI TRAIETTORIA QUANDO ERO SENZA GOMME.



RRROORR

HO PREFERITO ALLARGARE, PIUTTOSTO CHE RISCHIARE DI PICCHIARE. LA MACCHINA HA VIAGGIATO COME UN OROLOGIO MODENESE!



**Giro per giro
il GP al computer**

MONDIALE F. 1

GIRI	ALBARETO	WARWICK	ARNOUX	ROSBERG	DE ANGELIS	BELLOF	SENNA	TAMBAY	SURER	PIQUET	PALMER	BALDI
1	1'28"110	1'28"746	1'29"157	1'40"533	1'31"637	1'38"908	1'42"599	1'34"842	1'39"602	1'34"055	1'42"954	1'43"691
2	1'22"264	1'22"460	1'22"939	1'25"696	1'23"927	1'25"088	1'27"115	1'24"327	1'26"048	1'24"120	1'29"314	1'28"098
3	1'21"864	1'22"495	1'22"177	1'23"568	1'24"219	1'25"232	1'24"848	1'23"525	1'25"440	1'23"120	1'27"630	1'26"754
4	1'21"553	1'22"299	1'22"180	1'23"766	1'23"078	1'24"780	1'25"251	1'23"711	1'24"430	1'22"420	1'26"876	1'26"100
5	1'21"389	1'21"927	1'22"756	1'22"488	1'23"847	1'23"747	1'24"298	1'23"079	1'24"239	1'23"271	1'26"917	1'25"621
6	1'21"185	1'22"030	1'22"873	1'22"925	1'22"902	1'23"540	1'23"895	1'23"015	1'25"141	1'22"858	1'27"430	1'26"057
7	1'21"833	1'22"160	1'23"144	1'22"680	1'22"503	1'25"503	1'23"590	1'23"345	1'24"661	1'22"649	1'26"688	1'26"671
8	1'21"046	1'21"997	1'22"446	1'22"791	1'23"029	1'23"605	1'23"914	1'23"936	1'24"363	1'22"565	1'26"144	1'26"246
9	1'21"054	1'22"216	1'22"245	1'24"162	1'23"231	1'22"682	1'24"538	1'23"038	1'27"122	1'22"150	1'25"973	1'25"779
10	1'20"960	1'21"557	1'21"959	1'22"025	1'22"279	1'22"370	1'23"282	1'23"205	1'24"377	1'22"449	1'27"131	1'25"729
11	1'21"208	1'21"246	1'22"357	1'21"316	1'22"115	1'24"014	1'23"015	1'23"060	1'24"262	1'21"886	1'26"247	1'25"584
12	1'21"281	1'21"262	1'22"247	1'21"858	1'22"606	1'23"926	1'22"926	1'23"095	1'23"956	1'21"450	1'26"664	1'26"461
13	1'21"996	1'21"245	1'22"029	1'22"443	1'22"472	1'23"677	1'23"203	1'23"271	1'23"837	1'22"015	1'26"578	1'26"323
14	1'21"412	1'21"564	1'22"680	1'22"654	1'22"300	1'22"616	1'23"377	1'23"398	1'24"036	1'22"068	1'29"008	1'26"307
15	1'21"707	1'22"200	1'22"169	1'22"016	1'22"358	1'23"242	1'24"578	1'24"489	1'23"813	1'22"399	1'27"652	1'30"277
16	1'22"217	1'21"304	1'22"769	1'21"285	1'22"365	1'23"428	1'24"985	1'24"216	1'24"517	1'22"137	1'26"420	1'26"985
17	1'21"667	1'24"684	1'23"720	1'21"835	1'23"290	1'22"855	1'24"385	1'25"807	1'24"732	1'23"810	1'32"809	1'32"837
18	1'21"344	1'21"273	1'25"329	1'21"912	1'24"550	1'22"850	1'23"934	1'25"046	1'24"579	1'22"908	1'29"968	1'33"817
19	1'21"303	1'23"094	1'22"653	1'21"725	1'22"902	1'24"334	1'23"551	1'26"982	1'24"390	1'22"669	1'31"075	1'28"327
20	1'20"727	1'22"166	1'22"807	1'21"826	1'22"676	1'24"277	1'25"105	1'24"408	1'26"251	1'22"525	1'31"478	1'28"505
21	1'20"755	1'21"514	1'22"632	1'22"715	1'22"849	1'24"333	1'25"521	1'24"115	1'25"566	1'22"578	1'28"361	1'32"563
22	1'21"172	1'22"008	1'26"351	1'23"056	1'22"707	1'25"532	1'24"523	1'24"451	1'27"193	1'24"244	1'31"821	1'27"698
23	1'23"105	1'22"622	1'23"929	1'21"851	1'23"108	1'24"284	1'28"043	1'26"164	1'25"637	1'23"776	1'31"515	1'27"949
24	1'21"633	1'22"303	1'23"027	1'23"878	1'25"819	1'22"093	1'27"029	1'28"882	1'25"611	1'22"956	1'30"189	1'27"005
25	1'21"831	1'22"570	1'30"397	1'22"189	1'24"203	1'21"696	1'24"582	1'53"365	1'25"343	1'23"504	1'31"951	1'28"869
26	1'21"948	1'22"564	1'55"872	1'23"109	1'23"288	1'21"908	1'24"472	1'26"831	1'25"519	1'23"675	1'29"488	1'31"092
27	1'21"101	1'23"172	1'23"263	1'22"132	1'23"717	1'21"650	1'25"181	1'25"003	1'26"085	1'22"230	1'31"206	1'31"845
28	1'21"431	1'22"958	1'23"210	1'21"658	1'23"014	1'23"625	1'24"186	1'24"375	1'25"633	1'22"221	1'33"042	1'31"668
29	1'21"043	1'21"996	1'25"092	1'22"589	1'23"534	1'23"535	1'24"623	1'24"787	1'24"915	1'23"182	1'29"561	1'28"338
30	1'21"981	1'22"154	1'23"048	1'21"967	1'26"981	1'22"828	1'24"950	1'24"743	1'25"223	1'22"450	1'31"812	1'27"983
31	1'21"458	1'22"914	1'23"693	1'23"223	1'23"693	1'21"733	1'24"424	1'25"216	1'25"403	1'22"792	1'35"167	1'27"445
32	1'21"307	1'22"906	1'23"479	1'22"442	1'23"452	1'23"578	1'24"292	1'25"700	1'25"083	1'25"291	1'30"305	1'26"848
33	1'21"366	1'24"144	1'22"166	1'22"100	1'23"916	1'23"123	1'24"445	1'25"375	1'25"252	1'24"665	1'28"751	1'32"153
34	1'24"660	1'49"809	1'23"171	1'22"017	1'24"385	1'22"755	1'27"898	1'24"029	1'27"377	1'25"631	1'29"730	2'08"536
35	1'22"500	1'22"194	1'22"106	1'24"460	1'25"222	1'22"331	1'52"621	1'25"359	1'25"843	1'24"218	1'32"699	1'30"797
36	1'21"455	1'23"775	1'23"126	1'23"595	1'24"904	1'22"944	1'27"279	1'33"589	1'26"213	1'24"155	1'31"419	1'29"706
37	1'21"385	1'24"135	1'21"946	1'22"952	1'26"497	1'22"687	1'25"473	1'25"567	1'25"539	1'25"780	1'31"479	1'29"284
38	1'21"918	1'23"676	1'21"851	1'23"364	1'23"443	1'22"214	1'29"286	1'25"220	1'24"956	1'23"804	1'32"783	1'30"782
39	1'21"355	1'22"974	1'22"070	1'23"873	1'23"842	1'23"627	1'25"301	1'25"547	1'25"063	1'23"631	1'37"785	1'28"260
40	1'46"982	1'25"034	1'21"887	1'24"881	1'23"398	1'23"679	1'26"073	1'24"281	1'26"353	1'25"540	1'37"426	1'30"357
41	1'22"329	1'25"066	1'21"222	1'24"321	1'22"871	1'22"866	1'23"949	1'25"497	1'26"834	1'24"568	1'40"197	1'27"170
42	1'21"760	1'22"726	1'23"384	1'24"040	1'26"723	1'26"384	1'24"725	1'25"201	1'27"318	1'28"899	2'37"352	1'28"112
43	1'22"354	1'22"671	1'25"146	1'26"875	1'23"948	1'24"141	1'25"803	1'28"264	1'25"990	1'24"960	1'34"461	1'34"450
44	1'23"578	1'23"388	1'25"664	1'53"644	1'25"450	1'25"225	1'23"838	1'25"261	1'25"445	1'24"426	1'30"214	1'29"247
45	1'22"233	1'22"793	1'22"866	1'23"207	1'23"465	1'24"063	1'26"344	1'26"115	1'24"781	1'24"125	1'29"315	1'29"298
46	1'22"139	1'22"549	1'23"301	1'23"408	1'23"365	1'23"061	1'23"857	1'23"597	1'25"109	1'24"256	1'28"520	1'28"285
47	1'22"942	1'22"245	1'23"720	1'23"865	1'23"300	1'23"285	1'23"548	1'24"992	1'26"402	1'23"430	1'27"707	1'28"000
48	1'23"244	1'22"708	1'21"791	1'22"530	1'24"054	1'25"880	1'23"155	1'24"722	1'24"965	1'22"949	1'30"050	1'26"823
49	1'22"633	1'23"062	1'21"964	1'21"641	1'23"192	1'24"948	1'25"542	1'24"800	1'32"874	1'22"701	1'28"385	1'26"728
50	1'22"207	1'23"740	1'23"597	1'23"856	1'23"485	1'22"478	1'23"041	1'23"490	1'25"686	1'22"181	1'27"200	1'27"901
51	1'21"844	1'22"536	1'21"595	1'21"653	1'23"193	1'21"669	1'23"436	1'25"030	1'25"132	1'22"417	1'31"855	
52	1'21"974	1'23"188	1'21"122	1'21"289	1'22"626	1'21"875	1'25"192	1'24"576	1'25"430	1'23"089	1'29"197	1'27"778
53	1'21"357	1'25"188	1'23"332	1'23"434	1'22"127	1'22"129	1'23"014	1'22"455	1'25"801	1'23"128	1'32"719	1'27"751
54	1'22"278	1'22"735	1'21"852	1'21"945	1'23"576	1'23"242	1'23"889	1'22"298	1'25"272	1'22"179	1'29"044	1'30"866
55	1'21"518	1'22"020	1'22"820	1'23"739	1'25"230	1'24"928	1'25"991	1'22"875	1'25"368	1'22"874	1'35"666	
56	1'21"911	1'22"708	1'20"347	1'22"882	1'24"644	1'24"852	1'24"194	1'23"084	1'25"556	1'24"751	1'28"084	
57	1'21"906	1'22"838	1'21"162	1'23"350	1'23"250	1'23"402	1'24"763	1'23"468	1'26"170	1'23"905	1'27"445	
58	1'21"611	1'23"038	1'21"199	1'22"190	1'24"304	1'28"263	1'22"633	1'26"603	1'26"649	1'23"952	1'27"080	
59	1'21"352	1'22"998	1'23"534	1'22"992	1'24"528	1'22"501	1'25"437	1'32"561	1'25"898	1'23"733	1'26"326	
60	1'24"223	1'22"469	1'25"067	1'23"284	1'22"272	1'21"966	1'23"467	1'22"754	1'25"655	1'25"573	1'27"094	
61	1'21"942	1'23"060	1'20"690	1'24"072	1'24"156	1'25"211	1'22"658	1'26"440	1'25"986	1'25"094	1'27"094	
62	1'22"538	1'22"419	1'20"026	1'20"527	1'24"392	1'42"264	1'23"464	1'26"888	1'25"620	1'22"178	1'33"128	
63	1'22"288	1'23"053	1'19"693	1'21"234	1'23"759	1'23"198	1'23"786	1'26"342	1'30"462	1'22"130	1'30"090	
64	1'22"691	1'22"002	1'19"294	1'21"860	1'25"421	1'23"794	1'24"683	1'25"497	1'27"044	1'24"051	1'30"545	
65	1'23"054	1'24"497	1'50"868	1'23"230	1'26"405	1'23"383	1'25"011	1'36"785	1'27"390	1'25"782		
66	1'24"522	1'22"407	1'21"626	1'23"784	1'27"761	1'23"312	1'24"099	1'34"361	1'27"185	1'25"781		
67	1'24"928	1'23"027	1'24"250	1'24"466	1'26"128	1'23"717	1'24"739	1'26"801	1'27"483			
68	1'25"633	1'30"413	1'22"409	1'23"531	1'26"563	1'24"357	1'24"633	1'26"454	1'30"657			
69	1'25"058	1'24"483	1'21"914	1'25"630	1'27"077	1'24"675						
70	1'25"595	1'25"060	1'23"424									



ALBARETO



WARWICK



ARNOUX



ROSBERG



DE ANGELIS

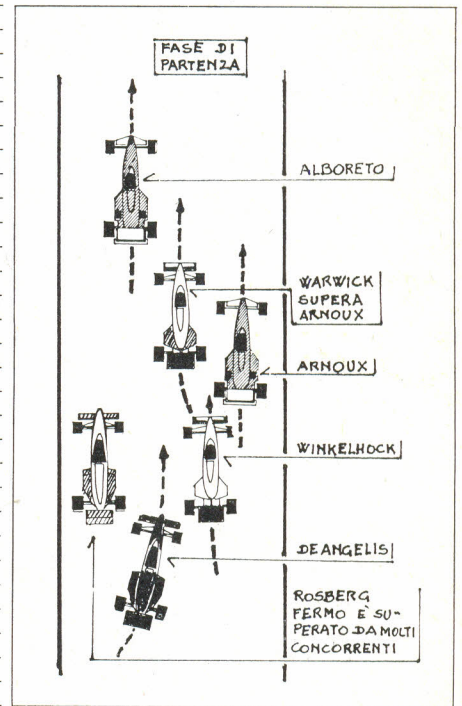


BELLOF

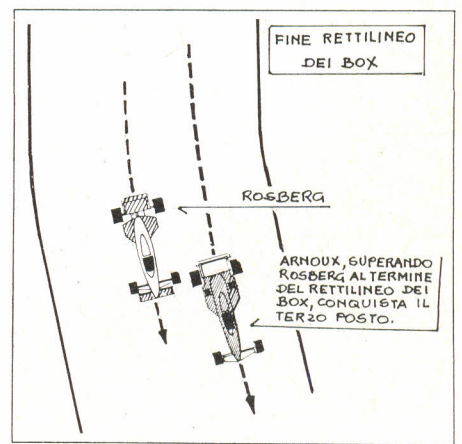
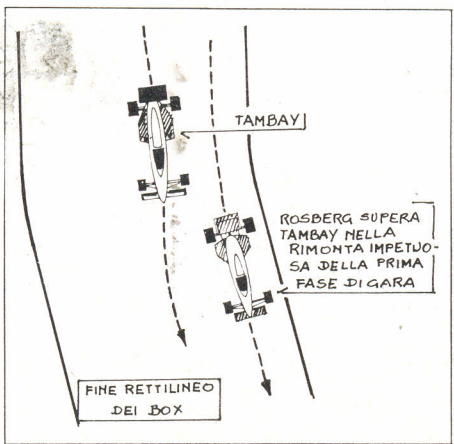
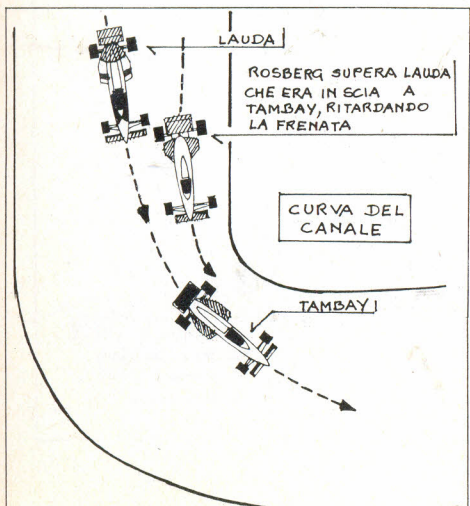
I tempi preceduti da un quadratino corrispondono al giro più veloce di ogni pilota
Il tempo del giro più veloce in assoluto è invece preceduto da un pallino

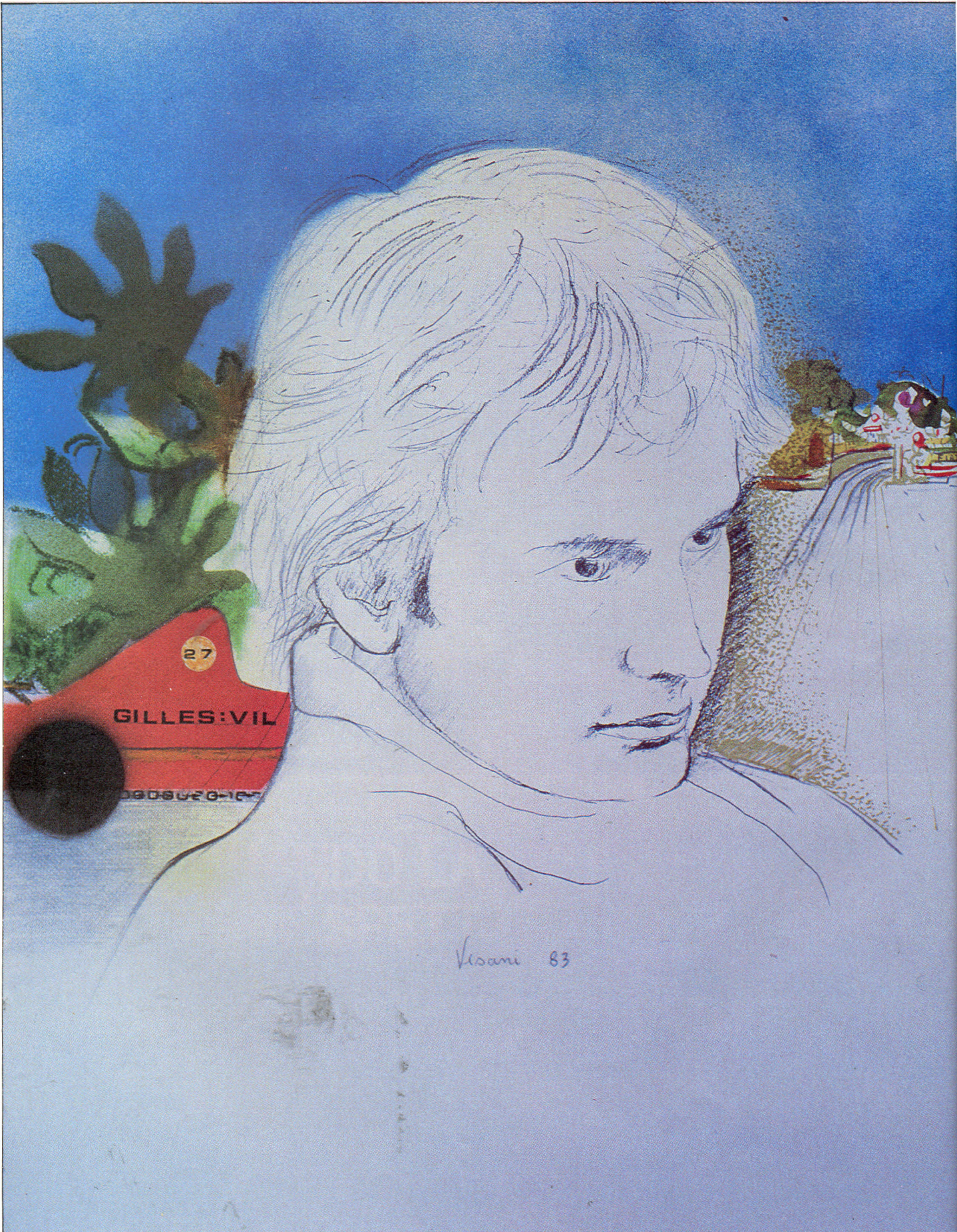
GP BELGIO REPLAY

BRUNDLE	FABI	DE CESARIS	WINKELHOCK	LAUDA	CHEEVER	LAFFITE	HESNAULT	BOUTSEN	GHINZANI	MANSELL	PROST	PATRESE	CECOTTO
1'39"193	1'37"910	1'35"284	1'30"257	1'35"780	1'33"768	1'39"912 1	1'41"438	1'36"342	1'38"341	1'37"620	1'32"910	1'32"488	1'28"744 1
1'25"294	1'25"040	1'25"157	1'23"150	1'24"790	1'24"411	1'26"707	1'27"702	1'24"983	1'25"099	1'25"353	1'24"298	1'24"430	
1'25"096	1'23"089	1'23"111	1'22"842	1'24"058	1'24"181	1'25"221	1'25"116	1'23"960	1'24"252	1'25"905	1'22"959		
1'24"626	1'23"462	1'23"606	1'22"246	1'23"160	1'23"289	1'24"314	1'24"568	1'23"657	1'23"740	1'24"004	1'22"879		
1'23"820	1'23"315	1'22"966	1'21"754	1'23"452	1'22"905	1'26"398	1'25"618	1'23"874	1'23"367	1'24"536	1'24"150		
1'23"644	1'24"807	1'24"645	1'22"491	1'24"298	1'23"479	1'24"064	1'25"440	1'24"678	1'23"984	1'23"614			
1'25"414	1'23"147	1'24"222	1'23"015	1'23"666	1'23"384	1'23"817	1'26"393	1'31"874	1'25"316	1'25"604			
1'23"780	1'23"435	1'25"116	1'23"155	1'24"383	1'22"946	1'24"088	1'25"073	6'13"200	1'23"414	1'23"590			
1'23"037	1'23"084	1'24"455	1'22"400	1'22"917	1'22"584	1'23"730	1'24"984	1'23"055	1'23"709	1'22"374			
1'22"324	1'24"021	1'24"592	1'22"188	1'22"073	1'22"321	1'23"164	1'24"967	1'22"838	1'23"096	1'22"674			
1'23"462	1'23"598	1'24"607	1'22"460	1'22"658	1'22"149	1'23"878	1'25"408	1'23"972	1'24"084	1'24"043			
1'24"000	1'22"204	1'23"785	1'22"598	1'21"853	1'22"214	1'25"788	1'24"930	1'23"232	1'23"304	1'23"765			
1'23"650	1'22"464	1'24"468	1'22"888	1'23"098	1'22"443	1'24"403	1'24"116	1'22"560	1'23"309	1'26"245			
1'22"876	1'22"599	1'23"380	1'22"385	1'23"788	1'22"741	1'23"804	1'25"256	1'22"922	1'32"754	2'10"023			
1'23"004	1'22"812	1'23"224	1'22"070	1'23"555	1'22"262	1'23"814	1'23"945	1'29"013					
1'23"471	1'22"763	1'23"357	1'23"096	1'24"073	1'21"941								
1'23"513	1'23"755	1'22"945	1'23"447	1'23"193	1'22"554								
1'23"577	1'23"963	1'22"797	1'24"277	1'22"333	1'23"891								
1'22"970	1'23"353	1'24"253	1'22"963	1'23"351	1'22"714								
1'23"797	1'25"422	1'23"422	1'22"811	1'23"206	1'22"936								
1'24"140	1'24"286	1'23"074	1'23"405	1'23"835	1'22"380								
1'24"211	1'23"257	1'24"232	1'24"452	1'22"228	1'24"055								
1'26"337	1'22"692	1'23"050	1'25"562	1'22"052	1'22"364								
1'23"899	1'22"817	1'23"055	1'23"281	1'23"090	1'24"187								
1'22"384	1'22"665	1'23"140	1'23"968	1'23"216	1'22"466								
1'22"390	1'22"651	1'22"864	1'24"229	1'23"636	1'23"263								
1'24"214	1'33"143	1'22"727	1'25"310	1'26"487	1'23"260								
1'23"477	1'25"308	1'22"327	1'23"258	1'25"071	1'21"703								
1'23"051	1'22"313	1'22"800	1'23"466	1'24"746									
1'22"654	1'22"581	1'23"391	1'23"947	1'30"833									
1'23"513	1'22"358	1'23"038	1'23"268	1'47"541									
1'23"327	1'22"627	1'24"055	1'23"359	1'23"789									
1'25"774	1'26"406	1'22"818	1'31"613	1'23"950									
1'23"441	1'22"884	1'22"583	2'05"009	1'24"625									
1'23"269	1'23"295	1'22"334	1'25"414	1'28"639									
1'22"751	1'22"734	1'31"180	1'26"085										
1'23"014	1'23"532	2'09"885	1'26"867										
1'22"655	1'22"418	1'29"920	1'23"923										
1'22"932	1'22"425	1'28"598	1'23"786										
1'22"836	1'21"812	1'28"992											
1'22"903	1'22"284	1'29"438											
1'23"445	1'22"267	1'28"737											
1'26"824													
1'25"646													
1'23"955													
1'26"545													
1'27"280													
1'23"918													
1'23"306													
1'23"536													
1'27"576													



II GP alla moviola di ARCE





Visani 83

Due anni fa la tragedia di Gilles Villeneuve a Zolder

8 maggio 1982

La vicenda umana e sportiva del pilota canadese verrà trasferita sul palcoscenico da una compagnia bolognese. In queste pagine vi anticipiamo alcuni brani della prima stesura del copione

NEL MONDO della F. 1 è nato un nuovo idolo, Michele Alboreto. Una decina di giorni fa a Zolder ha firmato una affascinante pagina della storia dell'automobilismo: un italiano aveva portato di nuovo una Ferrari alla vittoria dopo un'attesa durata 18 anni. L'evento è stato definito «magico» per le sue molteplici componenti: il come (imprevedibile), il quando (storico) e soprattutto il dove, appunto Zolder. Qui, esattamente due anni fa (8 maggio 1982) era scomparso tragicamente Gilles Villeneuve, pilota Ferrari (la stessa macchina n. 27), uomo di tutti. Il tempo non ha cancellato il ricordo di quel tragico sabato, anzi ha contribuito a rinforzare l'immagine del piccolo canadese fino a conferirle la dimensione di mito. Che sopravvive e sopravviverà negli anni nonostante la comparsa all'orizzonte del nuovo beniamino dei ferraristi. Questi dunque, al di là degli avvenimenti contingenti, per tutti gli sportivi sono rimasti i giorni di Gilles. In Canada come a Zolder e a Imola si è fatto a gara nell'onorare la memoria, nel dire che Villeneuve «resterà» nel tempo. Oltre a quattro monumenti, contribuisce a questa volontà anche un testo scritto da Gian Marco Montesano, venuto pronto in questi giorni e che sarà portato sui palcoscenici in ottobre. Ne abbiamo parlato nello scorso numero di Autosprint preannunciandone la imminente pubblicazione su queste pagine. Manteniamo la promessa oggi credendo di fare cosa grata a tutti coloro che hanno amato Gilles. Dalla «piece» di Villeneuve non daremo la stesura integrale bensì solo qualche passo per non togliere a coloro che vorranno vederla in teatro il piacere di scoprire via via il sottile gioco dei sentimenti, l'accavallarsi delle emozioni e degli avvenimenti drammatici che impregnarono quei giorni di due anni fa tra Imola e Zolder. Soprattutto, per non togliere il gusto di scoprire come si può trasportare un box, un gruppo di macchine, una pista sulla angusta scena di un palcoscenico.

È LA SECONDA volta che un dramma sportivo trova accoglienza nel repertorio teatrale: la prima volta fu per Fausto Coppi. Ora è per Gilles Villeneuve. Perché? «Non ci bastava — ha scritto l'autore nello scorso numero di Autosprint — dire che Gilles è entrato nella leggenda, occorreva portare Gilles oltre la mitologia esclusivamente sportiva e farlo diventare romanzo, repertorio teatrale, farlo vivere e rivivere e volare tutte le sere... Crediamo di avere offerto attraverso il teatro una dimensione durevole e universale ad un avvenimento tragico che ci ha stretto il cuore, per collocarlo al riparo della ben nota smemoratezza degli uomini». E come è stata trasferita sulla scena la tragica vicenda di Gilles? Il dram-

ma di Montesano non è cronaca degli eventi, ma «riflessione» su di essi; riflessione che ciascuno potrà liberamente interpretare così come l'autore ha interpretato attraverso i dialoghi inventati le emozioni e i sentimenti accavallatisi nei giorni fra Imola e Zolder. La «piece», intitolata «Pole position», oltre al protagonista Villeneuve si dipana intorno ad altri pochi personaggi: un antagonista (Pironi), il Commendatore (una figura superiore, presente ed assente, quasi la rappresentazione del Destino), due meccanici, un tecnico, tre giornalisti, il Consigliere, la ragazza, un bambino. Il dramma ha inizio al box Ferrari durante le prove per il GP di San Marino. Al termine rimangono soli Gilles e un meccanico.

(.....)

GILLES - Se andiamo davanti io e Didier cosa si fa?

MECCANICO - Questa è la tua corsa, si sente nell'aria, anche se le Renault sono andate forte in prova si sente che c'è qualcosa. Qualcosa che dice: forza Gilles, vai tocca a te. È il pubblico...

GILLES - Sarebbe bello finire con René, come a Digione. Con questo pubblico...

MECCANICO - Se succede qui, diventano matti, ti fanno Santo... Che roba eh? Un duello così. Ne puoi vedere delle corse, tutta acqua fresca. Anche quell'Arnoux però, bel corridore...

GILLES - Arnoux va, sono pochi come lui, gli piace correre.

MECCANICO - Se penso che il Comitato col «ragioniere» in testa vi hanno fatto un processo per Digione...

GILLES - Un rimprovero. Oggi non vogliono

più correre così, non un processo... Ma non è per la sicurezza, è... è una questione di stile, gli sponsor, i soldi, il team, è una mentalità...

MECCANICO - E li chiami piloti, ma dove vogliono andare?

GILLES - Sono i migliori.

MECCANICO - Ah sicuro, quando hanno la macchina super riescono anche a vincere, qualche volta. Comunque quando noi cominciamo a funzionare come si deve, quando la scuderia funziona, vanno poco lontano. Ti ricordi Monza? Primo e secondo Jody e te... E potevi passare...

GILLES - No, Jody campione, prima guida e io aviatore. Io ho tempo, è giusto così (malizioso). Non era tanto facile passare Jody...

MECCANICO - Dai Gilles, si vedeva grosso come una casa che eri il più veloce; il fatto è che l'avevi promesso, stai tranquillo Jody...

GILLES - No, non era facile passare Jody. Tutto okay. Giusto Così...

LA CORSA di Imola la ricordate tutti come andò. Gran duello Pironi-Villeneuve, quel cartello «slow», la vittoria di Didier l'amarrezza di Gilles, la strenua difesa di Pironi al «diritto» di vincere, poi la famosa frase di Gilles: E adesso cercatevi un altro pilota... Quindici giorni dopo, c'è Zolder. Si prova, le Renault sono ancora le migliori, anche Piquet e Alboreto sono davanti alle Ferrari. Gilles è silenzioso, aspro, amareggiato.

(.....)

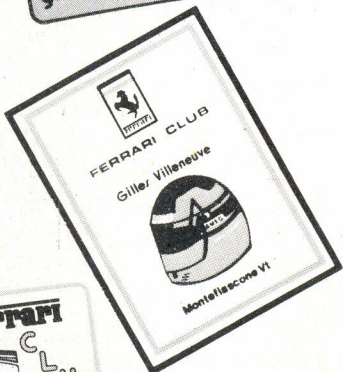
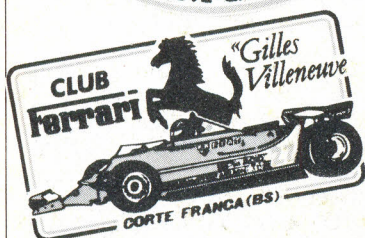
Suona ancora il telefono e Gilles risponde, questa volta in italiano, con una voce che tradisce molta stanchezza, oppure una grande distanza.

GILLES - Allò.. allò.. Pronto.. Sì, Gilles.. Sì, sì, buon giorno... va bene... sì, bene... no, niente problemi, ho già detto.. ho già detto cosa penso.. no, Imola non c'entra più, finito... sì, proprio finito, terminé, sì... finito, tutto, tutto... Come? Ho detto che... no, no, non ci pensiamo più, ieri non potevo fare di più, posso fare meglio del quinto posto, ma due secondi alla Renault non si prendono nemmeno qui... Pironi non so, è dietro, non mi interessa, Alboreto e Piquet sì, l'17" e qualcosa, si può migliorare... No, no, ho già detto... no, non ho amici, credevo.. no, niente amici, lui è come gli altri, niente team... Sì, sì, lo so, no, non ha colpa, è come gli altri... è un pilota, siamo piloti non amici, ognuno corre per sé... ho capito, stia tranquillo, non ho mai fatto... ci può contare.. grazie... grazie, ma.. lo so, no... non c'è solo lei, ci sono cose, ci sono altri che capisco solo adesso.. Ma non so, non sono italiano, ci metto del tempo per capire certe cose, ma quando le capisco, le capisco fino in

La «prima» a Modena

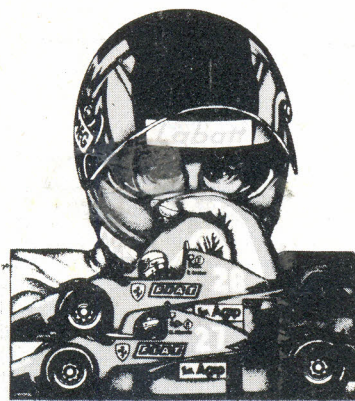
«POLE POSITION» andrà in scena all'inizio della prossima stagione teatrale, in ottobre, con «prima» a Modena. L'allestimento dello spettacolo è curato dalle compagnie «Teatro aperto» e «Florian Air-force» di Bologna. Il regista sarà Guido Ferrarini che è stato coautore con Montesano nella stesura dell'altro dramma sportivo «Un uomo solo al comando... Fausto Coppi». Gian Marco Montesano, autore di «Pole position» vive tra Parigi e Roma. Nel 1982 ha vinto il Premio Flaiano per la drammaturgia e il Premio Anticoli-Corrado per il teatro. A Parigi collabora ad alcune riviste filosofiche come *Babylone* e *Traves*. Tra le opere di maggior rilievo scritte da Montesano ricordiamo «Wagner», «Un uomo solo al comando... Fausto Coppi» e «Fascino».

segue



Quanti club per Villeneuve!

Attualmente i Ferrari Club regolarmente registrati presso la Casa di Maranello sono oltre 350. Una buona metà di essi è scaturita dalla «febbre Villeneuve». Al pilota canadese tuttora vengono intitolati nuovi Ferrari Club. Qui sopra ne diamo una piccola scelta, fatta a caso. A Gilles sono stati intitolati anche trofei, libri, gare, scuderie, strade, curve, un autodromo che rimarranno nel tempo assieme ai quattro monumenti (Imola, Zolder, Montreal, Erbè) come perenne testimonianza di affetto. A scolpirne la figura nella memoria adesso c'è anche questa «pièce» scritta e allestita da un gruppo bolognese che ha giudicato la vicenda umana e sportiva di Villeneuve degna di essere portata sul palcoscenico.



Ferrari club
GILLES VILLENEUVE
VAREDO

Gilles Villeneuve

segue

fondo, per sempre... lo so, ma non c'è solo lei, lei non era là col cartello in mano... io posso perdere come tutti, chiunque mi può battere in una corsa, non è un problema... lo so... no, le ripeto... ripeto che se lo so non passa, né lui né un altro, ma questa volta non si poteva rischiare... so capire quando è utile anche al team, questa volta non si poteva rischiare niente, era stupido rischiare, e lui è passato, ma non succede più, ho imparato... no, faccio il mio dovere, se si va fuori, tant-pis, se ne parla dopo, ma intanto... ma no, stia tranquillo, sono cose che si dicono, io so quello che faccio... grazie... no, niente può essere come prima, è finito qualcosa, non c'è più, finito... sì va bene, è meglio... sì non adesso... come sempre, per vincere la corsa... sì, ho capito, come sempre, per vincere... Arrivederci, sì... speriamo.

Depone il ricevitore, scuote la testa e si siede da qualche parte. Dall'altra parte della scena intanto continua il dialogo fra Pironi e la ragazza.

È sabato 8 maggio, continuano le prove. Si arriva verso il termine della sessione valida per lo

schieramento. Pironi fa meglio di Gilles.

GILLES - Ho ancora un treno di gomme...

IL MECCANICO - Fanno tre giri, hai solo un giro buono.

IL TECNICO - C'è un sacco di gente che va piano, cosa vuoi fare con quelle gomme che hai?

GILLES - Provare, con un po' di fortuna...

IL TECNICO - Puoi anche provare, ma senza cercare il miracolo, okay?

GILLES - Cosa c'è? Proviamo sempre fino all'ultimo...

IL MECCANICO - C'è troppa gente che va piano, aspetta che la pista sia libera. Non hai le gomme buone.

GILLES - È sempre così, ci sono sempre quelli che vanno piano, è questione di fortuna...

IL TECNICO - Ah, no! Non parlare di fortuna perché non c'è niente da rischiare in queste condizioni...

IL MECCANICO - Prova qualcosa per la corsa, vuoi provare i baffi...

GILLES - Provo per il tempo, anche per un decimo e 28 centesimi...

IL MECCANICO - Perché Gilles, perché?

GILLES - Ho fatto dei tempi con una macchina che non stava in pista, adesso si può fare meglio.

IL TECNICO - Non sempre, non ti abbiamo mai chiesto di fare l'impossibile...

IL MECCANICO - Ci sono due secondi dalle Renault e hai solo un giro buono...

GILLES - Voglio fare quel giro. In un giro può cambiare tutto...

IL TECNICO - Se rompi qualcosa ti resta solo il muletto.

GILLES - Ho rotto solo delle macchine che erano da buttare via, che non potevano vincere...

IL MECCANICO - Stai tranquillo Gilles, adesso la macchina c'è e può diventare migliore. Questa volta tocca a te!

GILLES - Sì, tocca a me. Questa è la volta buona, tocca a me. Ci siamo.

Poi, il dramma che è nella memoria di tutti e che sconvolse il mondo sportivo e non. Ancora qualche scena e il sipario calerà anche su «Pole position». Tutto ciò ora è sulla carta. Da questo momento il regista è al lavoro per allestire lo spettacolo. Manca ancora un particolare importante: colui che dovrà impersonare Gilles. Dovrà essere un attore francese, anticipa l'autore.

Lettere per Gilles

NUMEROSI LETTORI ci hanno scritto prima e dopo la pubblicazione di «Caro Gilles», il fascicolo speciale dedicato alla memoria di Villeneuve nel secondo anniversario della sua morte, e contenente un'antologia delle lettere arrivate alla nostra redazione dopo quel tragico 8 maggio 1982. Ringraziamo tutti questi amici vecchi e nuovi, in particolare: Andrea Pensabene di Palermo, Katia Surace di Nichelino (Torino), Michela Rocchetti di Passatempo Osimo (Ancona), Gian Paolo Ferrara di Milano, S.C. di Roma, Debbie McKnight di Ravenna, Giorgio Gallese di Novara, Alessandra Potenti di Castelnuovo della Misericordia (Livorno), Gisella Di Pietro di Ripattoni (Teramo), Fabio Bozzi di Milano, Diego Zatelli di Parma, Fabiana Rocchi di Tivoli (Roma). E a tutti rendiamo noto che tutte quante le lettere scritte a Gilles presso Autosprint, o ad Autosprint parlando di Gilles, saranno ordinate in una serie di raccoglitori e consegnate a Joann, Jacques e Mélanie Villeneuve.

John Watson rabbia e nostalgia per la McLaren n.7

Compagno di squadra di Lauda l'anno scorso, si è visto all'improvviso «rubare» la macchina da Prost. Adesso la guarda correre con un po' di invidia. A 38 anni (compiuti venerdì) Watson non intende chiudere la carriera anche se le possibilità di riavere una F. 1 sono molto scarse. Ha rifiutato Lotus e Tyrrell, sperava nella Brabham. «Ormai - dice - non mi faccio illusioni»

Maurice Hamilton

DOPO GRAHAM HILL è il pilota che ha corso il maggior numero di gran premi. John Watson è anche l'uomo che negli ultimi tre anni ha vinto almeno una corsa di F. 1 in ogni stagione. Ma, adesso, il suo nome non circola più tra gli addetti ai lavori. A 38 anni (compiuti lo scorso 4 maggio) il nord-irlandese è a piedi. Il suo posto alla McLaren è stato preso, con la complicità Marlboro, da Alain Prost che adesso porta il n. 7 di John. Durante l'inverno Watson aveva ricevuto alcune offerte interessanti. La prima da parte della Lotus, poi dalla Toleman e dalla Ligier. Le aveva rifiutate attendendo con impazienza una chiamata da Bernie Ecclestone per prendere il posto che fu di Riccardo Patrese in seno al team Brabham. Anche in questa occasione la politica di uno sponsor, la Parmalat, gli aveva sbarrato forzatamente la strada. Così uno dei personaggi più caratteristici e amati dei gran premi di F. 1 si è trovato senza alcuna possibilità di salire su una monoposto della massima formula. Quella che fino all'anno scorso era stata la maggiore ambizione di Watson, la vittoria nel campionato del mondo, si è dissolta nel breve arco di sei mesi. Watson vive da tempo a Londra. Possiede un elegante appartamento a Chelsea, il quartiere degli artisti, ed è là che lo siamo andati a trovare. A Zolder per la prima volta lo si è rivisto nel circus di F. 1.

— È certo che eri sicuro di poter firmare con il team Brabham Bmw. Poi hanno chiamato

Teo Fabi e sono svanite le ultime possibilità. Deluso?

«Non ho ancora rinunciato completamente a sperare, anche se la situazione è definitiva. Credo che nel corso della stagione ci potrebbero essere delle occasioni. Mi riferisco in primis alla situazione Brabham. Quando Teo Fabi dovrà correre negli Stati Uniti il suo posto sarà libero, non credo alla faccenda di Corrado Fabi. Non credo che il problema della sua sostituzione sia stato preso in considerazione in modo completo da Bernie Ecclestone. Deciderà sulla faccenda quando se ne presenterà l'occasione, cioè verso Montecarlo. Non prima».

— Hai qualche altra possibilità?

«Può capitare che durante la stagione un team abbia bisogno di un pilota per sostituire un altro. Purtroppo l'unica certezza è che non potrò correre una annata completa di F. 1».

— Deve essere un pensiero deprimente per un uomo della tua posizione.

«Sì, certo, è stata ed è tutt'ora una delusione, forse la più grande di tutta la mia carriera. Però ho avuto tempo per abituarci. Ritengo che a livello inconscio mi ero già convinto della possibilità che accadesse una faccenda del genere. Bisogna continuare a vivere ed è inutile compiangersi e lasciarsi andare».

— È stato frustrante trovarsi in questa situazione?

«Certamente. Mi piace decidere per conto mio su questioni importanti come quella di correre o no. La decisione della Marlboro di

portare Prost alla McLaren fu dettata da ragioni prettamente commerciali e di mercato. Il mio contratto, a dire il vero, era scaduto e per questo sono caduto in questa situazione. Mi riesce molto difficile immaginare che la mia carriera si sia conclusa per questo fatto. Non amo che siano gli altri a dovere dire se Watson si deve ritirare dalle corse o meno. La voglia di correre è intatta. Quando deciderò di farla finita, sarò io a mettere l'ultima parola alla mia carriera. Devo comunque ricordare che avevo ricevuto un'offerta ben precisa dalla Lotus. L'ho rifiutata per una serie di ragioni».

— Col senno di poi si può dire che quel tuo rifiuto è stato un errore.

«Non posso dire con esattezza cosa sarebbe accaduto se avessi conosciuto in anticipo il passaggio della Lotus dall'uso di gomme Pirelli alle Goodyear. All'epoca dell'offerta la Pirelli era una ragione plausibile per il rifiuto del contratto. Ma non la sola. Esistevano altri elementi negativi nell'offerta Lotus. Un pilota non dovrebbe accettare un contratto solo per averne uno. Non scordiamoci che ho parlato con la Toleman. La Ligier era una possibilità piuttosto remota e la Brabham all'epoca doveva scegliere il suo secondo pilota».

— Tra le offerte c'era anche quella di Ken Tyrrell...

«Il mio rifiuto a Ken è stato motivato da ragioni tecniche. La Tyrrell non dispone di un motore turbocompresso e questo è un handicap di partenza enorme. La monoposto potrà



L'INGRESSO DELLA CASA LONDINESE DI WATSON (Foto Hamilton)



Chi è Watson 20 anni di corsa

JOHN WATSON (151 GP disputati, 5 vittorie, 2 pole position) è nato a Belfast il 4 maggio 1946. Ha iniziato a correre nel 1964 al volante di una Austin Healey Sprite nelle gare club del suo Paese. Nel 1970 inizia ufficialmente la sua carriera al volante di monoposto. Esordisce al volante di una Brabham privata nel campionato europeo di F. 2, dove si mette in vista come uno dei migliori piloti del lotto. Purtroppo un incidente accaduto a Rouen gli spezza la carriera, tenendolo lontano dalle corse per parecchi mesi. Watson, comunque, ritorna nel giro continentale due anni dopo con una Chevron e infine esordisce in F. 1 al volante di una Brabham. Ha un secondo gravissimo incidente che lo tiene ancora lontano dalle competizioni. Nel 1974 tenta l'avventura della massima formula iscrivendosi ad alcuni gran premi con una Brabham della scuderia privata Hexagon. A Montecarlo compie una corsa eccellente, arrivando sesto. Le sue prestazioni gli permettono di salire su una vettura ufficiale a fine stagione, con la quale conquista un 5. posto in Usa e un 4. in Austria. Dopo una parentesi nel team Surtees passa alla Penske, marca per la quale vince il GP d'Austria del 1976. Ritorna alla Brabham nelle stagioni 1977-1978 per poi finire alla McLaren a partire dal 1979. Con la vettura inglese fornisce prestazioni da vero campione, vincendo corse memorabili e classificandosi al secondo posto nel mondiale 1982. Nel 1983, ancora alla McLaren, vince a Long Beach.

andare bene in singole gare ma non nell'intero arco del campionato. Avrei voluto essere competitivo in tutte le corse, non esclusivamente in alcune».

— Tyrrell è ancora convinto che in qualche gara le sue vetture saranno avvantaggiate perché non hanno alcun problema di consumo.

«Guardiamo bene chi costruisce i motori turbo: Renault, Ferrari, Bmw, Honda, Hart, Alfa Romeo, Tag. Credi realmente che si rassegnano e non faranno alcunché per risolvere il problema dei consumi? Hanno cifre astronomiche da investire nella ricerca e una grande esperienza nei motori turbocompressi, tanto che i risultati si sono visti. Credo che il Cosworth debba rassegnarsi a non fare più niente».

— Ami correre oltre ogni altra cosa al mondo. Quali alternative hai alla F. 1?

«Nelle corse voglio essere un professionista non un gentleman che corre per hobby. Per esempio nelle corse per vetture di gr. C esistono solo due squadre ufficiali, la Porsche e la Lancia, che hanno già definito il loro schieramento piloti. Iscrivere a queste competizioni con un team privato sarebbe controproducente, perché le squadre non ufficiali, pur avendo a disposizione vetture ben curate, non dispongono dell'organizzazione e della ricerca necessaria per essere al passo colle tante novità che vengono presentate nel corso della stagione».

— È quindi certo che nel 1984 non riuscirai

a correre in maniera competitiva alcun tipo di gara.

«Credo che sarà così. Resterò in attesa, cercando lavori alternativi nell'ambito della F. 1, magari operando per conto di uno sponsor. Così avrò la possibilità di seguire da vicino gli sviluppi delle varie situazioni e delle corse».

— Casi simili al tuo sono già accaduti. Alan Jones ritornò in F. 1 per sostituire Tom Pryce, così come Patrick Tambay fu convocato da Ferrari per prendere il volante che fu di Villeneuve.

«Verissimo, ma dalla loro parte avevano una età anagrafica inferiore alla mia. Non voglio essere frainteso, sia ben chiaro, ma devo rilevare che mi trovo nella seconda metà della mia carriera professionale».

— Sei al tuo culmine?

«Penso di sì. Nel 1983 non ho certo guidato peggio degli anni precedenti. Comunque non ritengo si tratti della questione di essere al proprio apice. Una volta che sei fuori dal giro subentrano volti giovani che cercano di entrare nel circus. Al punto in cui mi trovo attualmente, credo che restare al di fuori della F. 1 anche solo per un anno sia deleterio. Dopo non hai più possibilità di agguantare un volante di una vettura competitiva. Il caso di Alan Jones del 1983 ne è un chiaro esempio».

— Nel 1983 hai guidato meglio che in precedenza?

«Sì. Ho compiuto alcune ottime gare».

— Zandvoort fu una di queste?

segue

John Watson

segue

«Sicuramente».

— Dopo quella gara si disse che avevi guidato bene perché eri infastidito dall'atteggiamento del team nei tuoi confronti, dato che in McLaren l'esemplare di MP4 dotato del motore Tag Porsche venne affidato a Niki Lauda mentre il tuo non era ancora ultimato. È vero?

«No, le giudico alla stregua di cretinate. Quelli che hanno messo in circolazione la voce non mi conoscono affatto. Lasciando da parte Long Beach, dove ho vinto in circostanze, diciamo, insolite, credo che la corsa del GP del Canada sia stata la migliore della stagione. Avevo un grosso problema ai freni, manifestatosi negli ultimi 20 giri. A 10 giri dalla conclusione sulla ruota anteriore destra c'era rimasta solamente la piastra di appoggio della pastiglia. Il pistone e la pinza si stavano staccando. Altri 2 giri e mi sarei trovato in guai seri. In quella occasione le gomme Goodyear dominarono in lungo e in largo, mentre le Michelin erano in crisi. Sono ancora convinto che fu il GP del Canada la migliore prestazione dell'anno. A Zandvoort, invece, la vettura non presentava alcun problema grave e tutto sommato è stato agevole arrivare al terzo posto».

— Hai preso parte ad un corso tenuto da Willy Dungal, il guru personale di Lauda. La

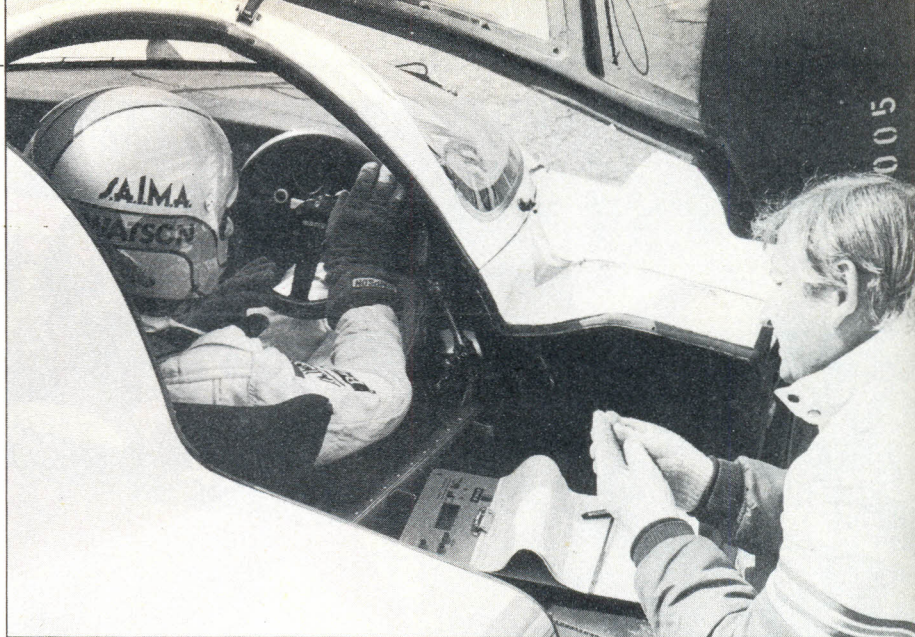


Foto Altezra

dieta speciale e gli esercizi consigliati ti sono stati d'aiuto?

«Dungal mi ha aiutato. Nel 1983 sentivo che guidavo meglio di prima. Quando corri devi sentirti a posto fisicamente, perché hai la mente più pronta».

— Non è un fattore esclusivamente psicologico?

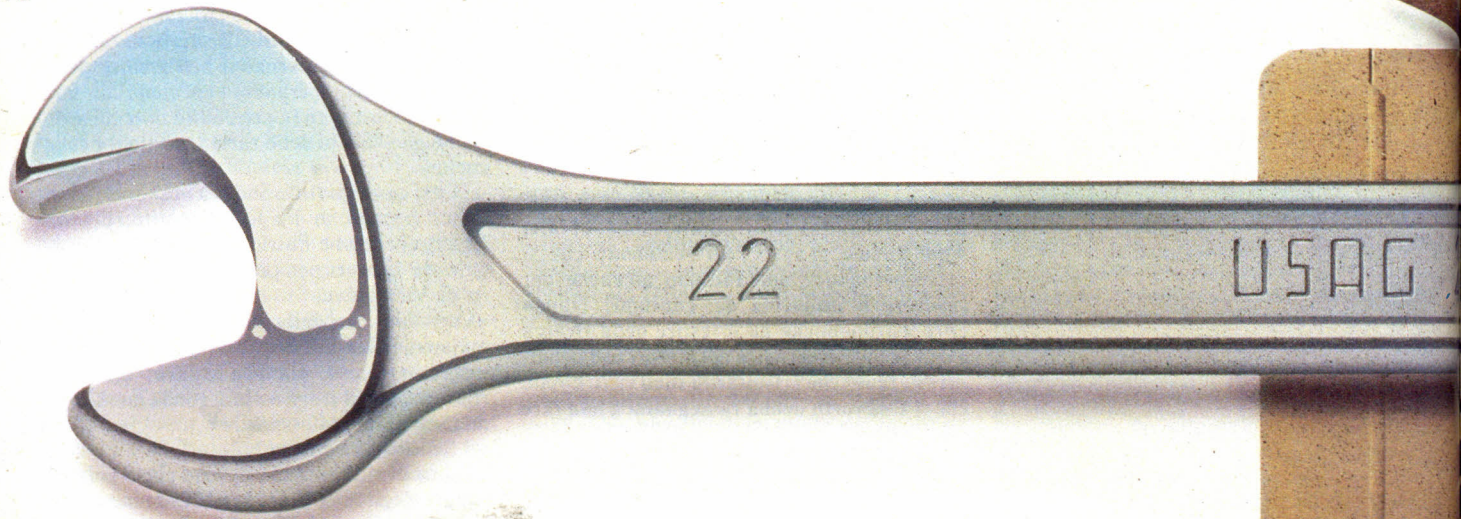
«Forse sì ma se funziona, funziona ed è questa la cosa più importante. Che poi questo miglioramento sia venuto dall'alimentazione o dal lato psicologico importa relativamente.

Se riesci ad affrontare una corsa come il GP del Brasile e superi le condizioni più avverse senza avvertire stress, vuol dire che hai ritrovato una lucidità mentale esclusiva».

— E adesso ti mantieni in forma?

«Certo, non mi adagerò. Il modo migliore per tenersi in forma è comunque correre. Un pilota può giocare a squash, fare altri sport ma non esiste nulla che possa sostituire una corsa. È un problema, comunque, relativo perché dopo un paio di competizioni un pilota riesce a ritrovare la propria condizione idea-

MARKAD



OK per la Ferrari.

A sinistra John Watson al Paul Ricard all'inizio di quest'anno mentre prova la Porsche di Ickx. Qui sotto è nella sua casa di Londra durante l'intervista. A destra è con Niki Lauda, suo compagno di squadra alla McLaren fino all'anno scorso. Watson, 38 anni, ha disputato 151 gran premi vincendone cinque. Il suo ultimo successo è datato Long Beach 1983: arrivò primo davanti a Lauda



Foto Hamilton



Foto Carrer

le». — Da quando sei rimasto a piedi la stampa si è occupata molto del tuo caso. Che reazioni ci sono state da parte del mondo sportivo?

«È indubbio che mi siano arrivate dimostrazioni di vera simpatia. Ma ora che la stagione dei gran premi è iniziata le cose si modificheranno. L'automobilismo è lo sport nel quale prevale un atteggiamento strano, crudele. Nessuno si interessa di un pilota che non ha contratto. Lo stesso accade quando muore

qualcuno di noi. C'è una frase molto pertinente per esemplificare la situazione: lontano dagli occhi, lontano dal cuore. Può darsi che sia una sorta di autodifesa da parte di coloro che lavorano nell'ambiente della F. 1, uno scudo per evitare di venire a contatto con gli aspetti tristi e meno piacevoli di quell'ambiente. La mia situazione è stata guardata in maniera benevola e generosa. Ma poi ognuno è stato impegnato con i propri problemi quotidiani. Se talvolta andrò ai gran premi in veste di spettatore mi si dirà che ho un

bell'aspetto e che la gente sarà lieta di vedermi. Ma la realtà è un'altra».

— La McLaren ha avuto un avvio di campionato folgorante...

«Alla McLaren hanno lavorato bene, assieme a quelli della Tag e della Porsche. Poi ci sono due piloti come Lauda e Prost: era molto improbabile che le cose andassero male. Certo, se penso che su quella numero sette potevo esserci io invece di Alain provo un po' di nostalgia e di rabbia».

Maurice Hamilton



OK per la tua officina.

Il reparto corse della Ferrari ha scelto USAG. 50 anni di esperienza nella produzione di utensili professionali a mano.

Una costante ricerca applicata. Una continua attenzione alle esigenze della Clientela. Affidati anche tu alla qualità

"Vanadium USAG extra". A una gamma di 3.400 articoli e ad una rete di distribuzione efficiente e puntuale in tutta Italia.

USAG: utensili professionali

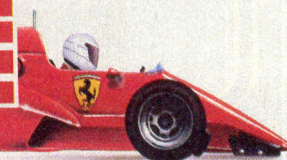
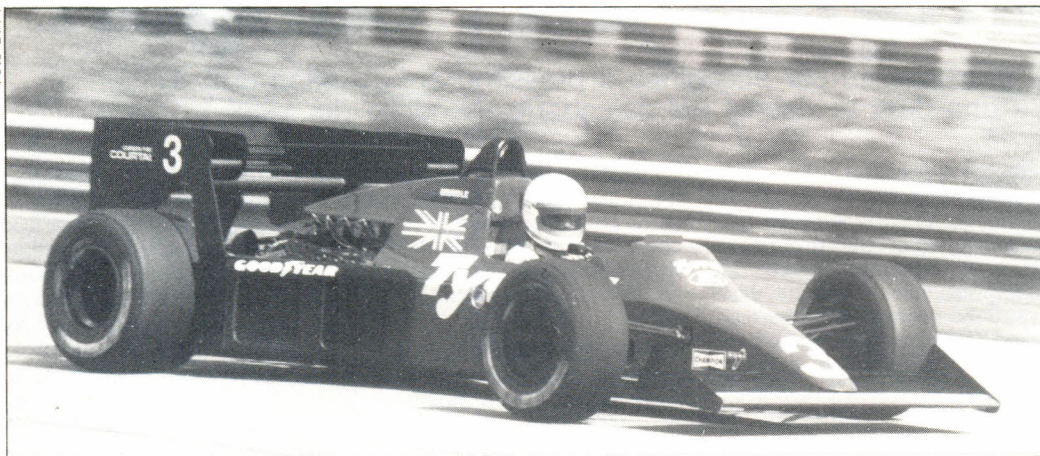


Foto DPP



Ford turbo: Tyrrell è pronto

CORRE SEMPRE più frequente la voce che sia stata scelta la Tyrrell come vettura che accoglierà il nuovo motore turbo-Cosworth finanziato dalla Ford. A questo proposito Ken Tyrrell avrebbe già ottenuto qualcosa in denaro e in «natura» (motori, pezzi vari) dalla Ford come anticipo di contratto che verrebbe formalizzato quando il nuovo propulsore sarà pronto per il debutto, previsto per la prossima stagione. Corsi e ricorsi, quando comparve il primo Ford-Cosworth DFV V8 nel 1967 fu scelta la Lotus come «collaudatore» ufficiale del nuovo propulsore. E così come oggi per la Tyrrell, anche allora il motore fu concesso in esclusiva sebbene gli altri team si agitassero (erano praticamente senza propulsore dopo che la Coventry Climax si era ritirata). Come allora, il motivo di questo comportamento ricalca scelte molto serie e intelligenti: dà infatti la possibilità di collaudare il motore e di

sperimentarlo nelle sue varie fasi in una situazione controllata. Poi, avuta la certezza dell'affidabilità, la Ford accontenta i vari clienti. Da parte sua Ken Tyrrell ha ingaggiato i due giovani piloti più brillanti d'Inghilterra e Germania. La Ford deve interessare i due mercati più importanti d'Europa (che sono appunto quello inglese e tedesco): una specie di trampolino per il rilancio Ford nel resto del mondo. Il «vecchio» Cosworth aveva annientato ogni avversario, eppure la Ford tenne tale successo quasi in sordina; allora la Casa automobilistica non aveva problemi di concorrenza. Oggi la situazione è completamente cambiata: la Ford, infatti, scende in campo contro Honda, Bmw, Alfa Romeo, Porsche, Renault e, perché no, anche la Fiat, visto il rapporto della Casa torinese con la Ferrari. Per questo un successo oggi, avrebbe una spinta promozionale enorme. □

Anna sprint, Williams baronetto?

LA PRINCIPESSA Anna d'Inghilterra è stata presa di mira nei titoli dei vari giornali britannici. Il motivo: si è sparsa la voce che ha pilotato una Williams di F. 1 a Silverstone. I maligni sostengono che il fatto, avvenuto alcune settimane fa, sia stato propiziato da Frank per ingratiarsi qualcuno a Corte e ottenere così il titolo di Sir (baronetto). Ho cercato di informarmi telefonando alla nuova fabbrica, ma Frank, anzi Francis («Sir Francis Williams» avrebbe fatto una splendida impressione nei programmi dei Gran Premi, non credete?) era uscito. Allora m'hanno fatto parlare con il portavoce Sheridan

Thynne. E così ho scoperto che la direzione Williams è dotata di pochissimo «humor» quando ci sono in ballo eventuali onorificenze. Thynne, infatti, ha detto che non c'era niente da... dire e che comunque i giornali hanno gonfiato la storia e che non era la prima volta e che si deve lasciare alla famiglia reale la sua privacy e che a nessuno deve importare se la principessa Anna guida vetture da Gran Premio, eccetera, eccetera. Insomma una «tiritera» su quello che i giornalisti non avrebbero dovuto fare. Forse il buon Sheridan pensa che erigendosi a paladino di corte, Frank

otterrà il titolo. Certo ha ragione quando dice che non è la prima volta che la principessa Anna si è seduta al volante di una F. 1. Ma è sicuramente la prima volta che la nobildonna saggia tutta la potenza di un motore di Formula Uno spingendosi a velocità del tutto apprezzabili. A tal proposito, mi viene in mente che agli inizi del '70 la principessa provò l'abitacolo di una Tyrrell, sempre a Silverstone. Anzi, esiste anche una foto che ritrae Lady Anne al volante. Una bella foto peccato che, come potete ben immaginare, non sia possibile pubblicarla... □

Spirit del mistero

CHI MI SPIEGA questo mistero? E cioè: si notano scritte Honda sui lati della Spirit (con motore Hart) nonostante il fatto che la Casa giapponese abbia scaricato senza tanti riguardi il piccolo team a fine anno per poter «sposare» la Williams. Io faccio due ipotesi: o che la fabbrica della Spirit sia, come si sussurra, di proprietà della Honda e quindi la scritta sia una specie di canone d'affitto; oppure i ragazzi della Spirit mantengono e curano un certo rapporto con i giapponesi sperando di poter usare nuovamente i turbo-Honda in un prossimo futuro. □



Foto DPP

I «mali» di Warwick

A QUANTO SEMBRA, Derek Warwick non ha bisogno di migliorare la sua immagine visto che sta comportandosi piuttosto bene in questo campionato di Formula Uno. Eppure non si sente del tutto a posto. Il pilota della Renault confessa infatti di attraversare dei periodi di depressione, soprattutto dopo le gare: «È strano — dice — il lunedì e il martedì dopo la gara cado in una inspiegabile depressione. Non importa se ho corso bene o male. Non è quello il motivo. Comunque non mi preoccupo più di tanto. Penso infatti



Foto Taylor

che tale stato sia dovuto allo improvviso rilassamento dopo tutta la frenesia della preparazione ai Gran Premi». Una scrollata di spalle e Warwick passa a commentare il collegamento radio box-pilota: «È utilissimo: fa risparmiare molto tempo durante le prove. Il pilota, infatti, può comunicare subito ai meccanici le reazioni della vettura e le indicazioni degli strumenti di bordo. Una volta tornato ai box, tutti sono già pronti per operare nella maniera migliore e con gli strumenti più adeguati senza dover aspettare il solito resoconto». Detto per inciso l'antenna dell'impianto radio della Renault ha l'aspetto di una minuscola pinna di plastica avvitata al parabrezza. □

Nasce a Melbourne una pista conforme alle regole Fisa Gran Premio tra i canguri

Sandown Park si trasforma per accogliere il prossimo anno i piloti di F. 1.
Già iscritta una data di riserva nel calendario mondiale del 1985

MELBOURNE. L'autodromo di Sandown Park a Melbourne diventerà la prima pista australiana conforme agli standard internazionali. Lo ha annunciato il ministro per lo sport, la gioventù e il tempo libero Neil Trezise. Il dipartimento, infatti, ha ricevuto l'appoggio del ministro federale dello sport John Brown. La spesa preventivata è di 3 milioni di dollari, oltre sei miliardi di lire.

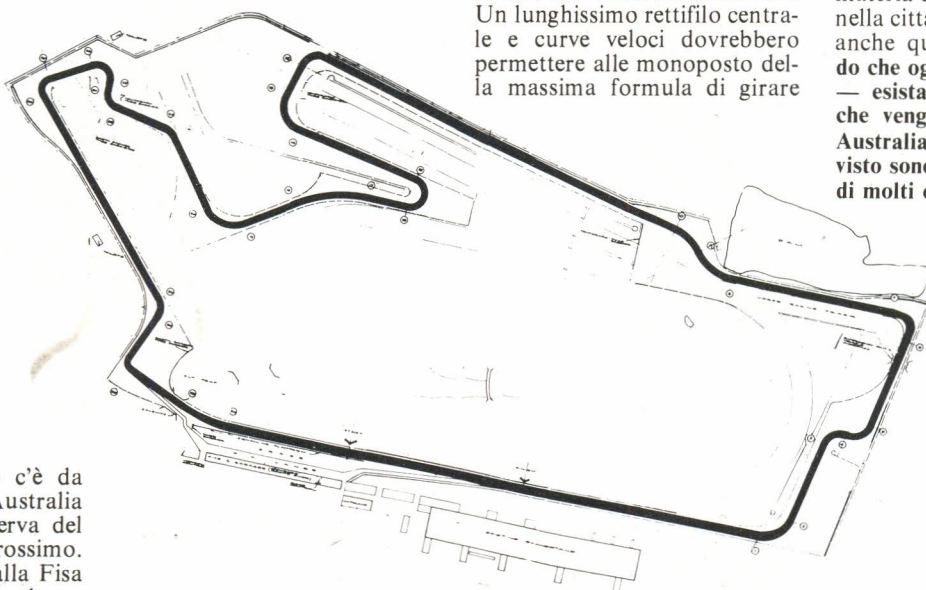
VERSO IL MONDIALE. I lavori di trasformazione dell'anello, che vanta una tradizione notevole in Australia, sono già iniziati e dovrebbero essere ultimati entro settembre di quest'anno. Lo stesso Trezise ha recentemente affermato che sono in corso trattative per portare la F. 1 in Australia, iscrivendo una prova di campionato mondiale già nel 1985. A tal proposito c'è da ricordare che il GP d'Australia è la prima gara di riserva del mondiale dell'anno prossimo. Presto verrà inoltrata alla Fisa una richiesta formale in tal senso. Melbourne è stata raccomandata dalla Confederazione Australiana degli sport del motore come luogo ideale per lo svolgimento di corse automobilistiche, poiché, come ha detto Neil Trezise, «la città ha la massima concentrazione di industrie automobilistiche del continente australe». Nella sola Australia l'automobilismo di F. 1 è seguito da oltre 100 milioni di spettatori televisivi.

FAVORITO IL TURISMO. A

favore del progetto vi è anche la popolazione locale. Tutto lo Stato di Victoria sarebbe ben disposto verso l'autodromo e la F. 1 in Australia, perché ha compreso che le entrate derivanti dal turismo verrebbero ad essere incrementate, con un aumento di fatturato di parecchi miliardi di lire. C'è anche da ricordare che l'Australia è da sempre grande fucina di cam-

La larghezza varierà dai 10 ai 12 metri. Nel nuovo nastro asfaltato verranno realizzate 10 nuove curve, mentre box e infrastrutture esistenti verranno sostituite da altre di più moderna concezione.

VELOCE E SICURO. Come si presenta Sandown Park nella veste che gli hanno dato i progettisti? Si tratta di un autodromo molto sicuro, in piena regola con le normative della Fisa. Un lunghissimo rettilineo centrale e curve veloci dovrebbero permettere alle monoposto della massima formula di girare



pioni ed ha portato in F. 1 Jack Brabham, Denny Hulme, Alan Jones, Larry Perkins, Vern Schuppan. Proprio dal consiglio comunale di Springvale, nel cui territorio sorge l'autodromo, è venuta una richiesta ufficiale per modificare le strutture di Sandown Park al fine di organizzare prove con monoposto di F. 1.

ALLUNGAMENTI. I lavori di costruzione prevedono innanzitutto un allungamento della pista dagli attuali 3,1 km a 3,9 km.

con tempi pari a una media di oltre 183 kmh. David Hardy, direttore dei progetti speciali del Light Car Club ha detto che il rifacimento di Sandown Park è di vitale importanza per l'automobilismo australiano. «Sarà il primo autodromo australiano conforme in tutte le sue specifiche ai regolamenti Fisa e darà la possibilità al Light Car Club di far disputare anche una prova del campionato mondiale endurance».

CONCORRENZA. Mentre a Sandown Park fervono i preparativi per ultimare i lavori, in Australia un altro autodromo sta tentando di ottenere l'autorizzazione della Fisa per organizzare una corsa di F. 1. Ad Adelaide, infatti, vi è un nastro asfaltato, sede di alcune importanti prove dei campionati nazionali. Recentemente Derek Ongaro, l'ispettore della Fisa in materia di omologazioni è stato nella città australe per visionare anche quest'autodromo. «Credo che oggi — ha detto Ongaro — esistano concrete possibilità che venga disputato un GP in Australia. I due circuiti che ho visto sono di gran lunga migliori di molti che ospitano corse di F.

1 in Europa». L'uomo della Fisa ha anche ricordato che ritiene «favorevoli» le possibilità di portare la F. 1 nel continente australe entro il 1985. Esistono infatti dubbi su una delle prove in calendario. In marzo è previsto il GP del Giappone, seguito a maggio da quello del Canada. Resterebbe il mese di aprile, libero per organizzare una prova mondiale in Australia, nonostante il Light Car Club preferisca, anche come condizioni climatiche, il mese di novembre, nel quale esplose l'estate australiana. Sandown Park, comunque, entro settembre sarà pronto a puntino per ospitare la prima corsa, la Castrol 400 che si svolgerà lo stesso giorno del GP d'Italia.

Graham Ward



VANNING ITALIA

LO SPECIALISTA IN ACCESSORI PER FURGONI

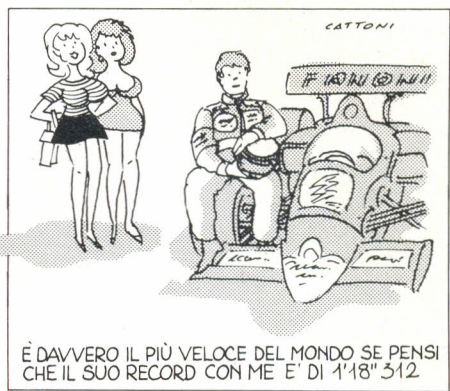
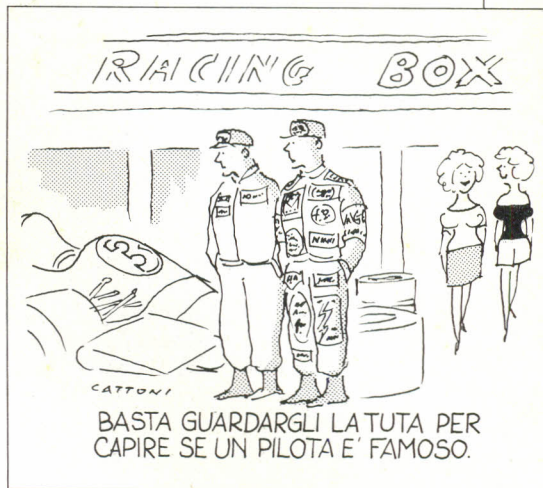
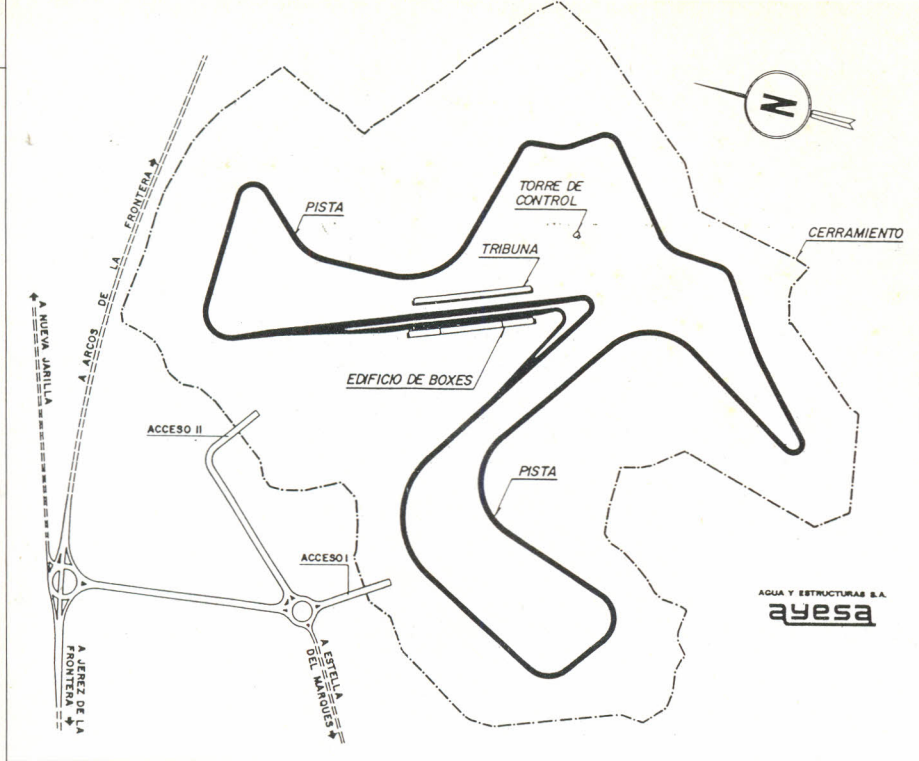
PERSONALIZZAZIONE E TRASFORMAZIONE VAN SU
BEDFORD - TRANSIT - DUCATO
TRAFFIC - VW TRANSPORTER



Strada Padana Superiore 73
20063 Cernusco SN (MI)
Tel. 02/9240050

Gradirei informazioni e depliant

Sig. _____



L'Andalusia avrà il suo autodromo

Curve di «Frontera»

A Jerez, patria del brandy, sta nascendo una pista moderna primo esempio di struttura sportiva a capitale pubblico

È L'ULTIMA novità della Spagna motoristica. Dopo Fuengirola e il progetto di un autodromo in Catalogna, è nato ufficialmente il mese scorso l'autodromo di Jerez de la Frontera, la patria del famoso brandy Fundador, uno dei posti più belli dell'Andalusia, terra dei maggiori poeti spagnoli. Ancora non ha un nome ufficiale, probabilmente prenderà quello di «circuito dello Sherry». Occupa un'estensione di 73 ettari di terreno ed ha tutte le caratteristiche per poter ospitare gare internazionali.

SINUOSO E DURO. I tecnici che hanno visionato il progetto, hanno definito l'autodromo «duro e sinuoso». Sulla carta il nastro asfaltato misura 4.083 metri ed ha un andamento molto vario. La curva più lenta potrà essere percorsa a non più di 45 kmh, mentre il rettilineo centrale permetterà alle vetture più potenti di raggiungere gli oltre 232 kmh. Queste prestazioni sono state calcolate mediante uno studio effettuato con una Matra. La larghezza è dell'ordine dei 10 metri con un ampliamento di 12 nella zona del rettilineo delle tribune. In sostanza il progetto prevede un autodromo particolarmente «guidato» dove le qualità dei piloti verranno espresse nel migliore dei modi.

LE INFRASTRUTTURE. L'autodromo di Jerez è completo anche nel settore delle infrastrutture. I box previsti sono 20, sormontati da un edificio capace di ospitare le sale di rappresentanza e il settore delle comunicazioni radio, tv e stampa. Di fronte ai box una grande tribuna potrà ospitare 3800 persone, mentre una torre di controllo verrà situata sulla salita che porta alla prima curva. In questo edificio si riunirà la direzione corsa, e sarà creata una sala riservata alle autorità. Per il pubblico è inoltre prevista una tribuna con 1800 posti a sedere, servizi medici e igienici.

OLTRE 5 MILIARDI. Il costo totale dell'opera è dell'ordine dei 500 milioni di pesetas, ovvero oltre 5 miliardi di lire. La prima parte dei lavori consiste nella costruzione degli accessi alla pista, e l'asfaltatura della stessa. Verrà realizzata in un tempo elastico oscillante tra i tre e quattro mesi. La seconda fase, invece, servirà a costruire tutte le infrastrutture. Il progettista dell'autodromo è l'ingegner Manuel Medina Lara, già esperto nella costruzione di opere pubbliche.

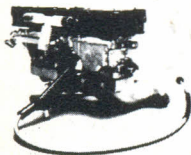
PROPRIETÀ PUBBLICA. L'anello di Jerez sarà il primo in Europa ad avere una forma di

proprietà di natura pubblica. A finanziare il progetto, infatti, saranno tre organismi: la giunta regionale dell'Andalusia, la giunta comunale di Jerez de la Frontera, e il consiglio superiore degli sport. La gestione, invece, sarà a carico di un ente, al quale parteciperanno i tre organismi, che avrà la forma della società anonima con finalità di lucro, per reinvestire i bilanci attivi nell'autodromo stesso.

NESSUNA CONCORRENZA. Alla conferenza stampa di presentazione i massimi dirigenti degli enti preposti all'opera hanno voluto sottolineare che l'autodromo di Jerez non interferirà con il nastro del Fuengirola, sede del GP di Spagna 1984. Si punterà soprattutto ad invitare molte squadre europee per dei test invernali, considerando il clima favorevole che grava sulla zona, da sempre una delle più calde dell'intera Spagna. Il primo obiettivo dell'autodromo è comunque quello di riportare in vita il premio «Virgen de la Merced», una corsa alla quale la gente locale è particolarmente legata. Potrebbe essere questa la corsa dell'esordio ufficiale della pista.

Raymond Blancfort

NOVITÀ KIT aspirazione
per FIAT RITMO 105 e RITMO ABARTH 125



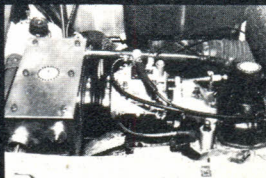
con 2
carburatori
WEBER
40 dcnf

CAMILLO ALQUATI

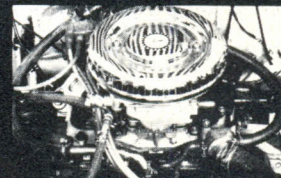
Via Dante, 91 - 26100 CREMONA
tel. 0372/20450-410398



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 DCNF per FIAT UNO/45 e NUOVA PANDA 45.

IL GIORNALE DELLE SCUDERIE

Vallelunga Acì Sport: premiazioni '83 e propositi '84

Un futuro Serena

CAMPAGNANO. I responsabili del Vallelunga Acì Sport, con in testa il presidente ingegner Romagna e il direttore dell'autodromo dottor De Luca, hanno premiato, nel corso di una breve ma simpatica cerimonia i protagonisti delle gare club svoltesi a Vallelunga nella scorsa stagione. Ospiti d'onore sono stati il presidente della Csaì Fabrizio Serena e il delegato del Lazio nonché direttore di corsa dell'autodromo Romano Fazio. Quattro gare effettuate, con

517 iscritti sono la testimonianza del valore di questo genere di manifestazioni, che quest'anno verranno ripetute grazie all'organizzazione della Salerno Corse. Fazio ha inoltre promesso che l'Assi Promo Competition Car ne inserirà in calendario altre quattro, un paio delle quali dovrebbero essere gare di durata sulla distanza di 2 ore. Nel suo intervento Serena ha espresso la convinzione che l'autodromo della capitale diventerà molto importante (m. m.)

Piloti Mantovani festa in famiglia

MANTOVA. La tradizionale premiazione dei Piloti Mantovani ha avuto anche quest'anno, alla sua 19. edizione, luogo nella festosa e scintillante scenografia del Circolo Cittadino di Mantova. Alla presenza delle Autorità cittadine e di numerosissimi licenziati della provincia, il presidente dell'AC Mantova Franco Marengi ha dato il benvenuto al presidente della Csaì Fabrizio Serena, il quale ha presenziato anche alla successiva premiazione. Campione assoluto dei mantovani per la stagione 1983 è stato premiato Arcadio Pezzali, lungamente e calorosamente applaudito dal pubblico presente.



Anche il fuoristrada premia i suoi piloti

MILANO. Si è svolta il 16 febbraio scorso alla Terrazza Martini di Milano la premiazione '83 della Fif (Federazione Italiana Fuoristrada). La riunione è stata aperta dal presidente Riccardo Bertola, che ha sottolineato l'ampio successo di partecipazione di equipaggi al primo campionato italiano di trial 4x4 valevole per l'assegnazione del Camel Trophy. Bertola ha poi ricordato che quest'anno la classifica dell'Endurance Fif non sarà più stilata in base ad una prova unica, ma in base a 5 gare che conterranno di prove di avvicinamento a tempo e di prove di trial. Per il campionato italiano fuoristrada sezione diesel classe A sono stati premiati Totani, Vimercati e Bertola; per la classe B Messina, Cancelliere e Rossi. La categoria motori a benzina classe A ha visto premiati Ferrini, Mazzola e Gnerro; per la classe B Forti, Bertola e Meddi e per la classe C Sartore, Bondesan e Pedemonte. Per la classe prototipi sono stati premiati Biale, campione italiano assoluto, Bertuzzi e Gavanna. Per la classe 4x2 sono stati premiati Briscolini, Negro e Maracchi. Un particolare trofeo per la sportività, alla memoria di Aroldo Ghidini, è andato a Montagna e Repetto. Per la prova unica di endurance il premio è andato a Bondesan. Sono stati assegnati anche i premi Camel Trophy, vale a dire del Campionato italiano di Trial 4x4: per la classe A sono stati premiati Bertolini, Carini e Reggiani; per la classe B Bertuzzi, Bertola e Mordini e per la classe C Pieroni, Carraresi e D'Acqui. (r. t.)

Pordenone con presidente da corsa

PORDENONE. La Scuderia Pordenone Corse ha presentato il 7 aprile scorso i piloti e le vetture che nell'84 difenderanno i colori sociali. Ospiti della manifestazione, reduci dal fresco successo alla Targa Florio della settimana precedente, sono intervenuti Tony Fassina e Max Sghedoni. Dopo il breve cenno di introduzione fatto dal presidente, Mario Ruoso, sono intervenuti il presidente dell'AC Pordenone Garlato, e il commissario tecnico nazionale Mario De Carli, dopo di cui sono stati presentati piloti e vetture, queste ultime esposte in una centralissima piazza di Pordenone, proprio per rendere partecipe la città dell'attività della Scuderia. Nei rally correranno: Scarpis-Isola (Ritmo 130), Muin-Polesel e Redigonda (A 112 Trofeo), Brustoloni-Manfrin (A 112 Trofeo), Amati (Golf Gti), Cavarzerani (Golf Gti), Gambale (Samba Rally), Paggiola (A 112). Nella velocità in salita, il presidente Ruoso sarà al via con la Ford Escort Rs 2000 gruppo 2 con la quale ha vinto il titolo italiano nell'80, seguito da Dal Mas (Samba Rally), Rigolo (A 112), Cavarzerani (Panda 45), Carlo Pizzamiglio, Pietro Pizzinato, Ferrando Ferro. Claudio e Floriano Tessaro correranno nell'autocross. La manifestazione si è quindi conclusa con fondate speranze di migliorare ancora una volta i risultati prestigiosi ottenuti nelle scorse stagioni agonistiche, nelle quali la Pordenone Corse si è distinta ai massimi livelli regionali. (s. c.)

Joann Villeneuve e Clay Regazzoni eletti a Gela

GELA. Era particolarmente ricco l'ordine del giorno della riunione del 14 marzo scorso della Scuderia Gilles Villeneuve di Gela, in provincia di Caltanissetta. Il primo punto del dibattito verteva infatti sulla comunicazione con cui Enzo Ferrari affermava di rinunciare alla carica di presidente onorario del sodalizio, carica offertagli poche settimane prima dal presidente della scuderia Raffaele Di Giorgio. In seguito alla comunicazione ricevuta dall'ingegnere Ferrari si è quindi provveduto ad eleggere come presidente onorario Joann Villeneuve, mentre la carica di vice presidente onorario è stata confermata a Clay Regazzoni. La scuderia Gilles Villeneuve ha sede a Gela (CL) in via E. Romagnoli 2/a.

Lucchesi sul trono di Puglia

BARI. Alla presenza del presidente del Csaì Serena e dell'Assessore regionale allo sport Affatato e di altre autorità locali, si è svolta a Bari la premiazione dei campioni regionali pugliesi 1983. Vincitore assoluto del settore velocità è stato Cosimo Lucchesi. Lucchesi, infatti, ha corso con successo nel trofeo di F. 2000 al volante di una Ralt RT3 e quest'anno è impegnato nel campionato europeo di F. 3. Sugli scudi anche i vincitori del campionato rally Scudieri-Pezzati.



Nuovo battesimo per la Cangrande

VERONA. La scuderia Cangrande di Verona ha riaperto i battenti, rinascendo con lo stesso marchio e lo stesso entusiasmo con cui sorse per la prima volta nel 1953. L'inaugurazione della nuova scuderia Cangrande ha avuto luogo nel mese di marzo presso il bar Baglioni della centralissima Piazza Brà, a Verona, dopo che Loris Bietresato e Gabriele Menghin, con un lavoro durato oltre un anno, erano riusciti a ottenere tutti i diritti dell'ultimo consiglio direttivo (che risalivano al 1963) per potere ricostituire il sodalizio. Sono stati ovviamente presentati i programmi futuri, il cui punto centrale sarà la partecipazione di quattro vetture al campionato triveneto, non trascurando alcuni rally internazionali come l'Elba e il Piancavallo, ma che toccano anche il settore delle gare in salita e della velocità in circuito. La Nuova Auto Scuderia Cangrande (ricostituita con licenza Csaì n. 255) ha la sua sede in via Scuderlando 383, 37135 Verona.

Il nuovo timone del Lario

COMO. È stato recentemente eletto il nuovo consiglio direttivo della «scuderia del Lario» per l'anno 1984, che risulta ora così composto: presidente: Antonio Camponovo; vice presidente: Enrico Guggiari; direttore sportivo: Gianfranco Bianchi; tesoriere: Maurizio Cerutti; segretario: Claudio Bambiace; responsabile rally: Maurizio Riva; responsabile formule: Gianfranco Bianchi; responsabile gran turismo: Demetrio Panzeri; responsabile kart: Claudio Bambiace; Coordinatore gruppo di Lecce: Demetrio Panzeri; consiglieri: Guido Miglio, Massimo Maggioni, Piero Airoldi, Sandro Clovis, Giorgio Bergna. L'ufficio stampa è curato da Maurizio Riva e Guido Miglio. Il nuovo consiglio esprime la volontà di ripetere i lusinghieri risultati sportivi dello scorso anno, con un preciso impegno a migliorare l'immagine della più importante associazione sportiva automobilistica comasca nell'interesse di tutti i soci. È inoltre stato istituito anche per il 1984 il Campionato Sociale, dotato di premi in denaro e d'onore, e sono stati aggiunti premi particolari per i Conducenti più giovani al fine di incoraggiare i più meritevoli nel proseguimento della carriera agonistica.

TRICOLORE F. 3/Dopo tre gare, evidenziati i protagonisti

Vediamoci chiaro

L'assenza di un mattatore come il Capelli dell'83 sta andando a tutto vantaggio della vivacità del campionato. Tra i giovanissimi molte positive rivelazioni mentre Voulaz, brillante protagonista, ha già dovuto abbandonare per la mancanza di uno sponsor ufficiale

Santin in alto accanto al titolo e sulla «griglia» di partenza di Misano sulla Ralt: gli è accanto il team-manager Coloni. In basso il «contatto» tra Scapini (in testa-coda) e Sebastiani (3)



DOMENICA 13 maggio il campionato italiano di Formula 3 torna sul circuito del Mugello per la disputa della quarta prova; torna, perché sul circuito toscano si è già corso l'8 aprile, quando vinse Forini davanti a Santin; quest'ultimo dopo la gara di Misano è in testa al campionato. Alla luce di quanto visto nelle prime tre gare e in prospettiva della quarta, è possibile trarre alcune conclusioni. Anzitutto, in tre gare abbiamo dovuto applaudire sul podio più alto, tre vincitori diversi e ciò dà un indice della validità dal campionato stesso; ma allo stesso tempo ci fa notare la mancanza di un «ammazzasette» del campionato, un pilota alla «Capelli '83» per intenderci. A Vallelunga ha vinto Voulaz, portando il motore Volkswagen alla sua prima vittoria nel campionato italiano. Al Mugello Forini ha portato la sua Dallara 384-Alfa Romeo alla prima vittoria, infine a Misano Santin ha ottenuto il suo primo successo da quando corre in auto, con una Ralt RT 3 modello... «Coloni». La sua macchina infatti è un connubio di scocca e parti aerodinamiche (pance, carrozzeria e profili alari) del modello '84 con sospensioni anteriori e posteriori del modello '83. Sta di fatto che questo «matrimonio» (fatto suo anche da Dumfries nel campionato inglese) si è rivelato vincente anche se nel team Coloni, di cui Santin è il caposquadra, si sta pensando di mettere fin dal Mugello a disposizione del veneto una Ralt '84, vale a dire il modello che presenta anteriormente la sospensione Push-Rod. Tale sospensione a inizio stagione ha creato sia in campionato europeo che in quello italiano notevoli problemi di sottosterzo che ogni preparatore ha



Fotografie Teso

cercato di risolvere nei modi più diversi. C'è chi come Coperchini (Ralt di Apicella) o lo stesso Coloni (Ralt di Jochamowitz) ha modificato le piastre d'attacco del tirante della sospensione anteriore, chi come Soresina (Ralt di Caffi) o il Team Automotor (Ralt di Voulaz, passata ora a Scapini e Ralt di Antonioli) dice di aver solo lavorato sulla messa a punto delle varie componenti di un assetto lasciando invariati i pezzi originali Ralt, cosa fatta del resto anche dalla Premaracing (Ralt di Tacchino), team parente stretto dell'Automotor. Fino a Misano (vittoria di Voulaz a Vallelunga a parte) la squadra che è sembrata non accusare problemi di sottosterzo sulle proprie vetture è stata l'Euroteam.

INESPERIENZA. Il debuttante (in Formula 3) Alex Caffi, con una di queste vetture si è subito imposto all'attenzione di tutti e a Misano avrebbe potuto salire sul gradino più alto del podio se solo avesse risparmiato le gomme nelle battute iniziali di gara per poterle poi sfruttare nella seconda metà della finale: in pratica quello che ha fatto l'esperto Santin al suo terzo anno di Formula 3. Franco Forini, ovviamente si ripresenta al Mugello coi favori del pronostico. La sua Dallara e quella del compagno Barbazza al Mugello prima e poi anche a Misano nel corso della finale hanno presentato un inedito alettone posteriore «quadriplano» del tipo già visto in Formula 1 sulla Lotus: a detta dei tecnici del team Venturini, tale alettone, a parità di carico, sembra offrire maggiore velocità in rettilineo. Questo alettone nel primo appuntamento al Mugello si dice abbia potuto essere l'arma vincente per Forini; il giro più veloce poi a Misano di Barbazza in gara (1'15"81) che ha polverizzato non solo il record '83 di Capelli (1'16"05) ma anche abbassato quello europeo di Byrne (1'15"84) potrebbe essere una riprova della validità di questa Dallara ultraveloce. Ma per Forini il bis, quasi a voler onorare il neo sponsor del team (Bistefani), non sarà facile. Oltretutto dai già nominati Santin, Caffi, dal suo stesso compagno di team Barbazza in rapido progresso, dovrà

guardarsi anche dal temibile Tacchino, con Santin finora l'unico ad essere sempre andato a punti.

RILANCIO. Tacchino nel team Premaracing che ricordiamo usa motori Volkswagen, ha trovato quest'anno la serenità necessaria per poter puntare in alto. Forini invece non dovrà più guardarsi da Voulaz che per problemi di budget (non si sono trovati sponsor per fare correre il vincitore di Vallelunga, nemmeno andando a bussare negli ambienti Volkswagen), è stato sostituito in Automotor da Scapini; per Voulaz nel frattempo si sono aperte prospettive europee con Eddy Jordan. Tornando al Mugello dovremo vedere risalire in griglia anche Famà, vincitore '83 in Formula Fiat Abarth, sulla Dallara del team Alloni per la quale collabora quest'anno anche Benecchi; dovrebbe risalire perché il problema di Famà è di arrivare alla messa a punto ideale della sua vettura con una sessione di prove di ritardo; il suo team infatti finora non ha svolto sui circuiti dove si è corso pre-prove intense come hanno fatto altre squadre. Famà però (e con lui Alloni e Benecchi) è fiducioso di essere sulla buona strada e al Mugello con l'esperienza accumulata un mese fa potrebbe essere fra i protagonisti. Protagonisti potrebbero diventare anche le due Arno di Giannini e Mancini che fino ad oggi non hanno particolarmente brillato nonostante presentino soluzioni d'avanguardia che andiamo brevemente a descrivere. Anteriormente e posteriormente (novità assoluta per la Formula 3) sono state usate doppie pinze dei freni; al posto poi delle tradizionali bandelle si possono intravedere dei pattini sul tipo di quelli che usa la Ralt in Formula 2, per favorire l'effetto suolo. Ciò nonostante c'è ancora da risolvere qualche problema di gioventù e non è da escludere che uno dei due piloti scenda al Mugello con una Arno modificata nel passo.

GIOVANI IN LUCE. Sul podio toscano potrebbe poi finalmente arrivare Alpicella, con Caffi e Antonioli uno dei tre giovani-sorpresa di questo campionato. Il giovanissimo ex-kartista è partito tutte le volte in

prima fila ma finora ha dimostrato di entrare un po' in soggezione nel contatto della bagarre. Fino ad oggi ha commesso tre errori: testacoda sul bagnato a Vallelunga, incidente con Voulaz in partenza al Mugello anche se non è da attribuirgli alcuna responsabilità, e infine in altro testacoda a Misano con collisione successiva con Famà e perdita dell'alettone posteriore. Si può dire che gli manca esperienza, la stessa che è assente anche in Antonioli che a Misano comunque è partito in prima fila. Pure lui ex-kartista, nelle prime gare con problemi di sottosterzo, ha un po' patito anche la presenza di un caposquadra veloce come Voulaz; il «cambio del sedile» tra Voulaz e Scapini lo ha in un certo senso tranquillizzato e il terzo tempo assoluto a Misano con la Ralt-Volkswagen dell'Automotor ne è una prova; in gara ha poi commesso l'errore di contrastare un esperto «Astello» che ha finalmente ritrovato l'assetto della sua Ralt autoassistita, misteriosamente scomparso nelle prime due gare. Nella collisione il giovane milanese ci ha rimesso un baffo anteriore e ogni chance di ben figurare. Si è rifatto vivo anche Vismara (Ralt autoassistita) che con gara regolare ha ottenuto un buon sesto posto. Sarà anche lui tra i protagonisti come lo saranno i da poco rientrati Scapini, Manfredi, Carboni e Sebastiani. Scapini che ha preso il posto

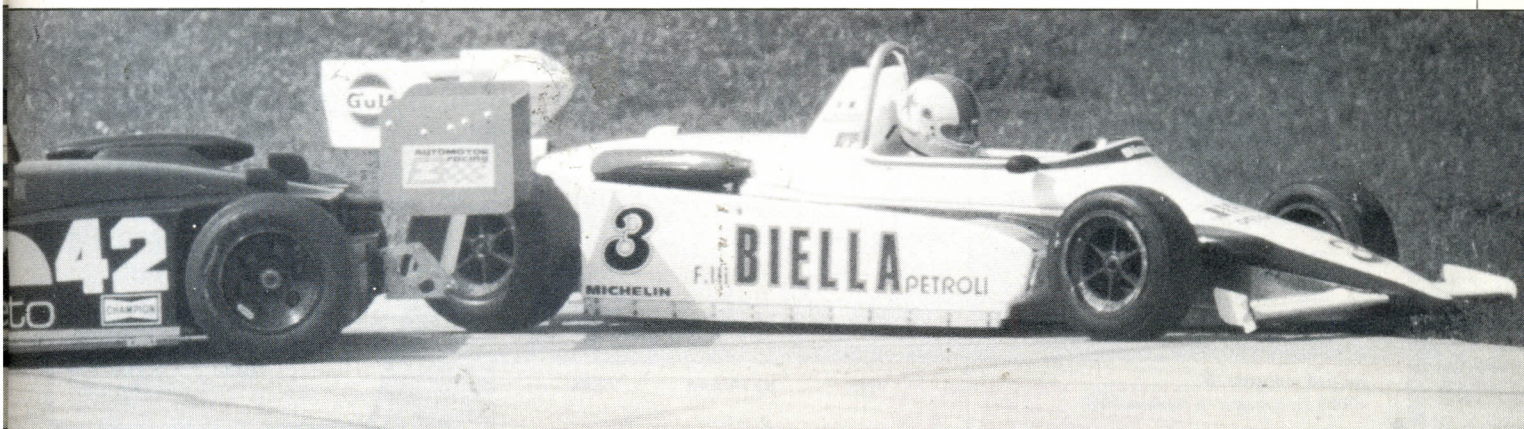
di Voulaz a Misano è stato autore di una rimonta esaltante dopo che in batteria per un testacoda, sembrava essersi giocato ogni possibilità di ben piazzarsi; è giunto sesto proponendosi alla sua nuova squadra come valido sostituto di Voulaz. Nel testacoda di Scapini, Sebastiani (rientrante a Misano con una Ralt di Coloni) ci ha rimesso sia la macchina che un buon piazzamento; lo troveremo ancora al Mugello con Coloni con il quale dovrebbe disputare ancora quattro gare.

F. 3 IN ROSA. Manfredi in prova e Carboni in gara, a Misano (con le Ralt della Piemmemotors e con quella dell'Autolaro) hanno fatto vedere grandi cose (Carboni ha segnato in batteria il giro più veloce) e in Toscana li ritroveremo senza dubbio a lottare per le prime posizioni. Per finire due curiosità. Le donne in campionato ora sono due. A Giovanna Amati, protagonista al Mugello di una splendida rimonta che dall'ultimo posto (per essere partita dai box) l'ha portata al quindicesimo, si è aggiunta a Misano Dora «Pupa» con la Anson del team Lucchini pilotata al Mugello da Corradi. Fra i motori invece oltre ai vari Alf Romeo e Toyota-Novamotor, Toyota-Alloni, Volkswagen e il solitario Fiat-Pirola si è aggiunto anche il solitario Fiat-Albertinazzi portato in gara da Fusetti.

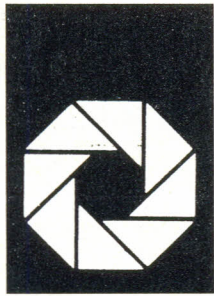
Roberto Teso

Così il tricolore F.3 dopo tre gare

PILOTA	VALLELUNGA (25-3)	MUGELLO (8-4)	MISANO (23-4)	MUGELLO (13-5)	MONZA (27-5)	MAGIONE (10-6)	VARANO (17-6)	PERGUSA (8-7)	MISANO (25-8)	VARANO (16-9)	VALLELUNGA (30-9)	IMOLA (14-10)	TOTALE
1. Santin	3	6	9										18
2. Forini		9	3										12
Tacchino		4	2	6									12
4. Voulaz		9											9
5. Caffi			4	4									8
6. Famà		6											6
7. Barbazza			3	2									5
8. Mancini		2	1										3
9. Vismara		1											1
Scapini				1									1



AUTO SPRINT



 **Formula 1 World Championship 1984**

ZOOM



Fotografie di Amaduzzi, Attualfoto, Colombo, Villani

3.

GP BELGIO ZOLDER



Zolder, domenica 29 aprile, ore 14.32'10": anche se nessuno lo sa il GP del Belgio ha già un suo volto. Al verde, Alboreto, Warwick e Arnoux sono scattati e nello stesso ordine taglieranno il traguardo. Ciò che per i ferraristi è ancora solo sogno, diverrà, tornata dopo tornata, speranza, certezza e infine, settanta lunghissimi giri dopo, trionfo. Il gruppo sullo sfondo può già rassegnarsi al ruolo di comprimario.





Ecco la grande fuga

Alboreto, Warwick e Arnoux scattano subito al verde (a sinistra) dividendo la corsa in due tronconi. La Goodyear ha forse trovato la grande ricetta e Michele è il «cuoco» giusto: allunga deciso e lascia a René il controllo di Warwick (a destra). Il gruppo dietro deve rassegnarsi mentre Niki Lauda (sotto) lo guida ma il proverbio che vorrebbe il tre dopo il due oggi non vale: è il Ferrari day



ZOOM



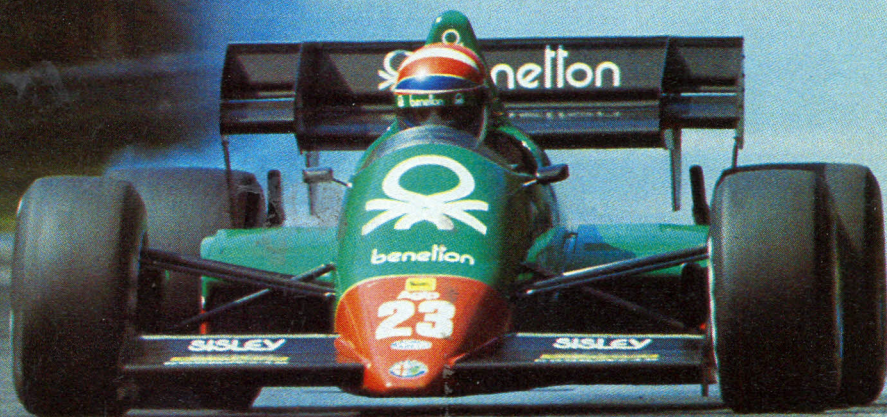
GP BELGIO





Fumiamoci un'Alfa...

Dopo i due quarti posti nelle prime due corse, l'Alfa a Zolder spera di migliorare ancora le sue prestazioni, ma spesso nel Circus le speranze non si realizzano. Quasi subito Patrese (sopra) veniva tradito dall'impianto elettrico. Cheever resisteva solo fino al 28. giro poi il suo motore si arrendeva. La fumata che si sprigiona dalla vettura numero 23 (a sinistra) è anche quella delle speranze bruciate in Belgio, ma che risorgono come l'araba fenice in vista di Imola. Ai box, Susy Patrese e Rita Cheever (pagina a destra) corrucciate simboleggiano bene il brutto momento dei loro mariti



**AUTO
SPORT
N.T.**



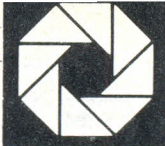


René Arnoux

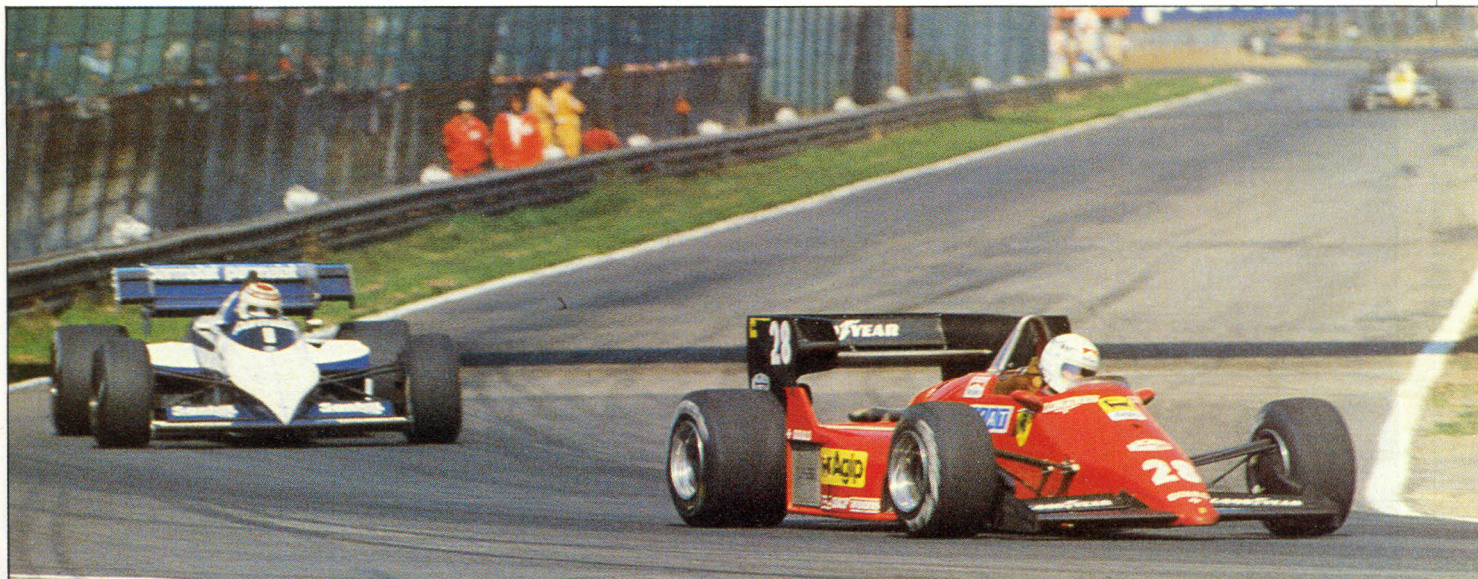
GP BELGIO 1984



ZOOM



GP BELGIO



La doppia corsa di René Arnoux

Al ventiseiesimo giro, Arnoux rimedia alla scelta iniziale andandosi a prendere (a lato) le stesse «scarpe» di Alboreto. È un cambio lungo (18"95) e René riparte tredicesimo. È proprio allora che inizia, grazie alla sua grinta e ai nuovi «magici» Goodyear, il suo vero Gp con un carosello di sorpassi. Ecco Arnoux (sopra) mentre supera Piquet e (sotto) in lotta con Keke Rosberg



ZOOM



GP BELGIO



Forghieri alla guida

Dopo la febbrile attività della vigilia, lo staff tecnico durante la corsa può solo soffrire e sperare che le decisioni prese siano state quelle giuste e forse dai box si invidiano i piloti che possono ancora influire sul risultato. Ecco Forghieri che sembra guidare Arnoux in uno dei suoi tanti sorpassi. Qui tocca a Elio De Angelis subire l'attacco dello scatenato francese



ZOOM



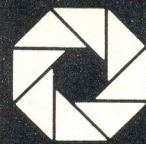
GP BELGIO



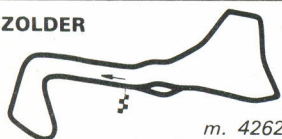
Il trionfo dopo la grande paura

Alboreto è ormai solo al comando
e si avvia verso la vittoria (in alto)
ma ai box (in basso) Forghieri e
l'amministratore delegato del
gruppo Fiat Ghidella
(in piedi dietro di lui)
non si lasciano ancora
andare. Solo quando la
bandiera a scacchi si
inchina alla numero 27
i pugni si alzano
al cielo
mentre Postletwhite
sembra dire
che tutto
era previsto





ZOLDER



m. 4262

Così (in 26) al via

1. FILA	
27 Michele Alboreto Ferrari 1'14"846	28 René Arnoux Ferrari 1'15"398
2. FILA	
6 Keke Rosberg Williams Honda 1'15"414	16 Derek Warwick Renault 1'15"611
3. FILA	
11 Elio De Angelis Lotus Renault 1'15"979	14 M. Winkelhock Ats Bmw 1'16"130
4. FILA	
22 Riccardo Patrese Euro Alfa Romeo 1'16"431	7 Alain Prost McLaren Tag 1'16"587
5. FILA	
1 Nelson Piquet Brabham Bmw 1'16"604	12 Nigel Mansell Lotus Renault 1'16"720
6. FILA	
23 Eddie Cheever Euro Alfa Romeo 1'16"746	15 Patrick Tambay Renault 1'17"171
7. FILA	
26 A. De Cesaris Ligier Renault 1'17"471	8 Niki Lauda McLaren Tag 1'18"071
8. FILA	
5 Jacques Laffite Williams Honda 1'18"125	20 Johnny Cecotto Toleman Hart 1'18"321
9. FILA	
18 Thierry Boutsen Arrows Bmw 1'18"351	2 Teo Fabi Brabham Bmw 1'18"848
10. FILA	
19 Ayrton Senna Toleman Hart 1'18"876	24 P. Carlo Ghinzani Osella Alfa Romeo 1'19"734
11. FILA	
4 Stefan Bellof Tyrrell Ford 1'19"811	3 Martin Brundle Tyrrell Ford 1'20"123
12. FILA	
25 François Hesnault Ligier Renault 1'20"439	17 Marc Surer Arrows Ford 1'20"615
13. FILA	
21 Mauro Baldi Spirit Hart 1'20"644	10 Jonathan Palmer Ram Hart 1'20"793

N.Q. Philippe Alliot (Ram Hart) 1'21"253

Così (in 11) al traguardo

PILOTA	VEETTURA	GIRI	TEMPO	MEDIA	DISTACCO
1. Michele Alboreto	Ferrari	70	1.36'32"048	185,430 kmh	
2. Derek Warwick	Renault	70	1.37'14"434	184,100 kmh	42"386
3. René Arnoux	Ferrari	70	1.37'41"851	183,200 kmh	1'09"803
4. Keke Rosberg	Williams Honda	69	1.36'09"974	183,500 kmh	1 giro
5. Elio De Angelis	Lotus Renault	69	1.36'37"523	182,600 kmh	1 giro
6. Stefan Bellof	Tyrrell Ford	69	1.36'41"898	182,500 kmh	1 giro
7. Ayrton Senna	Toleman Hart	68	1.36'41"482	179,800 kmh	2 giri
8. Patrick Tambay	Renault	68	1.37'19"613	178,700 kmh	2 giri
9. Marc Surer	Arrows-Ford	68	1.37'27"764	178,400 kmh	2 giri
10. Nelson Piquet	Brabham Bmw	66	1.32'02"959	183,400 kmh	4 giri
11. Jonathan Palmer	Ram Hart	64	1.37'27"214	167,900 kmh	6 giri

I ritirati

PILOTA	VEETTURA	GIRI	CAUSA
Mauro Baldi	Spirit Hart	53	semiasse
Martin Brundle	Tyrrell Ford	51	uscita di pista
Teo Fabi	Brabham Bmw	42	incidente
Andrea De Cesaris	Ligier Renault	42	sospensione posteriore
Manfred Winkelhock	Ats Bmw	39	cavo elettrico
Niki Lauda	McLaren Tag	35	motore
Eddie Cheever	Euro Alfa Romeo	28	motore
Jacques Laffite	Williams Honda	15	motore
François Hesnault	Ligier Renault	15	raffreddamento
Thierry Boutsen	Arrows Bmw	15	motore
Pier Carlo Ghinzani	Osella Alfa Romeo	14	differenziale
Nigel Mansell	Lotus Renault	14	frizione
Alain Prost	McLaren Tag	5	motore
Riccardo Patrese	Euro Alfa Romeo	3	impianto elettrico
Johnny Cecotto	Toleman Hart	2	frizione

I primati

GIRO PIÙ VELOCE IN GARA

René Arnoux (Ferrari 126 C4) in 1'19"294 alla media di 193,497 kmh. NUOVO RECORD. Record precedente: John Watson (McLaren Ford MP4-Ford) in 1'20'41"214 alla media di 191,278 (1982). Primato precedente sul giro in prova: Alain Prost (Renault RE30B) in 1'15"701 (1982).

LA DISTANZA

Il record è imbattuto. Appartiene a John Watson (McLaren Ford MP4B-Ford) in 1.35'41"995 alla media di 187,047 kmh (1982).

Classifiche iridate

MONDIALE PILOTI

Prost 15; Warwick 10; Lauda, Alboreto, Rosberg 9; De Angelis 6; Arnoux 4; Patrese, Cheever 3; Brundle, De Cesaris 2; Tambay, Senna, Bellof 1.

MONDIALE COSTRUTTORI

McLaren 24; Ferrari 13; Renault 11; Williams 9; Lotus, Euro Alfa Romeo 6; Tyrrell 3; Ligier 2; Toleman 1.



COPPA PEUGEOT-TALBOT/Il punto dopo Magione

In gamba col Samba

Domenica a Vallelunga il campionato monomarca disputato con le vetturine francesi giunge al secondo appuntamento stagionale. Si attende una conferma dei valori emersi nella prima gara

TUTTI GLI OCCHI degli addetti ai lavori, accorsi in buon numero a Magione per l'ormai classico appuntamento rappresentato dalla Pasqua del Pilota, erano puntati sulle piccole Talbot Samba, al loro debutto assoluto sulle piste italiane per la gara d'avvio della Coppa Peugeot Talbot. Accolte alla vigilia con una certa perplessità, le Samba Rallye hanno spazzato via ogni dubbio fin dal primo contatto con la pista di Magione. Si può anzi affermare che i responsabili della Talbot hanno trovato la formula vincente nella riduzione al minimo dei costi, a cui corrisponde naturalmente una limitazione delle potenze e delle velocità di punta. In un periodo di crisi a livello generale e dell'automobilismo minore in particolare, le Samba con i loro 90 CV di potenza massima, potrebbero costituire il classico «uovo di Colombo», in grado di avvicinare un notevole numero di iscritti, alla ricerca non tanto del tempo record fra i campionati monomarca, ma del divertimento e dell'impegno agonistico con la minima spesa. I partecipanti al campionato sono fino a questo momento una quarantina, di cui trentacinque scesi in pista per questa prima gara.

Foto Oliver



I COMMENTI dei piloti al termine della corsa sono stati in genere favorevoli, anche perché finora non si sono dovuti registrare cedimenti di rilievo alla meccanica delle vetture. Vi sono stati, come sempre, vari ritiri da imputare però nella maggior parte dei casi a problemi alla tiranteria del cambio, anche perché non tutti hanno provveduto ai previsti rinforzi di questo particolare. Per il resto, il motore di 1219 cmc della Samba Rallye sembra non avere tradito le aspettative, anche perché la preparazione, ridotta al minimo e corrispondente in pratica ai regolamenti gr. N, ha lasciato nel complesso immutate le caratteristiche e l'affidabilità della piccola sportiva francese. In virtù di un simile regolamento è evidente che l'optimum delle prestazioni è ottenibile attraverso un'accurata messa a punto dell'assetto, e infatti a Magione si è lavorato in ininterrottamente su queste regolazioni. Al termine delle prove ufficiali vi erano comunque 21 piloti racchiusi nello spazio di un secondo, a conferma del livellamento di prestazioni che dovrebbe caratterizzare questo campionato.

Foto Simoni



Sopra: Amos Curati, con la Samba del team Maggi, precede Poli, Serattini, «Bialetti» e tutto il gruppo nei primi giri della finale della gara di Magione. La seconda delle dieci corse in calendario nella Coppa Peugeot Talbot 1984 si disputerà sulla pista di Vallelunga il 13 maggio. A fianco: la Samba con i colori di AS con cui D'Amore ha conquistato il quarto posto a Magione

ta da Giuliano Facetti in collaborazione con la concessionaria Maggi di Inverigo, ha dimostrato di avere qualcosa in più rispetto agli avversari e, anche se buona parte del merito va all'ex rallyista parmense, è indubbio che sulle prestazioni della sua Samba ha influito l'esperienza accumulata in questi anni da Facetti, preparatore di numerose vetture della Casa francese. Oltre a lui si può indicare fra i maggiori favoriti al successo finale una rosa di una decina di piloti, fra cui spiccano i nomi di Poli, «Bialetti», Campani, Cerulli Irelli, Brunori e Prati.

Mario Simoni

■ **SERATTINI ARRIVA** — Dopo le molte pole position e gli altrettanti ritiri nell'MG Metro, Tiziano Serattini è finalmente riuscito a concludere una gara, anche se in prova si è dovuto accontentare solo del terzo tempo alle spalle di Curati e «Bialetti».

■ **PADRE E FIGLIO** — Dopo Marco e Giancarlo Xella in R5, un'altra accoppiata padre e figlio si ripropone nei trofei monomarca. È quella composta da Edoardo e Marco Gatti ma, al contrario della prima il figlio ha fatto subito meglio del genitore e, al suo esordio agonistico, si propone già come protagonista della classifica Under 23 e di quella assoluta della Coppa.

■ **BACCHELLI TORNA** — Fulvio Bacchelli ci ha confidato che sarebbe disposto a correre anche gratis pur di disputare qualche rally mondiale o europeo con una vettura competitiva. Dopo averlo visto parlare a lungo con i responsabili Peugeot Talbot non è stato difficile trarre le conclusioni. Vedremo Fulvio impegnato a fine stagione con la nuova Peugeot 205 T16? Forse è presto per dirlo ma ce lo auguriamo.

■ **IL P.R. BUONO** — Sugli spalti di Magione molti si sono chiesti come mai Federico D'Amore, per i 40 giri della batteria e della finale abbia duellato con «Bialetti» usando una correttezza rara nei trofei monomarca. La risposta è semplice, D'Amore (che in questa gara sostituiva Nicoletta Mistò sulla Samba che corre con i colori di AS) è anche il P.R. della Coppa e come tale non poteva certo lasciarsi andare a scorrettezze, per cui, anche se a malincuore, ha dovuto accontentarsi del quarto posto.

■ **L'OSPITE «LILIANA»** — In ogni gara è prevista la presenza di un ospite che gareggerà con una Samba messa a disposizione dalla Peugeot Talbot. Si attendono per le prossime corse fra gli altri Patricia Pilchard e Maria Teresa Ruta, mentre a Magione l'ospite è stata «Liliana», entusiasta della vettura.

NATURALMENTE su piste più selettive, come Vallelunga che ospiterà la prossima gara il 13 maggio, potranno emergere maggiormente i valori in campo, anche se per il momento il team Maggi sembra un gradino sopra agli altri. La vettura condotta da Amos Curati e prepara-

MG METRO CHALLENGE/La sfida entra nel vivo

Guerra e Pace

Le prime due combattutissime gare del trofeo hanno lanciato al vertice della classifica il viterbese Giampaolo Pace. Ma Benedini e gli altri non gli concederanno tregua

UN INIZIO più elettrizzante l'MG Metro Challenge '84 non poteva averlo. Tre gare nell'arco di soli quindici giorni sono state il brusco risveglio dal torpore invernale. La prima gara europea e le prime due del Challenge italiano hanno riportato in pista protagonisti vecchi e nuovi di questo campionato monomarca che subito ha confermato tutta la sua spettacolarità. Monza, Vallelunga e Vara-

Ricci, Scarabelli, Ambrosini, Boffa e Rubini. Se Monza è stata per alcuni un assaggio, a Vallelunga e Varano si è entrati subito nel vivo del Challenge italiano e immediatamente si sono delineate le forze in campo, tra le quali non sono certo mancate le sorprese.

GIAMPAOLO PACE ed Emanuele Benedini sono i primi due vincitori; due vittorie nette che

Grassetto, particolarmente sfortunato in queste prime gare, da Nappi, da Gunnella e da quel Ricci che sembra aver sconfitto proprio a Varano la malasorte riproponendosi tra i favoriti dello Challenge '84.

TRA I TEAM, quello di Rubini appoggiato dalla concessionaria Koelliker sembra avere il maggiore potenziale con Benedini, Ricci e quel Russo che

appare come uno dei piloti più interessanti del Challenge '84. I romani dell'Autoemme Mazzalupi con il nuovo capocina Pasquale finalmente hanno trovato le soddisfazioni che non ritavano con Pace e Cantatore autore di un «botto» fragoroso a Varano. I napoletani dell'Autotecnica Veloce sono con Moselli e Nappi all'altezza dei rivali, mentre quelli dell'Autocorona racing appoggiati dalla concessionaria Ferrari sono alla ricerca di un migliore equilibrio prestazioni. Lo stesso si può dire per Falessi che, nonostante il secondo posto di Prezenzini Vallelunga, vuole portare costantemente tra i primi le vetture con i colori dell'Autovox. Un discorso a parte merita Adolfini il bolognese punta molto sulla esperienza di Grassetto, ma ancora il padovano non è riuscito a concludere, per una serie di rotture, una gara, pur mettendola in evidenza tutto il suo potenziale. In ombra anche Ambrosini, mentre interessante sarà osservare Boffa al suo rientro.



Sopra, i primi tre di Varano: da sinistra Ricci, Benedini e Pace. A destra Benedini precede Pace e Ricci



Fotografie Masini

no hanno esaltato le prestazioni delle vetturine dell'Austin Rover. Forse un inizio di stagione così pressante ha penalizzato un po' le presenze. D'altra parte all'Austin Rover Italia si sta lavorando alacremente e già dai prossimi appuntamenti non è difficile prevedere il rientro di coloro che si sono trovati in particolare difficoltà in questo inizio di stagione.

MONZA ha aperto il torneo europeo; ha vinto secondo copione il britannico Jones, ma il suo successo è stato più contrastato di quanto si potesse pensare dopo le prove ufficiali. Sicuramente la pioggia ha contribuito non poco a riequilibrare i valori in campo, comunque i piloti d'oltre Manica sono apparsi un gradino sopra a tutti gli altri grazie a delle vetture che ormai hanno raggiunto un alto grado di competitività. Ottimo anche il francese Spencley e buone cose sono venute dai nostri Ghislotti, Castagna, Benedini, Nappi e Giudici. Un collaudo non troppo fortunato hanno sostenuto Grassetto,

non ammettono discussioni sul valore dei due piloti, ed una menzione d'obbligo va proprio a Pace che ha saputo bissare il successo di Vallelunga con un altrettanto stupendo secondo posto a Varano regalando al team Autoemme-Mazzalupi il primato nella classifica del campionato. Due gare sono troppo poche per fare pronostici; d'altra parte, secondo la migliore tradizione, il monomarca si risolvono all'ultimo round. Comunque non è difficile prevedere che il viterbese sarà tra i protagonisti della stagione, così come lo sarà Benedini, vincitore a Varano e quarto a Vallelunga. Il mantovano ha trovato nel team Rubini una notevole efficienza ed esperienza che sicuramente vorrà continuare a mettere a frutto. Un terzo ed un quarto posto hanno consentito al napoletano Moselli di non perdere il contatto con i due di testa, mentre alterne fortune hanno caratterizzato le prove di Prezenzini, Ricci, Scarabelli, Boldrini, Gunnella, Ambrosini, «Baronio» e Gradoli. Intanto si attende un pronto riscatto da

Così il Trofeo dopo 2 gare

PILOTI	VALLELUNGA		TOTALE
	8/4	15/4	
PACE	21	15	36
BENEDINI	10	21	31
MOSELLI	12	10	22
PREZENZINI	15		15
RICCI		12	12
SCARABELLI	3	8	11
BOLDRINI	4	6	10
GUNNELLA	8		8
GIOVANETTI P.	6		6
AMBROSINI	2	3	5
RUSSO	4		4
«BARONIO»	2		2
GRADOLI	1		1
RAIMONDI R.	1		1

CLASSIFICA - COMBINATA (pole-position + gara)

1. Benedini p. 77; 2. Pace 69; 3. Scarabelli 62; 4. Moselli 57; 5. Russo e Ambrosini 53; 7. Boldrini 49; 8. Gradoli 48; 9. Cantera 45; 10. Ricci e «Baronio» 43.

AGLI SPONSOR consueto Diavia e Dunlop si è aggiunta Esso, ma al di là della presenza abbastanza anonima di queste società petrolifera, il Challenge è movimentato da una serie di altre aziende che hanno trovato nel monomarca dell'Austin Rover Italia, una vetrina non trascurabile per la loro immagine. Così, mentre Safariland, OMP hanno arricchito il montepremi generale, Autovox, Klijpan, Bardini Mode, Ellesse, Vivaldi, Elefante CTV, Syneco hanno arricchito il variopinto «Metro-circus» che probabilmente riprenderà il suo cammino a Mugello il prossimo 19 maggio. Infatti sembra che la gara di Pergusa di domenica prossima salterà per mancanza di iscritti anche in considerazione del fatto che la gara toscana seguirà soli sei giorni di distanza, perché al Mugello si correrà sabato per evitare la concomitanza con il G.P. di Francia di F. 1 e consentire altresì la diretta TV della quinta gara dell'Europa F. 2.

Maurizio Masini

Trentun nastri d'asfalto, 5900 km di turismo e di lavoro

Questa Italia «autostradosa»

Sono passati poco meno di 30 anni da quando fu deciso di dotare la nostra penisola di una rete autostradale. Oggi l'Italia vanta una «ragnatela» che tutto il continente ci invidia

di Guido Schittone

AUTOSTRADA. Oggi è il vocabolo di maggiore attualità. Pasqua ha visto e documentato un anticipo di ciò che sarà il tradizionale «esodo estivo»: milioni di automobili tra poco lasceranno le città e invaderanno i 31 nastri di asfalto che fasciano la nostra penisola. L'autostrada dentro il suo asfalto racchiude quasi trent'anni di storia italiana. Cambiamenti sociali, miti, intrighi politici, scandali e progressi sono passati velocemente sulle nostre autostrade come fossero vetture lanciate a razzo. La rete autostradale, seppur contestata, è oggi l'opera pubblica più importante d'Italia, quella che ci caratterizza rispetto agli altri Paesi europei. In trent'anni, attraverso i viadotti, le curve a largo raggio, gli autogrill e i caselli, l'autostrada ha cambiato radicalmente modi, usi, costumi di noi tutti. Le immagini neorealistiche di vetture sporche di polvere, incolonnate lungo la via Emilia, di famiglie intere che si spostavano da Milano a Roma, valicando il passo della Raticosa e quello della Futa appartengono al passato. Istanti fissati su cartoline d'epoca che ora ci fanno quasi sorridere.

MODELLO TEDESCCO. Come balenò nella classe dirigente italiana l'idea di costruire una rete autostradale? Varie ragioni portarono al cambiamento delle strade italiane. Risolti i problemi dell'immediato periodo post bellico, si poteva guardare all'Europa per incrementare traffici, commerci e immagine nazionale all'estero. Nel confronto diretto con gli altri paesi del continente, l'Italia si poneva in una delle ultime posizioni in quanto a rete viaria. Il contrasto nord-sud, inoltre, era ben lungi dall'essere stato risolto. Mentre nel settentrione le strade tutto sommato servivano adeguatamente le esigenze della popola-

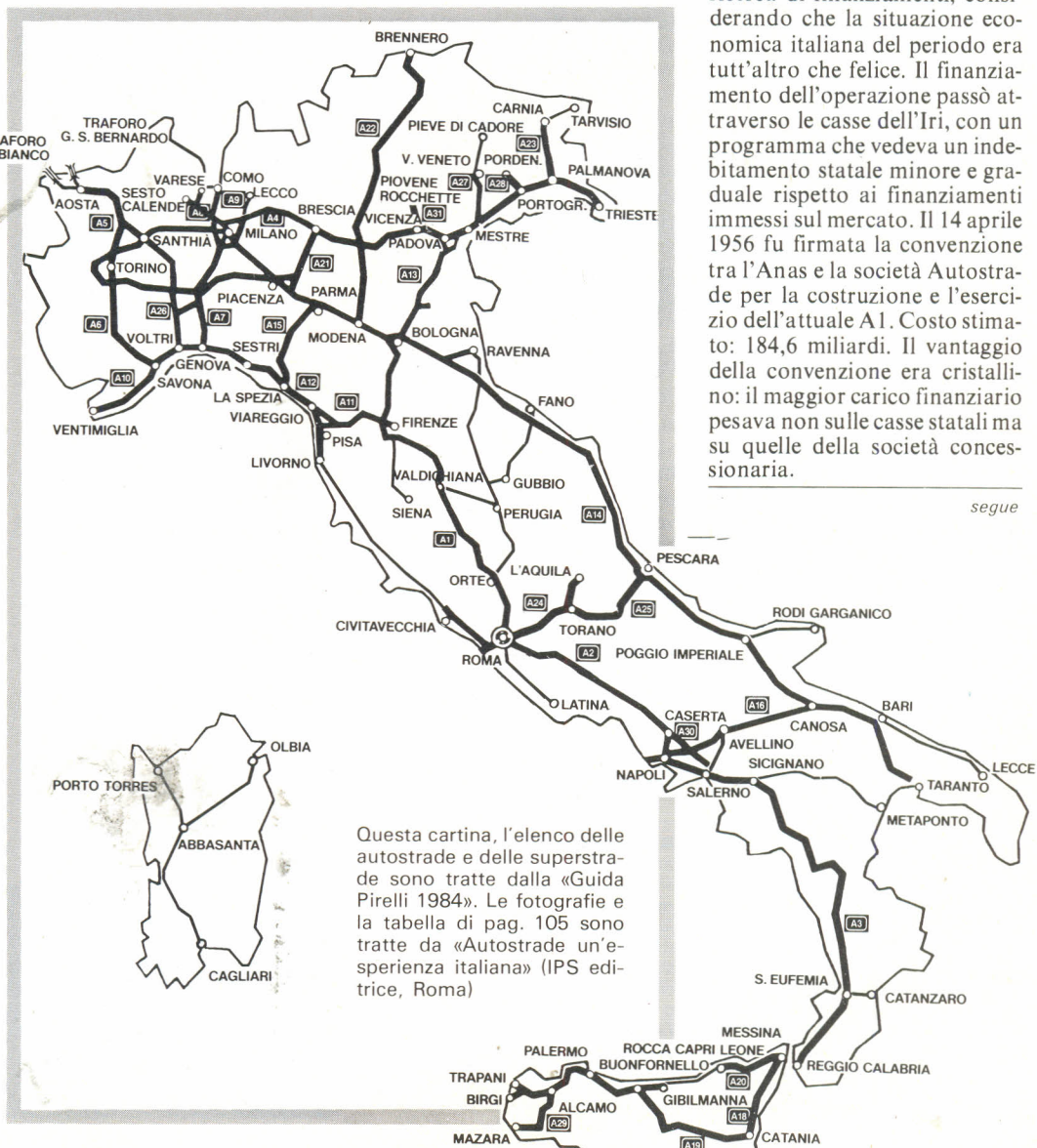
zione, nel meridione la situazione era quanto mai disastrosa. Due mondi separati all'interno dello stesso Paese, a meno di un secolo dall'unificazione, non potevano non avere ripercussioni negative nel contesto economico italiano. Bisognava per forza di cose tentare di unire, non solo idealmente, l'asse nord-sud. Demagogia e progetti

andarono di pari passo. Si guardò all'Europa per sfruttare le idee valide. Il modello dal quale bisognava prendere spunto era quello tedesco. In Germania Federale, infatti, negli anni bui del dopo guerra una rete autostradale lunga circa 2500 chilometri aveva risolto notevoli problematiche nazionali, favorendo la creazione di nuove aree indu-

strializzate che avevano permesso la ripresa economica della nazione uscita perdente dall'avventura della seconda guerra mondiale.

RICERCA DI FINANZIAMENTI. L'idea di realizzare un'asse Milano-Roma-Napoli era quindi reale. Il problema, grosso, veniva rappresentato dalla ricerca di finanziamenti, considerando che la situazione economica italiana del periodo era tutt'altro che felice. Il finanziamento dell'operazione passò attraverso le casse dell'Iri, con un programma che vedeva un indebitamento statale minore e graduale rispetto ai finanziamenti immessi sul mercato. Il 14 aprile 1956 fu firmata la convenzione tra l'Anas e la società Autostrade per la costruzione e l'esercizio dell'attuale A1. Costo stimato: 184,6 miliardi. Il vantaggio della convenzione era cristallino: il maggior carico finanziario pesava non sulle casse statali ma su quelle della società concessionaria.

segue



Questa cartina, l'elenco delle autostrade e delle superstrade sono tratte dalla «Guida Pirelli 1984». Le fotografie e la tabella di pag. 105 sono tratte da «Autostrade un'esperienza italiana» (IPS editrice, Roma)

Questa Italia

segue

PARTENZA IMMEDIATA.

Caso raro, forse unico, il programma prese subito avvio. Il 19 maggio dello stesso anno il presidente della Repubblica Giovanni Gronchi e il ministro dei Lavori pubblici Giuseppe Romita inaugurarono a S. Donato Milanese tra fanfare, applausi e strette di mano il cippo iniziale dell'autostrada del sole. Due anni più tardi vengono aperti al traffico i primi cento chilometri di rete, quelli che da Milano portano a Parma. Una partenza immediata ma che incontra qualche difficoltà. Oggi, a distanza di tempo, gli episodi curiosi che caratterizzarono la storia delle Autostrade si sprecano. A Fidenza, in provincia di Parma, tutto il paese si oppose alla costruzione dell'Autosole. L'ospedale non era affatto d'accordo con gli amministratori che volevano espropriare i terreni. Dirigenti sanitari organizzarono addirittura un piccolo esercito di guardie private, armate con tanto di cinturone e pistola. Scene figlie di ogni ricostruzione, il «far west» era arrivato in Italia. Nel 1959 l'autosole era giunta fino a Bologna, l'anno successivo anche Firenze era collegata con Milano. Il primo miracolo italiano del dopo guerra era nato, cresciuto e diventato il fiore all'occhiello del paese. Nel 1965 Milano e Roma si guardavano dritti negli occhi dai rispettivi caselli.

CAMBIA IL TRAFFICO. Le 31 autostrade italiane oggi esistenti hanno mutato il volto del traffico. Le strade statali, le grandi arterie del passato, si sono progressivamente svuotate. I passi appenninici tradizionali che negli anni cinquanta erano il terrore di autisti e famiglie intere giacciono supini. Gli alberghi, i ristoranti, le trattorie sono scomparsi o restano isolati come ricordi di un tempo recente assorbiti all'improvviso da «antica modernità». Da calcoli effettuati dai tecnici della società autostrade la distribuzione del traffico italiano è rivoluzionata. Il rapporto tra veicoli circolanti su tratti di strada statale e autostrada non è nemmeno proponibile. Non c'è concor-

renza e il progressivo degrado di certe aree è facilmente spiegabile con l'avvento della rete autostradale. La costruzione dell'asse Milano-Roma-Napoli ha messo in crisi anche le ferrovie, giustificando l'alta percentuale di mobilità di veicoli commerciali in Italia, unico paese europeo dove il trasporto industriale avviene soprattutto attraverso le autostrade piuttosto che le ferrovie.

MANNA PER IL TURISMO.

L'effetto che la creazione dell'autostrada ha portato sul turismo è forse più evidente che in ogni altro stato europeo. Non c'è un metro dei 5600 km della rete italiana che non sia servito oltre che per lavoro anche per fare turismo nel senso letterale del termine. Lo spostamento veloce è quindi utile a sviluppare un patrimonio culturale unico al mondo, portando nel contempo motivi di sostanziosi guadagni a comunità intere. Anche le località dell'entroterra nascoste alla vista dei viaggiatori, devono ringraziare la crescita autostradale se sono state toccate da un turismo fino a qualche decennio fa insospettato. Le varie culture territoriali si aggregano, scambiano esperienze comuni, trovano motivi di unione. Sembra demagogia ma senza la nostra rete, invidiata da tutta Europa, l'Italia sarebbe ben diversa. Forse, non ci sarebbero code, ingorghi, ritardi mostruosi sulle tabelle di marcia. Avremmo davanti agli occhi un paese arroccato in territori sempre uguali, con pochi scambi verso l'esterno. Una mobilità limitata, priva del desiderio di conoscere ciò che ignora. Se gli interessi sociali degli italiani sono cambiati bisogna stringere l'occhio anche all'amata-odiata autostrada. Questa sì, direbbe Kerouac, è un'esperienza «on the road». Tutta nostra, aggiungiamo noi.

Guido Schittone

■ **LE TARIFFE** autostradali sono aumentate dal 1. maggio. La decisione, da tempo annunciata dal ministro dei Lavori Pubblici Nicolazzi, è stata presa a seguito dell'indicazione del Comitato interministeriale prezzi. L'aumento delle tariffe è dell'ordine dell'11 per cento, e si innesta nel nuovo sistema tariffario entrato in vigore quest'anno che prevede un pedaggio rapportato non più alla cilindrata delle vetture ma alla distanza degli assi delle ruote.



IL CIPPO CHE SEGNA L'INIZIO DELLA MILANO-NAPOLI

E poi c'è l'avventura in autogrill

«...SULLE strade della Brianza la famiglia Brambilla in vacanza...» diceva una vecchia canzone e la macchina era l'ormai mitica Balilla ma ora ci sono le autostrade, questa sorta di posta pneumatica per autovetture dove contano solamente la partenza e l'arrivo: in mezzo c'è solo l'asfalto. Addio soste all'osteria o alla trattoria di campagna ma anche questo deserto ha le sue brave oasi: gli autogrill che tuttavia obbediscono anch'essi alle ferree regole del traffico: sensi unici, divieti di transito, di sosta, di inversione di marcia.

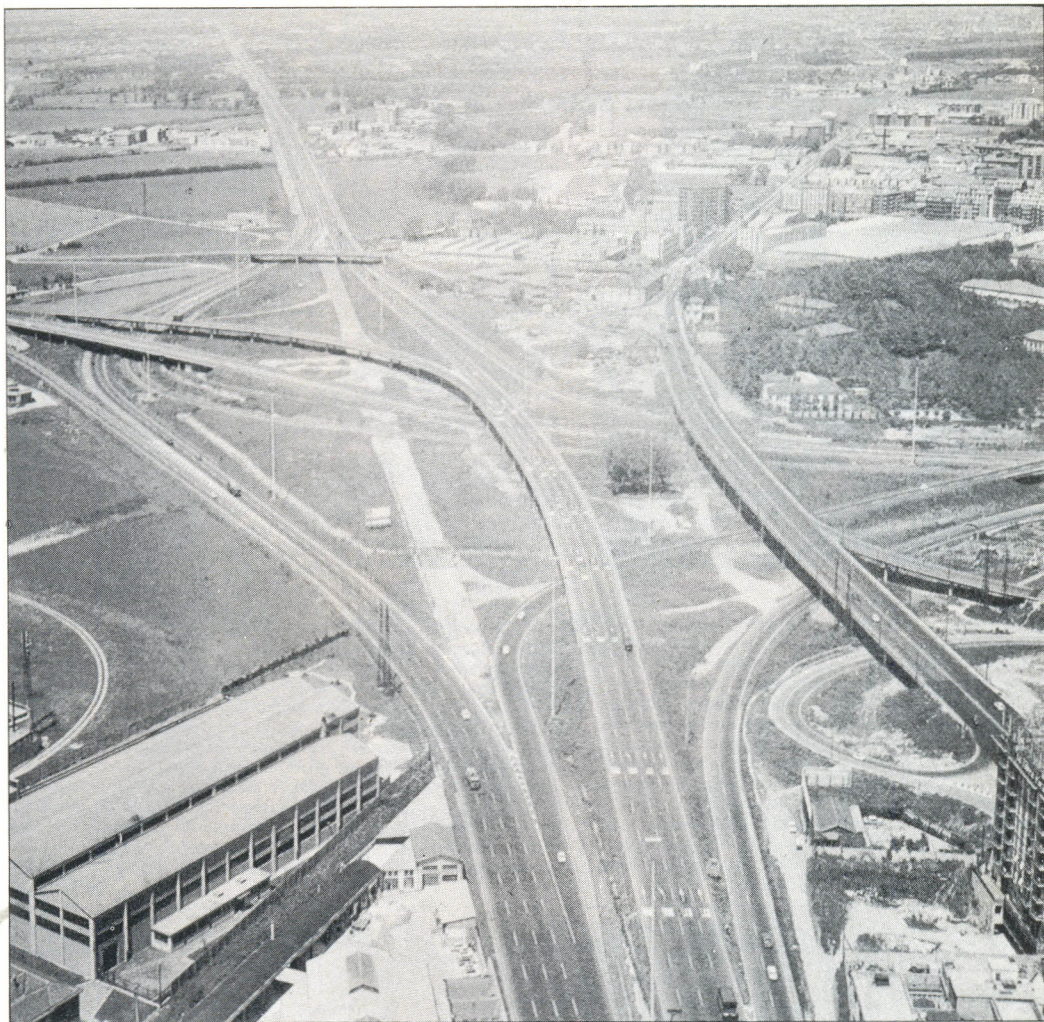
Già sulle porte non c'è più scritto entrata o uscita ma c'è o un bel cartello blu con freccia bianca o il tondo rosso con il trattino bianco per indicare il divieto di accesso e se non bastasse quella porta lì proprio non si apre, talché i distratti ci si piantano contro come nella galleria degli specchi. Una volta entrati, occorre incanalarsi subito nella corsia di traffico, prelevando con destrezza a destra e a manca quanto serve ma al volo, perché se ti fermi il tamponamento è garantito.

Il rischio peggiore sono però le strade senza uscita: c'è stato anche chi ha trascorso un intero weekend tra provole affumicate e caciotte fino a quando non è stato prelevato da una attempata turista sulla via del ritorno in cerca di souvenir. Ammesso di essere riusciti a completare il percorso viene poi la coda al casello, ovvero alla cassa e che non vi venga mai in mente di aver dimenticato alcunché: l'unica soluzione sarebbe un secondo giro ma solo i reduci dalla Parigi-Dakar sono in grado di affrontarlo.

IVERI PERICOLI, tuttavia, sono al banco del bar, dove per prendere un cappuccino per bocca è necessario prenderne almeno due nel collo. L'assalto all'autogrill non è comunque il solo pericolo: c'è sempre in agguato la patacca con il corrispondente pataccaro, il cui habitat naturale è la piazzola di sosta. Sia chiaro, la patacca, ovvero la vendita a buon prezzo (un vero affare! dice lui) di qualcosa che vale comunque meno e spesso nulla, non è un'invenzione autostradale ma sulle autostrade ha avuto una sua evoluzione.

Il meccanismo perverso si basa sull'impossibilità dell'impataccato a tornare indietro se non trovando uno svincolo e anche se ciò accade, ovviamente il pataccaro ha già trasferito l'ufficio. Quanto alla mercanzia, la più frequente sono gli orologi, preferibilmente Omega da 25 o 30 mila ma anche le radio fanno la loro parte. Poco male: l'impataccato può sempre consolarsi al successivo Autogrill.

(a. m. r.)



MILANO-LAGHI: SVINCOLO DI FIORENZA

Estensione della rete autostradale in alcuni paesi europei

Paesi	Rete autostradale (km)	Densità territoriale (km 1000 kmq)	Densità demografica (km per 100.000 ab.)	Incidenza rete sulla viabil. totale (%)
PAESI C.E.E.				
— Germania R.F.	7.428	29.9	12.1	1.54
— Italia	5.901	19.6	10.4	2.02
Centro nord	3.898	21.9	10.7	2.04
Sud	2.003	16.3	9.9	1.99
— Francia	5.251	9.6	9.9	0.65
— Regno Unito	2.766	11.3	5.0	0.74
— Paesi Bassi	1.780	43.6	12.8	1.96
— Belgio	1.220	40.0	12.4	0.98
— Altri ⁽⁰⁾	637	3.6	4.3	0.58
— Totale	24.983	15.1	9.3	1.06
ALTRI PAESI EUROPEI				
— Spagna	1.932	3.8	5.3	0.83
— Germania R.D.	1.700	15.7	10.1	1.35
— Austria	926	11.1	12.3	0.87
— Svizzera	876	21.2	13.8	1.39
— Svezia	857	1.9	10.4	0.66
— Altri ⁽⁰⁰⁾	1.566	0.8	1.2	0.18
— Totale	7.857.2.6	3.8	0.51	

(0) Fatta esclusione dell'Irlanda, che non possiede autostrade, include: Danimarca (km 517), Grecia (km 76) e Lussemburgo (km 44).

(00) Include: Cecoslovacchia (km 375), Jugoslavia (km 300), Finlandia (km 204), Ungheria (km 177), Polonia (km 139), Portogallo (km 120), Romania (96), Bulgaria (95), Norvegia (60).

Fonti: Bilancio società «Autostrade» e ISTAT.

Bambini sicuri con i prodotti Sabelt



I dati sono allarmanti e drammatici: secondo una recente indagine, infatti, 100 bambini di età inferiore ai 5 anni perdono la vita in incidenti stradali e oltre 2000 restano lesionati gravemente. Nel nostro paese, inoltre, non esiste alcun tipo di legislazione che li protegga adeguatamente. Spesso e vo-

lentieri i bambini sono seduti nel sedile anteriore o nella migliore delle ipotesi trovano posto nelle poltrone posteriori senza alcuna adeguata protezione. Proprio per risolvere lo spinoso problema la Sabelt, da anni all'avanguardia nei sistemi di sicurezza passiva in campo automobilistico, propone una linea

completa per migliorare le misure protettive dei bambini.

SABELT BABY, è il seggiolino posteriore adatto per bambini dai 9 mesi ai 3 anni. Il bambino è trattenuto da una cintura di sicurezza a due punti applicata sul sedile posteriore della vettura. Il prezzo completo del prodotto è di 72.000 lire.

SABELT BOY, è il sistema di ritenuta per bambini dai 3 ai 6 anni. Utilizza la stessa cintura di sicurezza mentre un comodo tavolino da gioco appoggiato alle gambe assicura il bimbo al sedile.

SABELT CUSHION, si tratta di un cuscino di plastica anatomicamente modellato e rivestito da una imbottitura. Costa 43.500 lire e permette di portare i bambini dai 6 ai 12 anni all'altezza giusta per poter allacciarsi la normale cintura di sicurezza per adulti. Tutti i prodotti Sabelt sono omologati secondo la normativa Ece 44.

Victrex, polimero che viene dallo spazio

L'Ici, la nota industria di prodotti petrochimici che è presente col suo marchio anche in F. 1 sulle due Williams Honda di Rosberg e Laffite, ha creato un nuovo impianto di produzione dei polimeri aromatici «Victrex Peek» e «Victrex Pes» ad Atlas Point presso Wilmington negli Stati Uniti. Le resine «Victrex» trovano un sempre crescente utilizzo in vari settori industriali, tra i quali spicca quello aerospaziale. La capacità di pilotare un aereo, ad esempio, con precisione assoluta è determinante in molte operazioni militari, soprattutto nei lanci di paracadutisti. Il punto ideale dove collocare il radar con precisione è sotto il ventre del famoso Hercules. Una posizione, questa, che richiede un radome resistente all'urto anche in condizioni atmosferiche difficili. Per questa ragione, per lo stampaggio del radome, viene usato il Victrex Pes. Il radome dell'Hercules è

anche quello di maggiori dimensioni prodotto con il materiale dell'Ici, in quanto ha un diametro di quasi 1 metro, spes-

sore di 6 mm e un peso totale di 10 kg. Il «Victrex» viene anche usato per la costruzione di strumenti di precisione.

Con «Microflon» aumenta la vita del vostro motore e diminuiscono i consumi

La Techim ha messo in produzione un nuovo, rivoluzionario, trattamento per motori endotermici, denominato Microflon. Si tratta di un prodotto che aiuta l'olio motore nel lubrificare e aumentare la resistenza del propulsore stesso. Il Microflon, come il famoso Microlon, deriva dagli studi effettuati dalla Nasa per la ricerca di lubrificanti alternativi. Grazie al grande utilizzo di Teflon, il Microflon crea una pellicola che evita il contatto metallo-metallo, incrementando il rendimento endotermico e diminuendo la tempera-

tura dell'olio. Nei motori a 2 tempi il Microflon può essere immesso nel motore, dopo essere stato diluito con la miscela in una percentuale dal 2 al 4%. Nei propulsori automobilistici a 4 tempi e diesel si versa il prodotto della Techim una volta raggiunta la massima temperatura stabilizzata attraverso il bocchettone dell'olio. I risultati sono stupefacenti: la potenza aumenta a tutti i regimi, la coppia ha una curva più arrotondata, mentre tutti i consumi diminuiscono.

Auto Moto
Nautica
Tempo libero:
quattro giornali in uno

GENTE motori

È in edicola
il numero di

Maggio



Rusconi Editore

Corse clandestine: una moda da dimenticare

Italian Graffiti

Su un troncone della tangenziale di Torino novelli James Dean si sfidano in pericolose gare di accelerazione. Vi raccontiamo come un ragazzo in Kawasaki riesce a battere una Ferrari BB e vincere dieci milioni

TORINO — È un sabato pomeriggio come tanti. Su una tangenziale di raccordo fra l'autostrada e la città il traffico scorre pigramente. C'è tuttavia un assembramento inconsueto di persone. Un gruppo eterogeneo e variopinto che pare aspettare qualche cosa, qualcuno. Ad un certo punto la scena si anima, gli sfidanti sono arrivati. Gli animi cominciano a scaldarsi. Lui, l'ideatore, è un uomo sulla quarantina vestito da gentleman inglese. Fa il

pittore e commercia in tele. La sua Ferrari 512 BB non è esattamente di serie. Si vede subito che è stata «truccata», cerchi in lega, pneumatici Racing Michelin. Anche il motore è stato modificato. Testa abbassata, altre valvole, uno scarico speciale fatto dalla Ansa e costato, pare, più di due milioni. Tutte le modifiche per incattivire ulteriormente la BB pare siano costate al proprietario una decina di milioni.

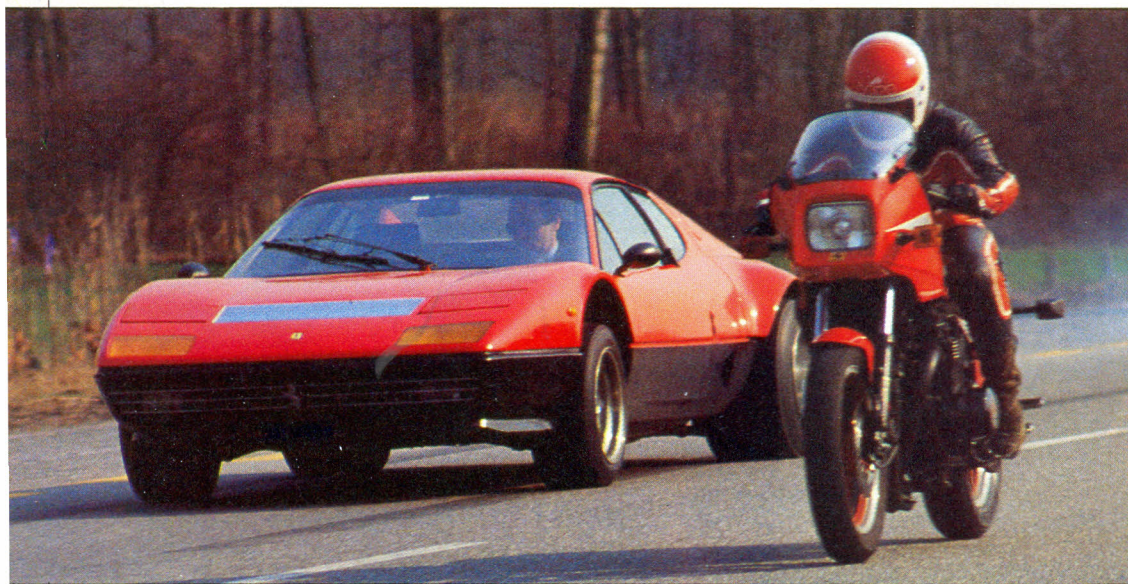
Perché, visto che certo alla Ferrari potenza e assetto non mancano? Perché lui, il pittore, ha il vizio di sfidare gli «odiati» motociclisti. Quelli alla guida di due ruote che qualche volta «danno la paga» alla sua Ferrari.

ENZO, figlio di immigrati, noto «smanettatore» con un passato fatto anche di competizioni, ha raccolto il guanto della sfida. Arriva su una ruota e, in quella posizione di

equilibrio non proprio stabile, infila un paio di marce prima di «atterrare». Lui è convinto di farcela a battere la Ferrari dello sfidante. La sua Kawasaki 1100 Bimota non può tradirlo. Pare ci sia in ballo una decina di milioni, la posta per chi vincerà. La voce sparsa ad arte nei bar della periferia torinese dallo sfidante ferrarista ha insomma fatto centro. E ci sono pure dei «bookmaker», magari improvvisati, sicuramente clandestini, che stanno raccogliendo i soldi scommessi dai presenti. I pronostici sono divisi fra pro-ferraristi e pro-motociclisti. La tensione sale, gli occhi dei due sfidanti si incrociano ostili. Nessuno ci sta a perdere, entrambi sono convinti di farcela. Sembra di assistere ad un film di James Dean o ad una scena di «American Graffiti», il film che ha reso celebri in tutto il mondo le sfide clandestine di accelerazione. Tre passaggi, con partenza da fermo, per una lunghezza di un chilometro e mezzo circa ciascuno. Un soprapassaggio dell'autostrada segna il punto d'arrivo. Passa qualche famiglia che va a godersi il fine settimana in montagna o al mare, gli occupanti guardano e non capiscono. I più credono ci sia stato un incidente.

VIENE FINALMENTE il momento del primo via. La Kawasaki pianta in asso la Ferrari dopo un testa a testa iniziale e conclude con circa cinquanta metri di vantaggio. Il pittore non si arrende e ci riprova ma anche i due passaggi successivi gli danno torto. La moto esce nettamente vittoriosa dalla sfida. I bookmaker si affrettano a raccogliere i soldi vinti con le scommesse (ma pare fossero pronti a squagliarsela in caso di sconfitta...) mentre i sostenitori della Ferrari recriminano. Se la distanza fosse stata di almeno tre chilometri la moto non avrebbe vinto. Ne sono sicuri. Il pittore firma l'assegno dai molti zeri con una punta di rabbia. Non per i soldi, o almeno non solo per quelli, quanto per la sconfitta subita dalla sua Ferrari. Non importa, cercherà qualcun'altro. Magari ci riproverà con una Porsche o una Lamborghini. Con le moto meglio andarci cauti. Intanto corre la voce che sta arrivando una pattuglia della polizia. In un batter d'occhi scompaiono tutti, fischiettando, con un braccio fuori dal finestrino e l'andatura da tranquilli turisti. Aspettando la prossima occasione.

Sergio Remondino



Ferrari contro Kawasaki, impegnate al massimo dell'accelerazione. Il premio? Denaro e gloria per una notte



La Diavia leader nel condizionamento per auto

L'industria del fresco

In un nuovo stabilimento di 14.000 metri quadrati nascono impianti studiati per ogni tipo di vettura. Un reparto ricerche all'avanguardia

MOLINELLA (Bologna) — Di fronte ai prezzi correnti sul mercato (si va dal milione ai tre milioni di lire a seconda del tipo di impianto e di vettura), è inevitabile che i condizionatori d'aria per automobili non godano di una eccessiva popolarità nel campo dell'accessoristica. Negli ultimi anni, comunque, il mercato specifico ha fatto registrare una sensibile crescita della domanda, fino a raggiungere una quota del 5% di vetture condizionate sul totale del mercato europeo. Percentuale quasi «ridicola» rispetto a quelle statunitensi (90%) e giapponesi (60%), ma pur sempre in crescita e quindi suscettibili di futuri e più consistenti miglioramenti, soprattutto in considerazione del fatto che l'utenza inizia a pretendere dalle automobili sempre maggiori doti di com-

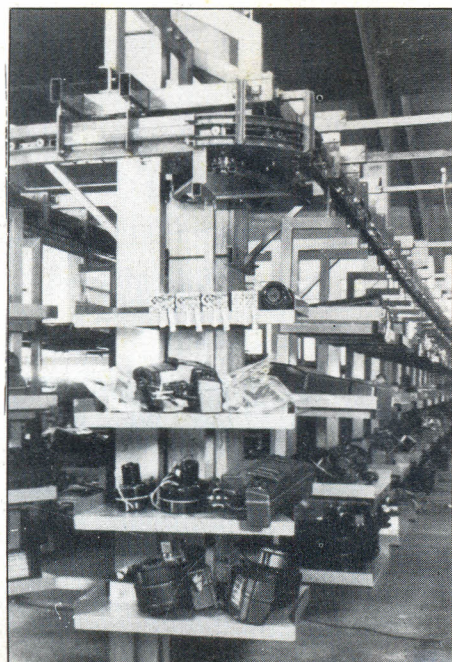
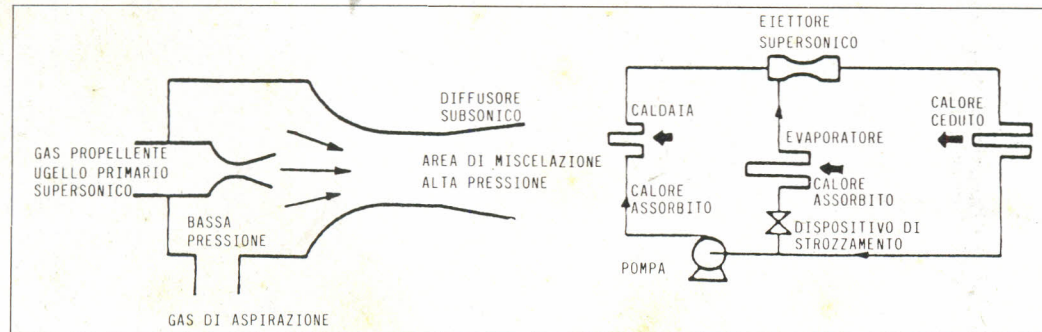
fort. Qualità che per certi aspetti solo il condizionatore d'aria può garantire.

IN UN MERCATO mondiale che nel 1983 ha assorbito oltre 12 milioni di impianti di condizionamento automobilistici, un ruolo di primaria importanza è occupato dalla Diavia di Bologna, che proprio recentemente ha inaugurato un nuovo stabilimento di 14.000 metri quadrati a Molinella (che si aggiunge a quello bolognese di 7.000 metri quadrati) per far fronte all'aumentato volume di affari: nel 1983 22,25 miliardi di fatturato. Fondata nel 1962, la Diavia S.p.A. si è sviluppata nel corso degli anni fino a trasformare il suo ruolo iniziale di importatrice degli impianti americani Frigette (opportuna-

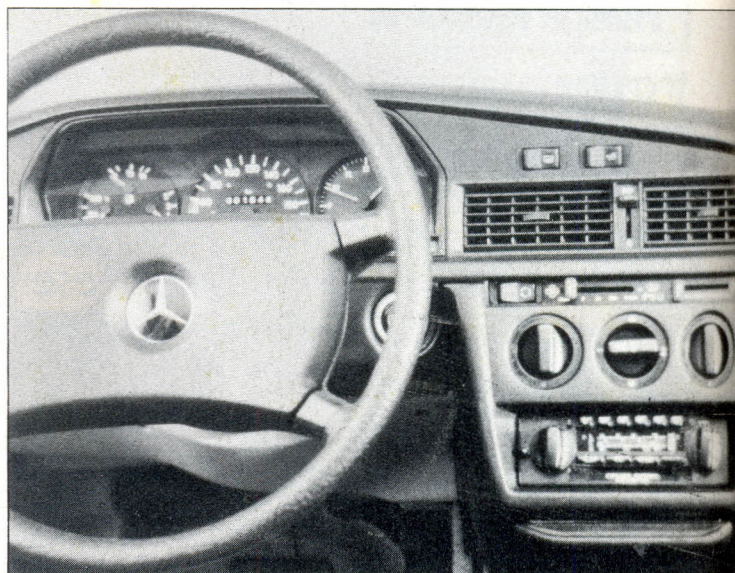
mente adattati, una volta in Italia, alle vetture europee) in quello di azienda costruttrice e leader nel settore del «post-vendita», cioè del secondo equipaggiamento. La Diavia infatti ha stretto accordi con quasi tutte le Case europee per la fornitura di impianti di condizionamento a quella clientela le cui richieste potrebbero essere soddisfatte dalla Casa automobilistica in fase di primo equipaggiamento solo a prezzo di esorbitanti e improponibili stoccaggi di vetture con aria condizionata. E sono gli stessi concessionari delle Case che, dopo appositi corsi dalla Diavia, curano l'installazione degli impianti. Senza dimenticare i tremila punti vendita e assistenza Diavia sparsi nel mondo.

CON 175 DIPENDENTI, la collaborazione di 30 fabbriche

specializzate esterne integrate nel ciclo produttivo dell'azienda, una gamma di condizionatori per tutti i tipi di vetture (anche per la Fiat Uno, ad esempio), di veicoli pesanti e agricoli, una tradizione di sponsor anche tecnico nelle corse automobilistiche (ricordiamo la collaborazione con la Toleman per un sistema di raffreddamento dei motori Hart Turbo), la Diavia è un'azienda giovane che dedica particolare attenzione a molte energie (il 5% del fatturato) al settore della ricerca. Uno dei progetti più interessanti realizzati dall'ufficio tecnico e attualmente in fase di sperimentazione, è quello di un sistema di condizionamento ad assorbimento di calore basato su eiet-tore, con lo scopo di conseguire un risparmio energetico. Gli attuali compressori dei condizionatori per auto sottraggono energia, per funzionare, all'albero motore e il sistema proposto dalla Diavia cerca di evitare questo collegamento usando come fonte energetica il calore disperso attraverso il radiatore e i gas di scarico. Semplificando al massimo, trasforma il caldo in freddo. Ma come? Utilizzando un eiettore supersonico e rifacendosi agli studi compiuti dalla Nasa per gli ugelli dei razzi. Questo sistema secondo la Diavia presenterebbe, una volta applicato a un condizionatore, tre indiscutibili vantaggi: libertà di installazione non essendo legato alla presa di moto dell'albero motore; bassissima potenza assorbita; nessuna parte di potenza in movimento con conseguente aumento dell'affidabilità. (d. e.)



Qui sopra lo schema di funzionamento del sistema sperimentale di condizionamento ad assorbimento di calore basato su eiettore realizzato dal reparto ricerche della Diavia. A sinistra uno scorcio del nuovo stabilimento di Molinella. A destra il cruscotto di una Mercedes equipaggiata con un condizionatore Diavia. La ditta bolognese esporta praticamente in tutto il mondo



VELOCITA'

Ludwig: esordio F. 1 in giugno?

Erich Zakovski, tra un impegno in Imsa e un altro, sta attivamente lavorando sul progetto riguardante la sua monoposto di F. 1. Le voci che circolano in questi giorni in Germania danno per scontato che il primo telaio in fibra di carbonio sia già pronto e che il pilota di fiducia della Zakspeed Klaus Ludwig possa pilotare la vettura, a motore turbo Ford 4 cilindri, entro i primi giorni di giugno per poi esordire negli ultimi gran premi della stagione corrente. Sponsor dell'impresa sarà la Jagermeister.

■ **SCARFIOTTI.** La terza prova del campionato europeo della montagna sarà il trofeo Scarfiotti, che va ad aggiungersi alle gare di Cefalù e di Ascoli Piceno come prova italiana della serie continentale.

■ **GIUDICI CON LA CHEETAH.** Gianni Giudici dopo l'esperienza negativa al volante della Cougar gr. C alla 1000 km di Monza, dove non ha potuto nemmeno prendere il via, sta avviando una trattativa con la Cheetah Aston Martin per correre a Le Mans a fianco del francese Jausaud e dello svizzero Loris Kessel.



■ **MERCEDES AL RING.** Ecco le prime foto di una delle Mercedes 190 E di 2300 cc che parteciperanno alla corsa inaugurale del nuovo autodromo del Nürburgring il 12 maggio. La competizione vedrà schierati tra gli altri Nelson Piquet, Keke Rosberg, Phil Hill, Stirling Moss, Emerson Fittipaldi, James Huft, Niki Lauda e forse Didier Pironi. Da questa vettura, è possibile che la Mercedes possa derivare un gr. A da far esordire nell'europeo turismo del 1985.

■ **DEL CASTELLO SPOSO.** Si è sposato Roberto Del Castello. Il pilota del team Minardi di F. 2 ha infatti portato all'altare la fidanzata Claudia Cipriani prima di precipitarsi a Vallelunga per effettuare i test in previsione della prova romana di campionato.

■ **GOMME** — I costi di gestione delle monoposto di F. Ford 2000 che partecipano al campionato europeo stanno pericolosamente aumentando. Per questa ragione l'Efda, l'ente che gestisce la serie continentale, ha deciso di limitare il numero massimo di pneumatici utilizzabili in ogni gara, fissando un tetto massimo di sole 5 gomme. Il campionato è molto seguito nei paesi del nord e centro Europa.

■ **RECORD** — La Volvo ha portato una propria vettura sull'anello di Surfers Paradise in Australia per battere una serie notevole di record mondiali e nazionali. La vettura, pilotata da Mike Minear, Paul Elliott, Ron Bride e Ron Sutherland, ha stabilito 14 primati che variano dal quarto di miglio alle 24 ore. La Volvo ha percorso nell'arco di una giornata 2646,09 km alla media di 110,25P km/h. I piloti hanno cambiato marcia 6616 volte.

Winkelhock in turismo con Brun

Dopo Stefan Bellof, anche il secondo pilota tedesco di F. 1 Manfred Winkelhock correrà per il team di Walter Brun nell'europeo turismo. Falliti i tentativi di assicurarsi i servizi di Keke Rosberg, Brun ha trovato l'accordo col pilota dell'Ats che esordirà al volante di una Bmw 635 Csi sponsorizzata dalla Jagermeister alla corsa dell'Avus del 13 maggio prossimo. Winkelhock proseguirà poi l'attività con la Bmw in altre gare europee.

Bmw e Murray entrano nell'Imsa?

Si fanno sempre più insistenti le voci secondo le quali la Bmw sarebbe intenzionata a schierare una vettura nella classe Gtp dell'Imsa statunitense. La Casa tedesca è sul punto di decidere quale telaio utilizzare. Probabilmente una M1 verrà portata nelle officine della Brabham dove Gordon Murray inizierà a modificare il telaio in attesa di installare sulla vettura un motore 4 cilindri di 2100 turbocompresso, strettamente derivato dal propulsore utilizzato dalla Brabham in F. 1. E da ricordare che le rivali tedesche della Bmw, ovvero Ford e Porsche, sono già presenti nell'Imsa.

■ **RITORNA PAL-VOX.** È il 40. iscritto dello challenge Mg Metro e non corre ormai da diversi anni. Un tempo era molto noto nel campionato italiano turismo. È «Pal-Vox» che debutterà con la Metro il 19 maggio al Mugello. La vettura sarà curata dalla Lascar, la stessa ditta che preparava la Fiat 500 di «Pal-Vox» anni fa.

■ **ESTINTORE IN TILT.** Piuttosto sfortunata la trasferta inglese a Donington di Roberto Ravaglia con la Bmw 635 Csi ufficiale. Il pilota veneto, infatti, si è dovuto fermare quasi subito perché l'abitacolo della vettura è stato invaso dal liquido dell'estintore che si era guastato. Il copilota Christian Danner, quindi, non ha nemmeno compiuto un giro.

■ **METRO PER ARTURO.** Ormai, è un impegnato manager di F.2 e F.3, ma ogni tanto Arturo Merzario torna volentieri al volante. Con l'appoggio della concessionaria Ferrari di Modena sarà al volante di una Mg Metro curata dall'Autoraicing di Modena. Compagni di squadra di Merzario saranno Scarabelli e «Baronio».

■ **JARIER CONDANNATO.** Jear Pierre Jarier è stato condannato dal tribunale di Monza a sette mesi di reclusione con la condizionale. Jarier alla vigilia del Gp d'Italia del 1981 aveva investito uccidendolo un ragazzo di 10 anni. L'accusa per il pilota francese era di omicidio colposo.

■ **SURER DERUBATO.** Marc Surer, il pilota del team Arrows, è rimasto vittima di tre giovani ladri, che hanno rubato dalla sua boutique aperta recentemente a Basilea tre giubbotti di pelle e orologi per un valore di oltre 2 milioni di lire. La polizia è però riuscita ad acciuffare i colpevoli assieme alla refurtiva.



■ **34 ANNI DI F. 1.** Il periodico Analisi ha voluto esplorare il mondo della F. 1 pubblicando un libro che raccoglie la storia dei campionati mondiali dal 1950 ad oggi raccontata attraverso le pagine del quotidiano bolognese «Il Resto del Carlino». La pubblicazione, intitolata 34 anni di caroselli iridati, è curata dall'inviato speciale del Carlino e nostro collaboratore Ezio Pirazzini. Il volume è in vendita in tutte le edicole al prezzo di 7000 lire.

RALLY

Mondiale '86 anche negli Stati Uniti?

Una gara di campionato mondiale rally potrebbe essere organizzata negli Stati Uniti nel 1986. La notizia, «scappata» a Jean Marie Balestre in Portogallo lo scorso marzo, ha trovato conferma nelle parole di Burdette Martin jr., presidente dell'organismo sportivo degli Automobile Club statunitensi, il quale ha affermato che più di un rally attualmente disputato in America potrebbe ottenere la validità mondiale. Una di queste gara potrebbe anzi essere organizzata già dall'85 alla presenza degli osservatori della Fisa, per poi ricevere, in caso di valutazione positiva, l'investitura iridata a partire dall'anno seguente.

■ **CINZANO.** La Cinzano e l'Alpitour saranno gli sponsor ufficiali del prossimo rally di Limone Piemonte, che verrà presentato agli addetti ai lavori in occasione del rally «4 Regioni» a Salice Terme.

Quasi pronta la 4 x 4 Mitsubishi

La Mitsubishi ha ormai pronto il primo esemplare di Starion a quattro ruote motrici turbocompressa che punterà alle gare mondiali del 1985. La vettura, del cui sviluppo si occupa Andrew Cowan, verrà omologata in gr.b il 1. ottobre ed esordirà al rally Rac con Lasse Lampi e Pentti Airikkala. Per il 1985 il programma Mitsubishi è limitato a 5 rally mondiali, più la Parigi-Dakar nella quale Cowan è arrivato terzo assoluto nel 1984.



■ **LO SLALOMISTA.** Giuseppe Torreggiani, il 28enne pilota di Reggio Emilia, è l'attuale dominatore della stagione slalom 1984. Al volante di una Kadett Gte ha già battuto vetture ben più potenti e piloti più esperti. Ora aspetta con impazienza la chiamata dell'Opel che pare sia intenzionata a garantirgli l'assistenza ufficiale se, come appare sempre più probabile, Torreggiani si qualificherà per la fase finale del campionato.

■ **REGGIO.** Il rally dell'Appennino Reggiano, che avrebbe dovuto disputarsi questa settimana ed è stato rinviato al 18-19 maggio, ha già raccolto oltre 90 adesioni da parte di concorrenti provenienti da tutta Italia. Il rally, oltre che per la Coppa Italia, è valido per il campionato Triveneto e per quello Emiliano Romagnolo.

■ **SAN REMO.** La prima tappa del rally di San Remo, terminata la frazione su asfalto nell'entroterra ligure, subirà una piccola modifica. Anziché riposare alcune ore a San Remo i concorrenti si trasferiranno subito a Tirrenia dove trascorreranno la notte in attesa di ripartire per la seconda tappa che si concluderà a Pisa.

■ **FARO.** Domenico Faro, il giornalista televisivo della rubrica Grand Prix di Italia 1, si dà ai rally. Esordirà infatti al volante di una Ritmo Abarth 130 nelle gare di Coppa Italia, per poi proseguire in alcune prove internazionali, sempre al volante della stessa vettura.

■ **IL NAVA DI MARKKU.** Ecco le foto del nuovo casco rivoluzionario che la Nava ha realizzato per Markku Alen e Ilkka Kivimaki, che ne hanno fatto uso allo scorso Rally Safari. L'elmetto è molto leggero e adotta una foggia simile a quella dei caschi da hockey. I due piloti della Lancia sono stati gli unici ad usare il casco al Safari, mentre tutti i colleghi hanno utilizzato le sole cuffie con interfono, preferite per il gran caldo presente in Africa.

INDUSTRIA

L'Escort prima in America

I giornalisti dell'automobile statunitensi hanno valutato le vetture di serie del mondo in base alle loro quantità globali, osservando in particolare cinque punti: prestazioni, costi, manutenzione, risparmio energetico. In base a queste valutazioni la Ford Escort figura al primo posto davanti alla Toyota Camry e alla Nissan Stanza. Agli ultimi posti molte vetture europee come Volkswagen Rabbit, Scirocco e Quantum e la Renault Sportwagon. I risultati sono stati pubblicati su «The car book».

■ **PEUGEOT.** Dalla catena di montaggio di Mulhouse è uscita la 2.000.000esima Peugeot. Questa fabbrica che impiega 1.400 persone ha sempre prodotto i modelli di punta della casa francese. Dall'aprile del 1971 sono state costruite la 204, 304, 305 e 104 mentre oggi vengono realizzate le nuove 205. La capacità produttiva, però, non basta a soddisfare le richieste, ragioni per cui la Peugeot è costretta a fabbricare pezzi a Poissy, Sochaux.

■ **MIRAGE.** L'Automirage di Bologna ha iniziato la vendita di una versione diesel del Mirage S3R, che utilizza un propulsore di 325 cmc erogante 4,8 cv a 3600 giri. Il costo della vettura, adatta al traffico intenso della città, è stato fissato in 5.600.000 più Iva del 18%.

■ **ETÀ.** L'età media delle vetture americane è salito nel 1983 a 6,5 anni, nonostante il recente boom delle vendite. Nel 1982 la media era stata di 6,2 anni, nel 1970 di 4,9. L'anno passato hanno circolato ben 108,9 milioni di vetture sulle autostrade statunitensi.

Riunificati i campionati nel 1985?

Sono sempre più insistenti le voci secondo le quali anche le autorità sportive della Csaì stanno studiando il sistema per riunificare i campionati il prossimo anno, magari mantenendo anche la validità per uno challenge open, riservato ad alcune gare del ritrovato campionato «unico» dei rally internazionali.

■ **PEUGEOT.** Appare sempre più probabile che la Peugeot 205 Gti di Pierangela Riva e Chantal Biasion esordirà al rally dell'Elba. Nel frattempo la Riva è andata in Corsica a conoscere Ari Vatanen e a strappargli qualche consiglio.

■ **BARTOLICH.** Ergy Bartolich è noto per essere un appassionato di mare. In Costa Smeralda non si è smentito, recandosi la sera prima della gara a pescare con alcuni amici al largo di Baia Sardinia e rientrando in albergo, alle 24, con una buona provvista di pesce in saccoccia.

■ **MONACI.** Per concomitanti impegni di lavoro Monaci ha dovuto rinunciare al rally del Gran Sasso. Il pilota della «4 Rombi», che con Bisol ha già ottenuto nel Cir 15 punti, tornerà a gareggiare al rally del Carso.

■ **ALBERI.** Abbastanza divertente la battuta con cui Paola Alberi, al Rally Costa Smeralda, ha reagito alla notizia che dava l'equipaggio femminile inglese Aitken-Morgan davanti in classifica rispetto a lei e alla sua copilota Anna Milano. «Loro vanno forte — le è sfuggito — ma noi vinciamo in bellezza».



■ **AVENUE IN RENAULT.** A completare la gamma della ormai nota 9, la Renault ha presentato in questo periodo la versione Avenue, basata sulla meccanica e gli equipaggiamenti della Tce. In più, l'Avenue utilizza un tetto apribile, cerchi in lega leggera, pneumatici 175/70 Sr 13 con fascia bianca, volante rivestito in cuoio, interni in velluto. Il prezzo è di 11.292.000 IVA inclusa. La Avenue è la nona versione di Renault 9 attualmente in commercio.



CAMPIONATO ITALIANO SPORT/Parte al Mugello la stagione '84

Un Biscione nel motore

La categoria ha tratto giovamento dall'utilizzo del motore Alfa Romeo sei cilindri di 2500 cc. La Pirelli, sponsor del campionato, metterà a disposizione premi consistenti.

UN TEMPO, nemmeno troppo lontano, quando si parlava di sport gr. 6 luccicavano gli occhi. Appassionati, tifosi, piloti, preparatori veneravano una categoria quasi «suprema» dell'automobilismo. Campioni e dilettanti di lusso trovavano nelle sport un motivo in più per amare la disciplina motoristica. E le corse erano piacevoli, combattute, spettacolari. La categoria sport ha rappresentato nel

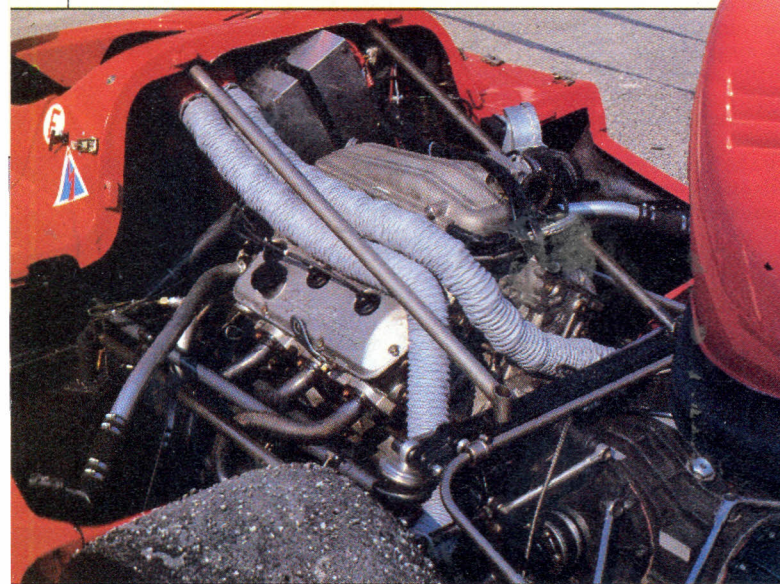
corso degli anni un asse portante dell'automobilismo, gioia e delizia soprattutto di coloro i quali volevano divertirsi al volante di vetture velocissime e soprattutto molto belle. Poi l'arrivo del mondiale marche versione gr. 5, le tanto contestate silouettes, e del successivo endurance ha gettato nel dimenticatoio le classi della sport. Parallelamente il rapporto costi-prestazioni-competitività è

venuto a mancare per una serie di ragioni ben precise. In un calendario ormai impregnato di coppe monomarca, trofei nazionali vari, campionati grandi e piccoli l'organizzazione di gare sport diventava sempre più difficoltosa. Da gare regine delle manifestazioni, le prove del campionato sport si trasformavano in semplici passerelle di nostalgici, poste come contorno nemmeno troppo succoso di

competizioni minori. In effetti, se si guarda bene il problema, nella categoria 2000 i prezzi erano diventati davvero proibitivi. Un motore BMW, derivato da quelli che abitualmente corrono in F. 2, veniva venduto a una cifra non inferiore ai 45-50.000.000 di lire, un telaio Osella o Lucchini si comprava sborsando parecchi milioni di lire. Con una cifra così elevata non si agevolava di certo l'int-



Esteriormente, come si vede nella foto a fianco, le sport nazionali non si discostano dagli esemplari conosciuti. Le novità stanno nel motore che si adatta bene sia su telai Chevron, sopra, sia Osella, sotto. La potenza è di 170 cavalli



Fotografie La Bottega del Fotografo



Le date del tricolore

13 maggio MUGELLO	16 settembre VALLELUNGA
27 maggio MONZA	23 settembre PERGUSA
10 giugno VARANO	7 ottobre VARANO
17 giugno PERGUSA	14 ottobre IMOLA
1 luglio MAGIONE	28 ottobre VALLELUNGA
11 agosto MISANO	

resse dei giovani verso la categoria, ragion per cui la sport si è ritrovata ad essere gli anni passati la categoria dimessa per eccellenza dell'automobilismo tricolore.

ARIA NUOVA. Finalmente, dopo innumerevoli richieste da parte di piloti e preparatori, nel 1984 la musica cambierà. L'introduzione della nuova 1. divisione sport appare un'autentica manna per tutti. Ha ridato ossigeno ai tecnici del settore che ormai si erano convinti di dovere chiudere bottega nel breve arco di 12 mesi. Il pericolo è scongiurato. In sede Csa si è creato infatti un regolamento quantomeno intelligente, alla portata di più tasche e in grado di riutilizzare telai superati.

UN SEI CILINDRI PER SPERARE. Il «Gerovital» è rappresentato dall'utilizzo obbligatorio del motore 6 cilindri Alfa Romeo della Gtv 6. Una scelta equilibrata, che per una volta tanto si è indirizzata verso la produzione motoristica nazionale, con tutte le agevolazioni, anche ricambistiche, del caso. L'intervento della Pirelli, che fornirà le gomme, ha poi completato il resto, creando una sport nazionale che esordirà domenica all'autodromo del Mugello con tante buone intenzioni di ben figurare e di far dimenticare il poco glorioso recente passato.

NIENTE TRUCCHI. Abbiamo posto l'accento sull'economicità, relativa, dell'operazione Alfa Romeo. Il propulsore è messo in vendita dall'Autodelta ad un prezzo di 3.000.000 più Iva con la possibilità di avere con sovrapprezzo il carter secco. I preparatori dovranno attenersi alla stretta regolamentazione prevista dal gr. N. Gli unici interventi potranno riguardare gli scarichi, liberi dall'uscita della testata, l'adozione facoltativa del carter secco, mentre è libero il collegamento fra l'impianto di iniezione e il collettore di aspirazione.

Filtro aria e relativo contenitore possono essere soppressi, mentre liberi sono il disco della frizione e il filtro dell'olio. Queste le sole modifiche permesse da un regolamento che se rispettato e, fatto rispettare soprattutto, limiterà i costi con grande giovamento per l'ambiente. Al momento molti tecnici specializzati nel settore stanno curando il motore nei minimi particolari.

OTTO MILIONI PER INIZIARE. I fratelli Mendogni di Varano, che quest'anno cureranno quattro vetture, hanno previsto pezzi standard per il montaggio del motore. Con una spesa di circa 5.400.000 lire l'Alfa sei cilindri verrà installato sui telai più disparati, dall'Osella al Chevron e via dicendo. Le potenze che quasi tutti i tecnici del settore hanno visto al banco sono ragionevolmente elevate, circa 170 cavalli. Quello che stupisce di questo propulsore è la straordinaria capacità di coppia. Già a 3000 giri l'Alfa sei cilindri riprende con straordinaria semplicità, tanto che la guida richiesta per pilotare una sport nazionale non è impegnativa allo spasimo. Essendo praticamente di serie il 2500 della Casa del biscione sopporta mol-

to bene eventuali fuori giri e strapazzi dovuti o a piedi troppo pesanti o a mani inesperte. Le prestazioni raggiunte in fase di collaudo sono alquanto vicine a quelle che fornivano le «vecchie» sport 1300, con motori tirati allo spasimo e sempre sul fronte della rottura.

MONOGOMMA. I pneumatici utilizzati dalla categoria saranno i radiali P7 della Pirelli, che verranno posti in vendita a 666.000 più Iva. La Casa milanese, inoltre, metterà a disposizione premi in denaro consistenti, al primo classificato ad ogni gara andranno ad esempio ben 1.250.000, con un montepremi finale di 50.000.000. Gli iscritti al campionato italiano sport 1. divisione sono per il momento 22. Tra le novità da segnalare la presenza di una vettura realizzata dal tecnico genovese Benvenuti, di sette Lucchini più tante Osella e Chevron. Al Mugello, domenica, l'atteso debutto sancirà il livello qualitativo raggiunto. Ma nell'aria si respirerà senz'altro un odore di bei tempi andati. Forse le sport ritorneranno ad essere quelle belle, filanti vetture che tutti ricordiamo con un po' di malinconia.

Guido Schittone

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
ALFA ROMEO
Giulietta

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

ENDURANCE/A Silverstone una nuova Gruppo C

Otto Graeminger

Il costruttore svizzero ha interamente rivisto la sua «Cheetah», ora equipaggiata con il motore Aston Martin. Nuovo il telaio in kevlar

VEVEY — Chuck Graeminger, uno dei pochi costruttori di macchine da corsa della Svizzera schiererà la sua nuova gr. C, se tutto va come programmato, a Silverstone il 13 maggio. La Cheetah G604 varia dal modello '83, la G603, per il fatto che la monoscocca è in fibra di carbonio e kevlar, con parte centrale e struttura «honeycomb» in nomex. È costruita dalla Advanced Composite Components UK. L'anno scorso il telaio era convenzionale in alluminio. Altra differenza rispetto alla vettura dell'anno scorso, il motore; non si tratta

fatto che la prima monoscocca consegnata dall'Inghilterra non corrispondeva alle specifiche del progetto. Alcune misure variavano dai disegni, di conseguenza i punti di attacco delle sospensioni, portamozzetti ecc. dovevano essere leggermente modificati per poter montare il telaio in fibra di carbonio. Risulta che perfino la prima monoscocca in fibra di carbonio dell'Alfa Romeo F.1, costruita ugualmente dalla Advanced Composite Components, fosse leggermente «imperfetta». Le successive furono invece corrette.

è il risparmio di peso. La monoscocca dell'anno scorso pesava 58 kg mentre quella di quest'anno è più leggera di ben 30 kg; pesa dunque solo 28 kg. Assemblato sin dal novembre scorso in ambienti spaziosi con tutte le attrezzature e macchinari necessari, il progetto Cheetah Aston Martin si basa sulla costruzione di due vetture. L'appoggio per una macchina proviene dalla Gatoil che ha già sponsorizzato il team l'anno scorso a Spa, Imola e Mugello, e dalla Aston Martin stessa, insieme a possibili altri sponsor per la seconda macchina. Sfortunatamente, parte di questi piani non si sono realizzati e in questa fase soltanto la Gatoil è disposta a finanziare la macchina, mentre la Aston Martin darà tutto l'aiuto tecnico possibile.

FUTURO CON TURBO? Esistono ora effettivamente pezzi per costruire tre macchine, poiché l'idea iniziale era quella di costruire due vetture da corsa più un muletto. A Silverstone, il team dovrebbe debuttare comunque con una macchina forse due, come prova generale per la 24 Ore di Le Mans. Incerti i nomi dei piloti: per quanto riguarda la corsa inglese, dovrebbero essere John Cooper e Bob Evans a pilotare le macchine e a Le Mans Jean-Pierre Jaussaud, Laurent Ferrier e Boris Kessel (ma si parla anche di Gianni Giudici, n.d.r.). I progetti per quanto riguarda le corse dopo Le Mans dipendono dai risultati ottenuti. Per la prova endurance tedesca al Nürburgring e forse anche per la corsa gr. C a Hockenheim, Chuck Graeminger dispone di un altro sponsor, la BASF. Per quanto riguarda i motori, esiste una piccola possibilità che i due V8 aspirati, di cui il tema dispone attualmente, vengano sostituiti in futuro con il nuovo biturbo V8 della Aston Martin che sviluppa circa 800 CV, se questo propulsore dovesse rivelarsi un successo. **Ma vedremo prima come funziona sulle Nimrod», dice Chuck.**

Jad Sherif

Foto IPA

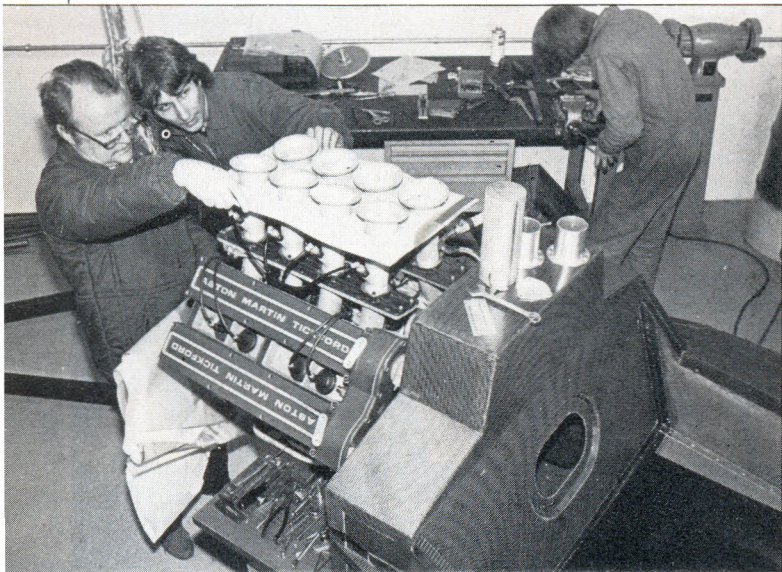
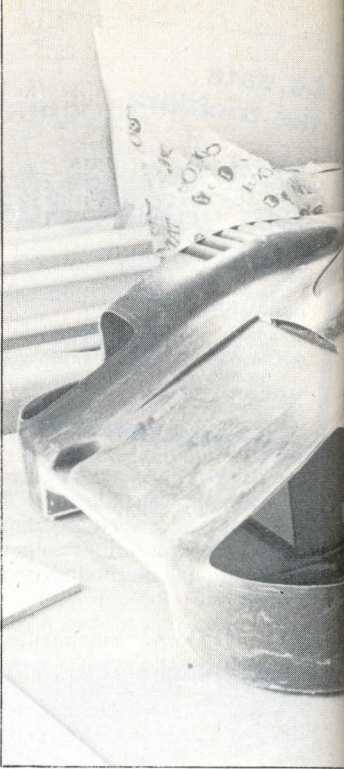


Foto IPA

più del Cosworth 3,9 litri DFL, ma di un Aston Martin V8 5,3 litri aspirato che sviluppa circa 575 CV. Per il fatto che si tratta della prima monoscocca in materiale composito su cui Graeminger abbia mai lavorato, la soluzione dei problemi durante la costruzione è stata a volte più lunga di quanto non sia stato in passato. «Ogni cosa deve essere fatta diversamente da prima. — spiega Chuck — Di conseguenza, il progetto ha conosciuto molti ritardi. Oltre a questo, alcune delle case interessate come la Hewland per il cambio e la AP per le pinze dei freni, non sono state in grado di fornire i loro pezzi quando ne avevamo bisogno». Un altro grosso problema che il costruttore svizzero ha dovuto affrontare è stato il

GR. C E IMSA. È possibile che a causa dei ritardi accumulati possano essere utilizzati alcune parti della gr. C dell'anno scorso, poiché i disegni delle due monoscocche sono praticamente gli stessi. Unica grande differenza, le dimensioni del serbatoio del carburante, più compatto ma reso più alto dietro la testa del pilota. L'idea è di creare più spazio dietro per il grosso motore Aston Martin e nello stesso tempo spostare indietro il sedile del pilota in modo che i piedi vengono sistemati dietro la linea dell'asse anteriore per rispettare il regolamento IMSA. Il grande vantaggio di una monoscocca «composita», oltre alla sua maggiore rigidità e robustezza,

Ultimatum a Balestre

SCADE il 10 maggio l'ultimatum che i responsabili dei team di endurance hanno lanciato a Balestre. In quella data il presidente della Fisa dovrà precisare se il regolamento delle gare di durata resterà identico a quello di quest'anno, oppure se andrà avanti l'operazione «nuovo gruppo C». La speranza è che non si tocchi nulla (e a Monza tutti i team hanno firmato in proposito) perché nessuno crede che il gruppo incaricato di studiare un nuovo regolamento che possa contemporaneamente accontentare gli americani (che vedono come il fumo negli occhi le gare basate sul consumo) e contenere le potenze al limite attuale, possa riuscire nell'intento. La richiesta generale è che non si tocchi nulla fino all'86 almeno. Da parte di molti team c'è anche un certo interesse a varare una serie di 500 km endurance in Europa. Molti circuiti sarebbero già disposti ad ospitare manifestazioni di questo tipo, tra cui quello cecoslovacco di Most, dove gli spettatori non sono mai meno di 200.000. Manifestazioni insomma simili alle gare «interserie» dei primi anni '70 e l'iniziativa sembra molto valida perché in endurance non pochi piloti sono semi-professionisti o gentleman, quindi poco soddisfatti dei costi di una 1.000 km: la sicura revisione di un motore Porsche 956 costerebbe 32 milioni, il cofano posteriore ben 23 milioni, quello anteriore... solo quindici... (d. b.)



La carrozzeria della Cheeath in lavorazione nell'atelier di Graeminger; nella pagina accanto, il costruttore svizzero mentre armeggia intorno al motore V8 Aston Martin. Sotto, il telaio della nuova gr. C, realizzato in fibra di carbonio e kevlar

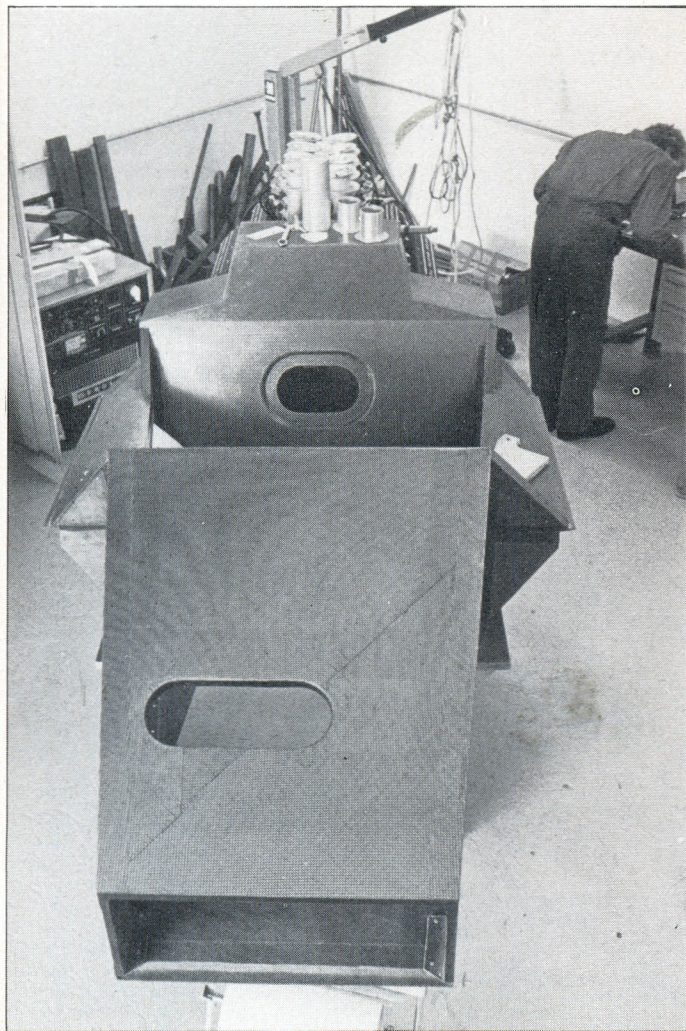


Foto IPA

Il costruttore di Le Mans insiste

Rondeau all'americana

Per la 24 Ore di giugno è in preparazione una M482 dotata di un motore derivato da un blocco V8 Chevrolet. Poi la vettura correrà in Imsa

LE MANS — Jean Rondeau mira all'Imsa ma per arrivare con le sue vetture negli Stati Uniti passerà per una strada che già gli è nota, quella del circuito della Sarthe dove si corre la 24 ore di Le Mans, la sua corsa di casa. Questo il succo di una chiacchierata con il pilota-costruttore reduce proprio da una scorribanda negli Usa dove ha disputato la 3 ore di Miami e la 12 ore di Sebring con una sua vecchia M382 appartenente a Gary Belcher, un cliente americano. «Ho partecipato a queste due gare — ha detto il costruttore — più che altro per farmi un'idea delle nostre possibilità laggiù e devo dire che nonostante lo scarso budget a disposizione ho potuto constatare che il nostro potenziale è buono, certo dotando la vettura di un motore abbastanza potente».

VERSO GLI USA. Proprio l'esperienza americana ha deciso Rondeau a fare uno sforzo particolare per conquistarsi la fiducia dei possibili clienti Imsa. Come s'è detto, il costruttore di Le Mans non prenderà una strada diretta, preferendo prima confrontarsi con quella 24 «casalinga» che conosce molto bene. Alla corsa della Sarthe, infatti, esordirà una versione della M482 a motore Rondeau che poi disputerà tre o quattro gare Imsa alla fine della stagione. Il propulsore sarà derivato da un grosso blocco V8 Chevrolet completamente rivisto dalla casa francese. Dell'originale, in realtà, rimarrà ben poco e Rondeau conta di ottenere una potenza intorno ai 650 cavalli con un consumo ragionevole. La vettura rimarrà pressoché immutata rispetto a quella che ha disputato la 24 ore 1983, ma verrà ridotto l'effetto suolo. «La M482 — ha detto ancora Rondeau — era già una vettura molto valida ed ora avrà anche un propulsore più potente, ovvero proprio il ritocco che serviva. Ciò permetterà ai nostri clienti di continuare a competere nell'Endurance senza cadere nell'alternativa chiusa Cosworth-Porsche con i costi che si sanno». Le grandi speranze della Casa, tuttavia, sono legate all'Imsa dove si spera di interessare un certo numero di clienti con le dimostrazioni in programma nelle gare di fine stagione. «Non abbiamo realmente limiti — ha detto Rondeau circa il potenziale di costruzione della sua fabbrica — spero di poter vendere in Usa tre o quattro vetture ma in ogni caso troppe ordi-



Foto DPPI

Dopo la delusione patita alla 24 Ore di Le Mans dell'anno scorso, Jean Rondeau ripropone la sua M482 interamente rivista

nazioni non sono mai un problema — ha concluso ridendo. Rispetto agli altri costruttori impegnati nell'Endurance, Rondeau ha potuto giovarsi del fatto che le sue vetture fossero già pienamente rispondenti alle norme di sicurezza Imsa, tanto è vero che il recente test con la pur vetusta M382 di Delcher non ha richiesto adattamenti.

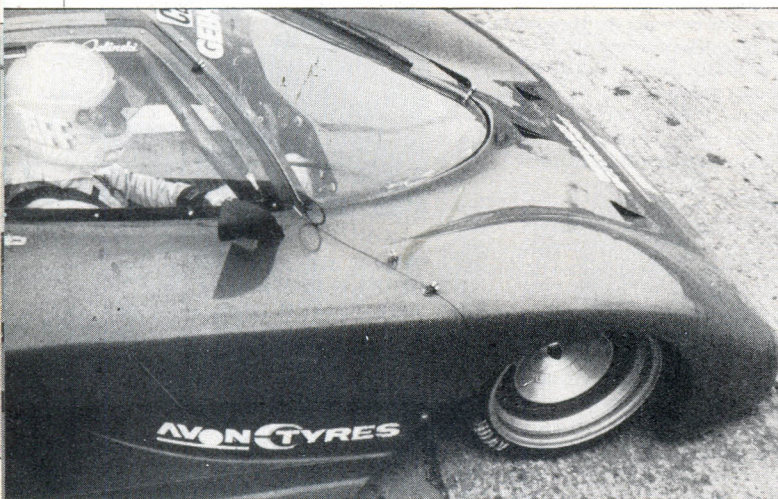
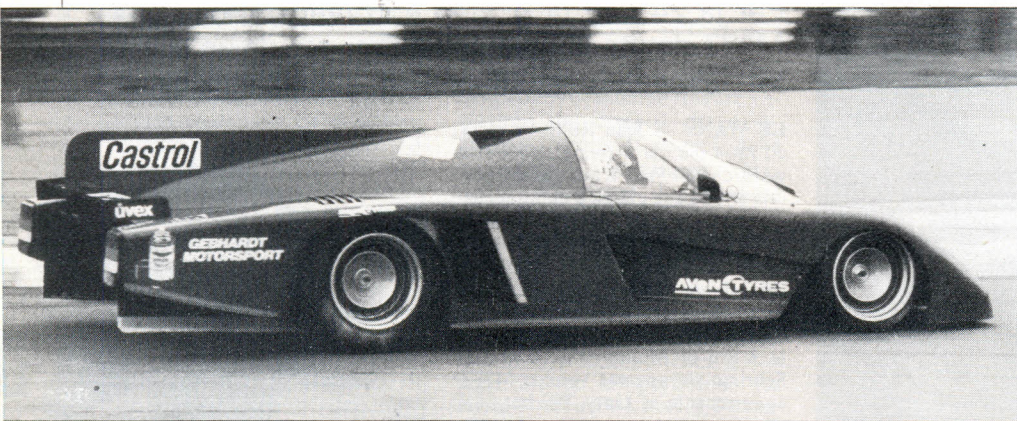
FORMULA FORD. Prosegue intanto l'impegno della casa di Le Mans per la formula Ford francese partita il primo maggio. Sono venti le vetture già vendute ed è ormai ufficiale la decisione di non partecipare direttamente. «Ho preferito — ha detto ancora Rondeau — vendere venti macchine capaci di combattere ad armi pari piuttosto che venderne diciotto e impegnarne due che sarebbero ovviamente state superiori». Per quanto concerne l'obiettivo americano, non è comunque previsto un prolungamento dell'impegno nel 1985 mentre, viceversa, la Rondeau tornerà ufficialmente, sempre dall'anno prossimo, nell'endurance, visto che le nuove norme permetteranno di sfruttare tutti i vantaggi di un motore molto potente.

Paolo Bombara

Una gr. C2 con il pregio dell'originalità

Gebhardt a scelta

A Monza la «842» ha corso con il motore Bmw 2.000 ma già a Silverstone dovrebbe apparire la versione con il Ford Cosworth



Fotografie Sutton

Tra tante vetture di gr. C molto simili tra di loro, la Gebhardt spicca per una linea aerodinamica molto personale. Nella gara del debutto, la 1.000 Km di Monza, la gr. C anglo-tedesca non è apparsa però a punto. Si noti (a sinistra) la presa d'aria ricavata sotto lo sportello e la ruota non carenata, contrariamente alla versione '83. Le sospensioni della vettura non si differenziano dai dettami tecnici più in voga

CON UN prezzo infinitamente minore rispetto alle «sorelle maggiori», le vetture del gr. C2 possono avere un ottimo futuro in endurance. Quest'anno a dare fastidio alla «iridata» Alba-Giannini, c'è anche la Gebhardt C2-842 che in veste sensibilmente differente si era vista anche nell'83. A Monza si è vista la versione con motore BMW 2.000 ma a Silverstone il team conta di schierare la vettura con il Ford-Cosworth 3000. Durante l'inverno il tedesco Günher Gebhardt (ex-campione di F. Super-VW) ha lavorato parecchio: lo schema della 842 è pulito e semplice, con sospensione anteriore esterna e posteriore interna. Si notano due vistose gallerie «Venturi» (tipo F. 2) su entrambi i lati del fondo centrale che ovviamente è piatto. Una soluzione diversa da quella di molte gr. C (tra cui la Porsche) che hanno una «galleria» a tutta larghezza tra le due ruote.

PESO LEGGERO. Il muso corto e basso, conferisce una linea affilata ed accattivante alla vettura che ha una carrozzeria in fibra di vetro e kevlar, costruita dalla Rolston

Auto Technic. Il peso si aggira sui 650 Kg, tanto che per arrivare al limite dei 700 regolamentari, viene impiegata zavorra, posta accanto al sedile di guida. I doppi radiatori, posti al centro di ogni lato, ricevono aria tramite condutture poste al di sotto delle porte mentre la pinna centrale posta sulla sommità della coda e a tutta lunghezza, dovrebbe fornire stabilità in rettilineo guidando contemporaneamente l'aria in modo corretto sul piccolo alettone posteriore. A Monza la messa a punto della vettura (collaudata da Tiff Needell ed affidata nella gara del debutto a Jelinski e all'americano Hansen) è apparsa ancora bisognosa di cure. Da registrare anche una uscita di strada in prova con rottura della sospensione anteriore destra. Nella versione con motore Ford, il cambio Hewland FT200 verrà sostituito con il più robusto FGB. Per i freni, Gebhardt resterà fedele al Girling mono-caliper. Una seconda 842 sarà per il cecoslovacco Miraslav Adamek che la impiegherà nell'«Interserie». (k.s.)

A Le Mans una «Totip» francese

IL PROGRAMMA endurance ha un po' sconvolto i programmi F. 3 del team Jolly-Club Totip che in effetti non ha preso parte alla gara di Misano del 23 aprile. Nessuna grossa variazione comunque: solo che la gara monzese ha impegnato tutte le forze disponibili, Roberto Angiolini in testa. Sotto le direttive di Angiolini e del direttore sportivo Carlo Giorgio, seguivano la Lancia di Martini-Gabbiani nove meccanici ma due erano in prestito dalla Lancia e due erano stati «girati» al team da Merzario. Angiolini ha poi spiegato che la vettura sarà schierata anche a Silverstone e ad Imola con la stessa organizzazione mentre alla 24 Ore di Le Mans verrebbe curata direttamente dall'importatore Lancia Chardonnet. Forse la «Totip» sarà anche a Kyalami o in altre gare se sarà necessario un appoggio alle vetture ufficiali. Non con Gabbiani comunque ma solo perché il piacentino correrà in F. Cart negli Usa.

ASSENZA GIUSTIFICATA. Per quanto riguarda la gestione della LC2-Totip, il programma prevede che la Scuderia Jolly Club curi solo l'assistenza in gara della vettura mentre la preparazione resta compito della Lancia. La vettura d'altronde appartiene alla Casa torinese che provvederà anche ad aggiornarla come le versioni «Martini». D'altronde la «Jolly» non avrebbe potuto allestire in fretta e furia un team autonomo in tutto e per tutto ma proprio per questo motivo il compito della Lancia resta ancora più pesante.

Un rientro con qualche delusione

NON È ancora stabilito se Renzo Zorzi disputerà quest'anno altre gare endurance con una Porsche 956 del team Fitzpatrick. Il pilota milanese, rientrato a Monza dopo avere lasciato la F.1 nel '77, ha dimostrato di avere ancora smalto ma non è rimasto molto soddisfatto della vettura. Con l'appoggio di Walter Donà che ha procurato lo sponsor «Deborah», sembra che l'affitto della 956 sia stato pagato più di 60 milioni; il tutto per avere una vettura incerta nelle prove e con un motore asmatico in gara. Giorgio Francia, chiamato a sostituire Corrado Fabi che si era slogato un polso sciando (ma sembra che si sia trattato di un malanno «diplomatico») ha sottolineato che la Lancia LC2 della Scuderia Mirabella da lui guidata nell'83 era sicuramente superiore. Sembra comunque che Zorzi voglia disputare con la 956 almeno la gara di Imola.

Rotativo poco potente

IL TEAM «B.F. Goodrich Company» che schiera in endurance le gr. C2 Lola T616-Mazda ha una organizzazione decisamente impressionante. Solo che in Europa le Lola disputeranno solo tre gare: dopo la 1.000 Km di Monza, il team sarà a Le Mans e alla 1.000 Km del Nürburgring. Il telaio Lola (caratterizzato da cerchi da 13 pollici con gomme 275/35-VR13 anteriormente e 385/35-VR13 posteriormente) sembra molto ben realizzato ma il motore rotativo Mazda ha il problema di sempre: mancanza di potenza. I cavalli sono appena 310 a 8600 giri e l'utilizzazione parte solo dai 7.700 giri. In compenso il Mazda è sempre rumorosissimo tanto che tutti gli uomini del team portano tappi alle orecchie.



Erarth Spranger, direttore vendite Opel e Paul Schneberger (seminascosto) presidente della General Motors premiano Furio Vadala, il ragazzo che lo scorso anno ha meglio figurato nella scuola di Rally gestita dalla Opel in collaborazione con «Autosprint». L'iniziativa verrà ripetuta anche quest'anno

Si ripete l'iniziativa Opel-AS

A scuola di rally

Presentata nel corso di una manifestazione l'attività General Motors per il 1984

ROMA — Anche se in ritardo, presso lo Sheraton di Roma, la Opel ha premiato i suoi campioni della stagione 1983, presentando i suoi programmi per il 1984. Nel corso della manifestazione, i responsabili della Casa automobilistica hanno premiato anche Furio Vadala, primo classificato agli esami della scuola di rally che la Opel gestisce in collaborazione con Autosprint, e che anche questo anno accoglierà numerosi giovani desiderosi di imparare la tecnica rallystica. Ha aperto la manifestazione il DS Massimo Fiduci che ha ringraziato oltre i piloti, gli sponsor che hanno affiancato la GM Italia. In particolare Michelin, Mobil, Ricambi Originali Opel, Siem, Sabelt e Radio Montecarlo oltre all'Autotecnica di Virgilio Conrero. Il presidente della GM Italia, Paul Schneberger, ha fatto brevi considerazioni sui rally: «È il settore che ha dato le più belle soddisfazioni alla General Motors Italia e che tiene alto il marchio Opel nelle competizioni automobilistiche in questo paese».

IL PUNTO sulla stagione '83 e i programmi per quella di quest'anno l'ha fatta Hardy Spranger, direttore delle vendite. «Il 1983 è stato per noi un anno ricco di soddisfazioni e di sorprese: la Opel Manta 400 ha iniziato la propria esperienza a campionato inoltrato — ha affermato Spranger — ed al contrario di quanto ci si aspettasse, grazie all'affidabilità raggiunta, all'attenta preparazione di Virgilio Conrero ed alle capacità indiscusse di Dario Cerrato, ha impegnato continuamente le squadre messo in campo dalla Lancia, vincendo il Rally di Piancavallo e lasciando in sospenso l'acquisizione del titolo fino all'ultima gara di campionato». Dopo un ringraziamento a Lucky che ha permesso di perfezionare la messa a punto della vettura dando validissimo aiuto durante tutto il campionato, Spranger ha evidenziato che la Opel si è messa ancora una volta in luce come la vettura dei

privati. «Nel 1983 — ha proseguito — i partecipanti ai rally sono stati 1126 in totale suddivisi tra competizioni nazionali e internazionali. In particolare nei rally internazionali la Opel con 169 vetture al via è stata la marca più rappresentata, seguita dalla Fiat e dall'Alfa Romeo». I clienti sportivi Opel, infatti, hanno sbancato il Campionato Italiano dei Rally Nazionali conquistando il titolo assoluto in Gr. A, e tutti e sei titoli di zona dello stesso gruppo con Bettanin-Scalà (1a zona), Dionisio (2a zona), Savio-Cressi (3a zona), Gori (4a zona), Meta-Meta (5a zona), Savioli-Sanfilippo (6a zona). Inoltre per la velocità il vincitore del Trofeo Nazionale della montagna di Gr. A è stato «Giuseppe» con una Kadett. Per quanto riguarda i programmi 1984 la G.M. Italia vi ha già dato il via con la Targa Florio al quale ha partecipato con una Opel Manta 400 di gruppo B, preparata da Conrero. Per la Coppa Italia e i rallies Nazionali, sono state date in gestione alla Scuderia Chieri Corse sei vetture Manta 2.0, una per ogni zona, preparate da Conrero (una forse da Carenini) come Gr. A e affidate ad altrettanti equipaggi, che hanno già corso «Opel» e che ancora non sono stati definiti completamente. Sempre per la Coppa Italia è stato indetto il «Trofeo Opel Corsa 1.3 SR» Gr. N. Il Trofeo copre le 66 gare della coppa e permette di avere, con la base di una decina di milioni, una vettura per potervi partecipare. Infatti oltre al 14% di sconto sul prezzo di acquisto della vettura è previsto per L. 450.000 un kit Sabelt, Sparco, Siem che consente, escludendo il motore, che del resto è un gr. N, di avere la piccola Opel pronta «Corsa». L'assistenza è gratis sui campi di gara e per i ricambi lo sconto è del 25%, mentre il montepremi è di L. 2.250.000 a gara con 1.000.000 al primo, 750.000 al secondo e 500.000 al terzo, decisamente interessante per piloti che vogliono iniziare. □

**Anche quest'anno
potrai diventare
rallyman**

con

**AUTO
SPRI
NT**

e

OPEL

**Sul prossimo
numero
ti diremo come**

Sede nuova e più comoda per l'Autotecnica di Conrero

Un Nichelino di spazio in più

NICHELINO - Dopo anni di onorato servizio, la vecchia officina alle porte di Torino non sentirà più tra le sue mura l'eco di un motore che gira sul banco prova e non assisterà più alle notti insonni di meccanici stanchi. L'Autotecnica Conrero ha trasferito la sua sede in un nuovo e funzionale capannone industriale costruito, tanto per restare in tema, dell'impresa edile condotta dalla famiglia di Dario Cerrato. Situata vicino a Torino, a Nichelino per la precisione, la nuova base operativa degli uomini di Virgilio Conrero è facile da raggiungere. Si trova in via San Martino della Battaglia 38, all'incrocio con via Veneza, e per arrivarci basta percorrere la tangenziale sud e uscire a Stupinigi.

LA NUOVA SEDE del «mago» torinese è caratterizzata da una superficie coperta di 2300 metri quadri compresa in un'area di 11.000 metri quadri. Esiste anche una palazzina a tre piani riservata alle attività amministrative. Virgilio Conrero, i suoi «delfini» Mariolino Cavagnero ed Enrico Dezzani e i trenta meccanici potranno adesso dedicarsi alla preparazione di vetture da rally con più comodità. Attualmente l'équipe torinese sta lavorando su molte vetture: a parte le Opel Manta 400 di Cerrato e dello spagnolo Servia, vi sono le cinque Manta gruppo A della Chieri Corse, cui vi aggiungono tante altre vetture. Sempre in ambito Opel, sta inoltre andando avanti la preparazione di una Kadett GT/E 1800 per il gruppo A. Si tratta di una iniziativa che viene per ora portata avanti su iniziativa degli uomini di Conrero, ma presto po-

trebbe diventare qualche cosa di più. La vettura avrebbe dovuto essere pronta per il «Quattro Regioni» (17-19 maggio) ma questa scadenza non potrà essere rispettata e la vettura debutterà al Rally della Lana, a Biella, affidata a Bono-Angeli con i colori della Chieri Corse.

PER LA PEUGEOT Talbot Italia procede naturalmente il programma della Talbot Samba gruppo B di

Del Zoppo (ma due sono in fase di allestimento per clienti francesi) così come procede quello della Peugeot 205 da preparare in gruppo A per Pierangela Riva. La vettura è ora in fase di allestimento, dovrà poi essere provata e, se tutto andrà subito bene, la vedremo al via del Rally Isola d'Elba. Un programma decisamente impegnativo: speriamo che i nuovi locali entrino subito nello «spirito» giusto... (s.r.)



VIRGILIO CONRERO (Foto Belle Epoque)

Expo Fuoristrada con scuola guida

TORINO — Si è svolta a Torino Esposizioni dal 25 aprile al 1 maggio scorsi, con buon successo di visitatori, la sesta edizione di «Expo Fuoristrada». Una rassegna unica nel suo genere, dedicata non solo agli amanti dell'off-road ma allargata da quest'anno anche ad altri settori collaterali. Non mancavano tante altre curiosità, come i modelli radiocomandati (a trazione integrale naturalmente), deltaplani a motore e non, una sezione particolarmente curata per le moto da enduro, trial e motoalpinismo. C'erano anche le Bmt (bicycle moto trial) con le quali alcuni bravissimi ragazzini si sono esibiti in passaggi che nulla aveva da invidiare a quelli dei motociclisti. Oltre ai circa cento espositori suddivisi su una superficie di 18.000 metri quadri, la manifestazione ha ospitato parecchie dimostrazioni e manifestazioni collaterali particolarmente gradite al pubblico. Ad esempio la possibilità di «guardare» il fiume Po a bordo del veicolo anfibo Iveco 6640 G che faceva da punto di collegamento con la pista di fuoristrada dove i visitatori hanno potuto avventurarsi fra dossi, fangaie e pendenze particolarmente accentuate al fianco di collaudatori esperti. O, ancora, come la selezione per il Transcolombiana '84, il raid che partirà il 5 agosto da Cartagena sul Mar dei Caraibi per terminare il 19 dello stesso mese a Bogotà, dopo 5700 chilometri. I visitatori hanno potuto infatti «sfidare» un computer: coloro i quali hanno trovato la combinazione vincente sono stati ammessi a partecipare alla selezione che sceglierà due persone che disputeranno gratuitamente la competizione.

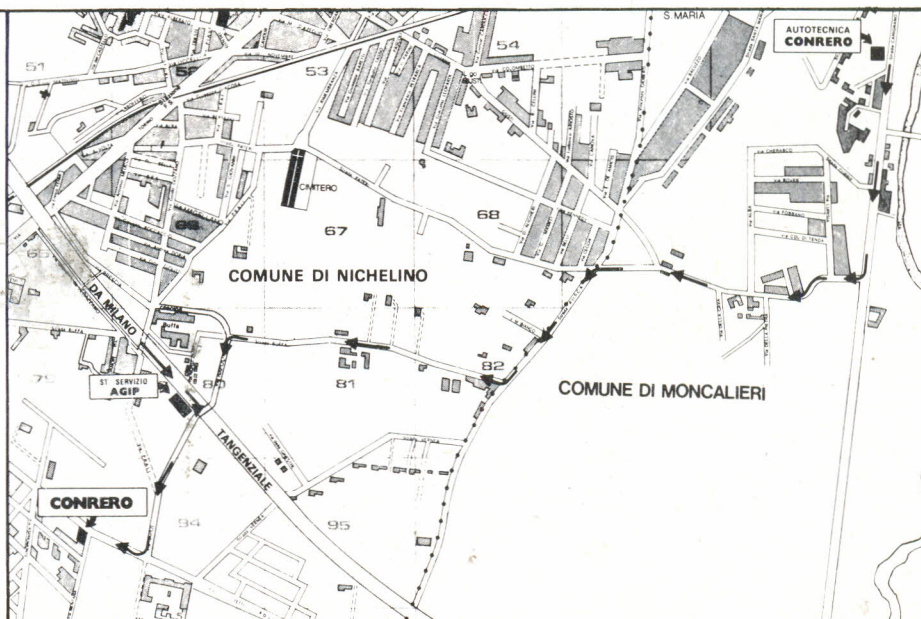
UN'ALTRA interessante iniziativa intrapresa dagli organizzatori, - gli uomini della rivista specializzata «Fuoristrada», è stata quella del corso di approccio alla guida fuoristradistica, articolato su una serie di lezioni teoriche e una prova pratica di guida sul campo prove della manifestazione. Tra i relatori ricordiamo l'ingegner Messori, progettista Abarth, Paolo Olliare (vincitori di una edizione del Transafrica) Willy Fassio (organizzatore di raid) e Jacek Palkiewicz (direttore della scuola di sopravvivenza di Sanzeno di Cassola). Le lezioni teoriche sono state concluse da un intervento di Giorgio Kirkner (segretario della Federazione fuoristradisti italiani) sul tema «il fuoristrada in Italia» e da Cesare Giraudo che ha raccontato le sue esperienze di raid e in particolare quelle legate alla vittoria nel Camel Trophy di due anni fa.

NEGLI STANDS erano presenti gli importatori di alcune tra le maggiori Case produttrici di vetture fuoristrada. C'erano anche la Renault, con la sua 18 Break a trazione integrale, e Michelotti, con il suo studio «Every» basato sul pianale della Fiat 127 e su una struttura in tubi quadri. Per concludere, ricordiamo ancora la presenza della Regione Militare Nord-Ovest, che ha esposto alcuni mezzi corazzati impiegati in Libano, e della Protezione Civile Europea che ha allineato alcuni veicoli speciali appositamente realizzati per le operazioni di soccorso. (s.r.)

**Il comm.
VIRGILIO CONRERO
comunica
che a partire
dal 1° MAGGIO 1984
inizierà
una nuova attività
avente per oggetto
l'elaborazione di
vetture e motori
da competizione
che affiancherà
l'Autotecnica**

LA NUOVA SOCIETÀ SARÀ DENOMINATA:
CONRERO COMPETIZIONI SPORTIVE S.p.A.

Via S. Martino della Battaglia n° 38
10042 - NICHELINO (TO)
Tel. 6273412/413





Bentivogli-spettatore giudica gli avversari

A voi il Grinta

Tutti i piloti nei piani alti della classifica erano fortissimi, ma Toivonen era uno spettacolo a parte: velocissimo, super aggressivo, autore di «numeri» incredibili. Ma davvero ha corso con una caviglia gonfia?...

PORTO CERVO — Fra i piloti più provati dal settimo Rally Costa Smeralda c'è anche lui: Bruno Bentivogli, campione italiano in carica del gruppo A (e, nei due anni precedenti, tricolore nei gruppi I e N) e costretto, in Sardegna, a seguire la gara nella veste di spettatore. Lo stop sforzato, impostogli da un problema quasi banale, data la sua estrema frequenza, quale è rimanere «a piedi» ci ha permesso di sfruttare la sua condizione di spettatore di lusso, chiedendogli di osservare il comportamento dei «big» in gara, analizzandone le caratteristiche di guida e lo spirito di competizione con gli occhi del pilota. Bruno si è prestato al gioco, e ha assolto il suo compito con attenzione, riportando le sue impressioni con precisione ma non senza una premessa che ci ha «obbligato» a riportare in questo articolo: tutti i piloti qui giudicati sono, a suo parere, piloti «top». Nessuno escluso. Per questo motivo le valutazioni formulate non possono che essere complessivamente positive.

TOIVONEN. «Primo della lista: Henri Toivonen. E non solo perché del rally è stato il vincitore, anche e soprattutto perché è sicuramente quello che più mi ha impressionato — afferma Bentivogli. — Quando l'ho visto presentarsi al via della prima tappa con le stampelle, chiaramente sofferente, tanto che era il suo navigatore a guidare nei trasferimenti, ho subito pensato che la corsa l'avrebbe perduto ben presto. Beh, mi sono ricreduto già nel corso della prima tappa. Vedere quella Porsche in continuo attacco, a ogni curva, mi faceva pensare che Toivonen non dovesse poi essere tanto «cotto», anche se le condizioni in cui l'ho visto ad alcuni fine prova erano davvero critiche. C'era una sola spiegazione ai «numeri» e alla impressione di estrema velocità mostrate dal pilota: la grinta. Solo con la grinta, e tanta, un pilota con una caviglia malandata come la sua poteva tenere la gara con quella padronanza. Ho visto Toivonen in varie speciali, e ogni volta mi convincevo di più che sarebbe stato un avversario molto scomodo per le 037 al traguardo. Non mi sbagliavo».

«VUDA». «Dopo Toivonen non possiamo parlare che di Vudafieri. È stato sfortunato, a onta di quanto si mormora circa la sua sfacciata buonasorte. La jella del motore rotto per colpa di un misero manicotto non ha però impoverito la sua gara: splendida e quasi perfetta. Nella prima tappa non l'ho visto al meglio, ma il giorno dopo, e ancora di più il sabato, ho visto in lui la condotta di gara del dominatore: forse non spettacolare come Toivonen, ma pur sempre velocissimo, eccezionalmente incisivo, autore di

quel tipo di guida che dà l'esatta impressione di quale sia il ritmo sostenutissimo del pilota. Estremamente aggressivo, direi, ma senza rischiare errori: sempre vicino al limite ma senza mai entrare più di tanto in «zona di rischio». Se la 037 non lo avesse lasciato a piedi, lo avremmo probabilmente visto primo al traguardo. E lo avrebbe senza dubbio meritato».

CAPONE. «Carlo Capone andava velocissimo, e le classifiche, tanto quelle di speciale quanto quella finale, lo hanno dimostrato con chiarezza. Eppure, vedendolo dai lati del percorso non molti avrebbero potuto dire di lui che era molto veloce. Al contrario dei primi due, Capone non pareva forzare più di tanto: niente «numeri», niente stacca-

è stato proprio il pubblico ad accorgersene maggiormente. Il secondo ha forse un po' patito il fatto di dovere inseguire, ma la sua Ferrari, eccezionalmente migliorata in fatto di affidabilità, lo ha sostenuto egregiamente, autorizzandolo a esprimersi in un saggio di guida altamente di qualità: in «pressing», come si dice nella pallacanestro, ma senza rischiare più di tanto. Mi ha abbastanza impressionato l'accelerazione della sua vettura, unita a una guida molto pulita e visibilmente molto veloce. Una gran gara la sua, alla quale ha replicato con pari decisione Dario Cerrato, forse forte della maggiore robustezza e affidabilità attribuita, e in seguito verificata, alla sua Manta 400. Molti dicono di Dario che sia uno dei piloti più veloci del nostro vivaio, e io non posso che



LA PORSCHE 911 DI TOIVONEN-PIIRONEN (Attualifoto)

te e frenate al limite. Ecco, probabilmente siamo davanti a uno di quei piloti «redditi», senza concedersi troppo alla spettacolarità».

«TONY». «Niente da dire: anche se al volante di una Lancia Rally prima evoluzione, quindi meno potente delle vetture in mano a «Vuda» e a Capone, «Tony» non si è risparmiato ed è andato velocissimo. Avevo già avuto modo di accorgermene in Sicilia, alla Targa Florio da lui vinta. E l'impressione mi è stata confermata qui in Sardegna, fino dalla prima speciale, quando lo abbiamo visto tenere il passo dei primissimi con vetture superiori alla sua. E questo grazie a una guida aggressiva, di puro attacco, come ho avuto modo di verificare personalmente in alcuni punti delicati del percorso».

CERRATO E «LUCKY». «La battaglia a distanza fra Cerrato e «Lucky» ha infiammato il rally sardo dall'inizio alla fine. Ed

essere d'accordo. Lo ho visto sempre veloce, incisivo, molto aggressivo là dove la sua grossa vettura dava l'idea di essere svantaggiata rispetto alle concorrenti più agili. Certamente completamente a suo agio con il mezzo. E anche lui davvero velocissimo, oltre che apparentemente sicurissimo di sé».

UN CENNO A «NOBE». «Oltre a questi piloti di gruppo B, devo poi aggiungere due parole sul vincitore del gruppo A: Noberasco. Potete capire, lo ho seguito con attenzione tutta particolare, e con la rabbia di non potere essere in gara a dargli filo da torcere. Ha vinto il gruppo A portando al traguardo una Ritmo che pareva cedere una speciale dopo l'altra, e non sacrificando del tutto la sua guida irruenta, estremamente incisiva. Ma non si illuda, Gabriele: in Sardegna ero a piedi, ma nelle prossime gare ci sarò anch'io, e non gli sarà tanto facile portarmi via il titolo».

Roberto Boccafogli

RALLY CIR/Audi regina del Gran Sasso

Cinotto contro se stesso

Il pilota è rimasto senza avversari dopo il ritiro di Tabaton, fermato da un guasto all'iniezione. Maneo è in testa alla classifica di campionato

TERAMO — Se da una parte il rally del Gran Sasso (terza prova del CIR) ha dovuto lamentarsi per avere avuto solo 24 partenti, dall'altro può vantare il primato di due vetture ufficiali partecipanti (un'Audi e una Lancia) e di una esuberanza di colpi di scena. Sugli sterrati abruzzesi, molto impervi e selettivi, Cinotto-Radaelli con l'Audi Quattro hanno conseguito la loro seconda vittoria stagionale a «passo di trotto». Al termine della prima prova era stato infatti costretto al ritiro l'unico equipaggio in grado di impensierire seriamente l'Audi: Tabaton-Tedeschini, con la Lancia-Olio Fiat. Una prima prova che aveva visto Tabaton realizzare lo stesso miglior tempo di Cinotto, seppure con la macchina già rantolante negli ultimi due chilometri e che aveva fatto quindi assaporare agli spettatori il gusto di una lotta serrata fra i due. La Lancia è stata vittima di un'avaria alla pompa dell'iniezione, un pezzo che non viene dato in dotazione alle assistenze perché troppo laboriosa da sostituire e, soprattutto, perché finora non aveva dato problemi. La Lancia si è così giocata un'ottima occasione di battaglia in Italia contro l'Audi e magari batterla. L'impressione di molti è che a Torino, in questi tempi, si pensi forse troppo poco ai campionati italiani, come dimostrano anche le disavventure di Vudafieri nel campionato Open. Per un disguido abbiamo visto addirittura giungere a Teramo le gomme Pirelli («vecchio tipo») per la vettura ufficiale di Tabaton, al posto delle nuove 90 (utilizzate dalla Lancia con successo in Portogallo) che invece erano in dotazione sia all'Audi sia, inspiegabilmente, al «privato» Boretti.

FUORI GIOCO Tabaton, Cinotto non ha auto problemi a controllare il sempre efficace e regolarissimo Boretti, malgrado un minuto perso per un'avaria al tergicristallo e subito recuperato con grinta. Alle spalle di Boretti, che incrementa così il proprio punteggio in campionato, troviamo la Citroën Visa 4x4 di Caneva-Roggia, ed è una piccola sorpresa perché la macchina di Nocentini, alla sua seconda uscita, si è difesa brillantemente, senza lamentare il

minimo problema. Il CIR vede però ora al comando della classifica Maneo-Giangrandi, che, vincendo il gruppo N dopo il ritiro di Canobbio per rottura del cambio, e grazie a tre punteggi utili accumulati nelle tre gare finora disputate, sono 52, con due punti di vantaggio su Boretti e Fabbri, quest'ultimo giunto quarto assoluto e primo di gruppo A dopo una gara davvero encomiabile. Fabbri-Cecchini non hanno mai avuto avversari in Gr. A, dove per altro tutti gli equipaggi hanno lamentato svariati problemi. La speranza degli appassionati è che ora Cinotto, caricato da questo successo nel CIR, decida di partecipare anche all'altra prova «tutta terra» (il rally dell'Asinara) per dare vivacità, con la sua presenza a un campionato sempre più aperto e avvincente.

Roberta Gremignani

RALLY CIR

Teramo, 5-6 maggio 1984

Rally del Gran Sasso

Le classifiche

Assoluto: 1. Cinotto-Radaelli (Audi Quattro) in 2h50'50"; 2. Boretti-Boretti (Lancia 037) a 3'42"; 3. Caneva-Roggia (Citroën Visa 4x4) 6'46"; 4. Fabbri-Cecchini (Ritmo 130) 9'31"; 5. Dalla Pozza-Cazzaro (Ritmo 130) 15'32";

6. Maneo-Zangrandi (Ritmo 130) 17'21"; 7. Rossi-Toselli (Ritmo 130) 26'38"; 8. Ferranti-Ferranti (Ford Escort) 33'24"; 9. Albanese-Ciuffici (Ritmo 130) 33'53"; 10. Galeone-Candido (Opel Ascona) 34'06".

GRUPPO B

Classe oltre 2000 (più classe 1600 e 2000 non costituite): 1. Cinotto-Radaelli (Audi Quattro) in 2h50'50"; 2. Boretti-Boretti (Lancia 037) 2h54'32"; 3. Caneva-Roggia (Citroën Visa 4x4) 2h57'36"; 4. Rossi-Gasparini (Ford Escort) 3h35'18".

GRUPPO A

Classe 2000 (più classe 1300, 1600 non costituite): 1. Fabbri-Cecchini (Ritmo 130) in 3h00'21"; 2. Dalla Pozza-Cazzaro (Ritmo 130) 3h06'22"; 3. Galeone-Candido (Opel Ascona) 3h24'56"; 4. Bruschi-Eusebi (Ford Escort) 3h45'18"; 5. Di Vincenzo-Mantini (Talbot Sunbeam) 4h03'58".

GRUPPO N

Classe 2000 (più classe 1400 non costituita): 1. Maneo-Zangrandi (Ritmo 130) in 3h08'11"; 2. Rossi-Toselli (Ritmo 130) 3h17'28"; 3. Ferranti-Ferranti (Ford Escort) 3h24'14"; 4. Albanese-Ciuffici (Ritmo 130) 3h24'43"; 5. Moroni-Roscioni (Ritmo 130) 3h27'37"; 6. Gremignani-Severi (Talbot Samba GLS) 3h49'43".

Classifiche CIR (dopo 3 gare): 1. Maneo punti 52; 2. Boretti e Fabbri 50; 4. Dalla Pozza 35; 5. Ferranti e Galeone 24; 7. Egizi 22; 8. Tabaton, Cinotto, Lazzarini e Bossini 20; 12. Bruttomesso 18; 13. Rossi, Redolfi, Monci e Canobbio 15; 17. Caneva, Pigoli, Brusati, Stagni 12; 21. Santucci, Casagrande, Di Nasso, Francia, Bruschi, Rossi, Albanese 10; 28. Moroni, Di Vincenzo, Spinedda, Giancola, Nocera, Cereghino 8; 34. Gremignani, De Luca, Nocera, Cortese 6; 38. Piscopo, Barattini 4; 40. De Castro, Vegli, Marino 3; 43. Cilento, Curnis, Arietti 2; 46. Tarrona, Tortello, Monteverde 1.

Classifica femminile: 1. Gremignani-Severi punti 60.



(Foto Studio 83)

Cinotto al Rally Costa brava

Una Ritmo Abarth per due

OLTRE ALLA pattuglia di Opel Manta Gr. A c'è un altro tipo di vettura che riscuote molto successo tra i piloti della Chieri Corse. Si tratta della Ritmo Abarth 130 TC, che ha incontrato i favori dei rallisti, soprattutto nella versione Gr. N. Per la Chieri Corse i due preparatori maggiormente impegnati nell'allestimento delle «130» sono i fratelli Pica e i fratelli Porcellato. Le macchine dei fratelli Pica vengono impegnate sia nei rally Open sia nei nazionali. Negli open i piloti sono Stefano Fabbri e Pierangelo Rossi, mentre nei nazionali gareggiano Ivaldi e Scaverano. Per la preparazione i fratelli Pica puntano soprattutto sul massimo contenimento dei pesi, e pare si riesca ad arrivare attorno agli 870 kg in luogo dei 940 di serie, lavorando sui particolari. Secondo i fratelli Pica, la cui officina è a Torino in via Guala, telefono 011/6166730, sono tanti i pregi della Ritmo Abarth, a cominciare dal costo contenuto, sia di acquisto sia di preparazione (circa 5 milioni), per passare alle prestazioni (135 cavalli grazie all'equilibratura) davvero degne di nota. Un punto dolente sta nel cambio, che ha la tendenza a rimanere bloccato con una marcia inserita.

ANALOGO DISCORSO per i fratelli Porcellato, la cui officina è a Trofarello in via Torino 179, con telefono 011/6497916, che stanno seguendo parecchie Ritmo Abarth. I fratelli Porcellato non si limitano però alla vettura torinese ma hanno anche altre macchine, fra le quali spicca la Opel Manta Gr. A di Walter Corte. Al Rally di Chieri, gara d'esordio, c'è stato qualche problema di gioventù ma Corte ha dimostrato di potersi tranquillamente inserire nella lotta per il successo di Gr. A. Da notare che i Pica e i Porcellato svolgono anche un apprezzato lavoro di assistenza per gli uomini della Chieri Corse, rispettivamente con due e un furgone che si aggiungono ai due di proprietà della scuderia. (s.r.)

Il rally speciale per speciale

1. P.S. «Sardinara» (km 6,8): 1. Tabaton e Cinotto 5'10"; 3. Fabbri e Caneva 5'23"; 5. Boretti 5'25".

2. P.S. «San Giorgio» (km 11,5): 1. Cinotto 7'37"; 2. Boretti 7'46"; 3. Caneva 7'55"; 4. Fabbri 8'03"; 5. Giovanardi 8'10". **3. P.S. «Cesacastina» (km 15,3):** 1. Boretti 13'06"; 2. Caneva 13'28"; 3. Fabbri 13'34"; 4. Giovanardi 13'43"; 5. Cinotto 13'48".

4. P.S. «Borgonovo» (km 4,5): 1. Cinotto 3'31"; 2. Boretti 3'37"; 3. Caneva 3'47"; 4. Fabbri 3'50"; 5. Giovanardi 3'53". **5. P.S. «Sardinara/2» km 6,8:** 1. Cinotto 5'07"; 2. Caneva 5'23"; 3. Fabbri 5'25"; 4. Boretti 5'27"; 5. Salvan 5'29".

6. P.S. «San Giorgio/2» km 11,5: 1. Cinotto 7'31"; 2. Boretti 7'53"; 3. Caneva 7'54"; 4. Salvan 8'08"; 5. Dalla Pozza 8'10". **7. P.S. «Cesacastina/2» km 15,3:** 1. Cinotto 12'39"; 2. Boretti 13'05"; 3. Caneva 13'25"; 4. Fabbri 13'35"; 5. Salvan 13'38".

8. P.S. «Borgonovo/2 km 4,5: 1. Cinotto 3'34"; 2. Boretti 3'39"; 3. Caneva 3'48"; 4. Fabbri 3'50"; 5. Salvan 3'51". **9. P.S. «Roiano» km 19,9:** 1. Cinotto 16'05"; 2. Caneva 16'51"; 3. Boretti 16'55"; 4. Fabbri 17'15"; 5. Giovanardi 17'42".

10. P.S. «San Vito» km 16: 1. Cinotto 12'42"; 2. Boretti 13'05"; 3. Caneva 13'24"; 4. Fabbri 13'39"; 5. Canobbio 14'00". **11. P.S. «Garrufo» km 10:** 1. Cinotto 7'18"; 2. Boretti 7'27"; 3. Caneva 7'36"; 4. Fabbri 7'38"; 5. Maneo 7'48".

12. P.S. «Leofara» km 7,7: 1. Cinotto 6'36"; 2. Boretti 6'42"; 3. Caneva 6'43"; 4. Fabbri 6'53"; 5. Canobbio 6'57". **13. P.S. Bivio Serra km 14,5:** 1. Cinotto 12'37"; 2. Caneva 13'02"; 3. Boretti 13'10"; 4. Canobbio 13'13"; 5. Fabbri 13'15".

14. P.S. «Roiano/2» km 19,9: 1. Boretti 16'53"; 2. Cinotto 16'56"; 3. Caneva 17'21"; 4. Fabbri 17'29"; 5. Dalla Pozza 18'05". **15. P.S. «San Vito/2» km 16:** 1. Cinotto 12'46"; 2. Boretti 13'07"; 3. Caneva 13'40"; 4. Fabbri 13'47"; 5. Giovanardi 14'06".

16. P.S. «Garrufo/2» km 10: 1. Cinotto 7'17"; 2. Boretti 7'24"; 3. Caneva 7'31"; 4. Fabbri 7'44"; 5. Dalla Pozza 7'48".

17. P.S. «Leofara/2» km 7,7: 1. Cinotto 6'46"; 2. Boretti 6'47"; 3. Caneva 6'59"; 4. Fabbri 7'04"; 5. Giovanardi 7'10".

18. P.S. «Bivio Serra/2» km 14,5: 1. Cinotto 12'50"; 2. Boretti 13'04"; 3. Caneva 13'26"; 4. Fabbri 13'39"; 5. Dalla Pozza 13'51".

RALLY 1. SERIE/Conca d'oro da Ferrari

Bronson calibro 308

CORLEONE — L'aver centrato il successo pieno nell'ottava edizione del Rally Conca d'oro ha un sapore tutto particolare, per «Bronson» e Di Prima. Grazie a questa vittoria, infatti, l'equipaggio della Ferrari 308 GTB ProMotorSport può ora vantare il più alto numero di affermazioni (dodici) ottenute nelle gare della sesta zona. Un bel primato, non c'è che dire; un record peraltro meritato.

Il pilota palermitano, assistito da Penariol e Pinto, ha condotto una corsa di testa, aumentando via via il proprio vantaggio sugli inseguitori, il più temibile dei quali si è rivelato Zambuto con la Opel Manta gruppo A della Chieri Corse. Al termine del rally, la supremazia del vincitore è risultata netta e ha registrato il confort di uno scarto piuttosto rilevante sul secondo classificato, 1 minuto e 17 secondi. Anche per ciò che riguarda i successi parziali, «Bronson» si è fatto rispettare, vincendo otto delle dodici prove speciali in programma e lasciando gli altri quattro «scratch» allo stesso Zambuto. «Non ho tirato alla morte», ha poi dichiarato, «poiché la macchina era perfetta e l'assetto da terra ottimale». Soddisfatto si è detto anche Zambuto: «Il mio obiettivo era quello di impormi nel gruppo A e ci sono riuscito. Se non fossi incappato in un paio di testa-coda nelle prime due speciali, il distacco da «Bronson» sarebbe risultato meno elevato».

Al via della gara si è presentato anche un altro pilota di prim'ordine, Runfola, che per l'occasione portava una Kadett GTE piuttosto malconca: proprio le pessime condizioni generali della vettura hanno giocato un brutto scherzo a «Ninni», che nel corso della seconda prova si è ritrovato con lo sterzo in panne. Una bella prestazione è stata quella offerta da Savioli, in coppia con Patrizia Mauro: alla fine con la Manta è giunto terzo nonostante il bloccaggio della retromarcia verificatosi nell'ultima ps. Dei settantuno equipaggi che hanno lasciato Corleone, soltanto 37 hanno visto il traguardo di un rally comunque avaro di emozioni. (v.b.)

RALLY

Corleone, 5-6 maggio 1984

8. Rally Conca d'oro

Gara internazionale di 1. serie valevole per la Coppa Italia, sesta zona (coeff. 5), e per il trofeo Vintaloro

Le classifiche

Assoluta: 1. «Bronson»-Di Prima (Ferrari 308 GTB) in 1.29'57"; 2. Zambuto-Gattuccio (Opel Manta GTE) a 1'17"; 3. Savioli-Mauro (Opel Kadett GTE) a 4'02"; 4. Monti-Mancini (Opel Kadett GTE) a 5'19"; 5. D'Agostino-Reda (Alfasud) a 5'23"; 6. «Faraday»-Raineri (Porsche 911) a 6'27"; 7. Versace-Migliore (Fiat Ritmo 130) a 6'41"; 8. Di Miceli-Lanza (Opel Ascona SR) a 7'54"; 9. Lo Monaco-Ragusa (VW Golf GTI) a 8'27"; 10. Vaccaro-Ferrante (Alfasud TI) a 8'46".

CLASSIFICHE DI CLASSE

GRUPPO N

Classe 1600: 1. Graziano-Scirè (Opel Corsa) in 1.48'27"; 2. D'Antiochia-D'Antiochia (Citroën Visa) a 4'02"; 3. Raccuglia-Bartolone (Talbot TI) a 10'24".

Classe 2000: 1. Versace-Migliore (Fiat Ritmo 130) in 1.36'38".

GRUPPO A

Classe 1300: 1. Vaccaro-Ferrante (Alfasud) in 1.38'43"; 2. «Scotty»-«Sorry Due» (Alfasud) a 5'53"; 3. Di Libertò-Costanza (Alfasud) a 9'24"; 4. Giancona-Marino (Ford Escort) a 9'32"; 5. Albanese-Bellomo (Fiat 127) a 10'30"; 6. Argento-La Parola (Alfasud) a 14'02"; 7. Spinella-Provenzale (Alfasud) a 15'18"; 8. Pecoraro-Nobile (Fiat 127) a 15'36"; 9. Russo-Bongiovanni (Alfasud) a 19'22"; 10. Migliore-Collisani (Alfasud) a 23'46"; 11. Bronzino-Deluca (A112) a 45'09".

Classe 1600: 1. Lo Monaco-Ragusa (Golf GTI) in 1.38'24"; 2. Puccio-Russo (Golf HTI) a 54"; 3. La Cerva-Manuli (Talbot) a 10'18"; 4. Di Trapani-Giargiana (Talbot TI) a 11'20".

Classe 2000: 1. Zambuto-Gattuccio (Opel Manta GTE) in 1.31'14"; 2. Savioli-Mauro (Kadett GTE) a 2'45"; 3. Brancato-Brancato (Kadett GTE) a 14'45".

GRUPPO 2

Classe 2000: 1. Monti-Mancini (Opel Kadett GTE) in 1.35'16"; 2. D'Agostino-Reda (Alfasud) a 4"; 3. Di Miceli-Lanza (Opel Ascona) a 2'35"; 4. Panebianco-Abate (Opel Kadett) a 5'32"; 5. Sanfilippo-Micales (Opel Kadett) a 9'24"; 6. Artesa-Libreri (Opel Kadett) a 9'24"; 7. Pasqua-Petrella (Opel Kadett) a 9'36"; 8. Paviglianiti-Vaccaro (Alfetta GTV) a 14'08"; 9. Russo-Bentivegna (Opel Kadett) a 14'56"; 10. Tarallo-Lunardo (Opel Kadett) a 19'08"; 11. Saladino-Bianco (Ford Escort) a 23'24".

GRUPPO 4

Classe oltre 2000: 1. «Faraday»-Raineri (Porsche 911) in 1.36'24".

GRUPPO B

Classe 2000: 1. Mondello-Mangiamele (Lancia Beta MC) in 1.40'51"; 2. «Sorry»-Rizzo (Citroën Visa) a 36".

Classe 3000: 1. «Bronson»-Di Prima (Ferrari 308 GTB) in 1.29'57".

■ **VERNICE PUGNOCHIUSO.** È stato ufficialmente presentato giovedì 3 maggio scorso, presso la splendida Villa Cicogna di San Lazzaro di Savena, in provincia di Bologna, il Rally Internazionale di Pugnochiuso. La gara si svolgerà il 26 e il 27 maggio, e avrà come sede la meravigliosa costa pugliese del Gargano, nei pressi dell'omonimo famosissimo centro turistico culturale di Pugnochiuso.

1. serie a Cosenza

Bombaci all'ultima speciale

COSENZA — Sulla pedana di partenza di questo rally di 1. serie, tra i 24 verificati, c'erano i cosentini Casciario-Ancotti iscritti con una Renault 5 turbo, Perfetti-Pettenati e Misase-Torricelli, che hanno preso il via tra gli applausi del numerosissimo pubblico. Casciario è andato

subito in testa nelle prime due prove speciali delle 9 in programma, ma un guasto all'impianto elettrico ha posto fine alla sua corsa, cedendo così il passo a Perfetti, rimasto in vetta alla classifica fino alla sesta speciale e poi, causa le penalità accumulate durante i trasferimenti, limitato al sesto posto. Si sono a questo punto dati battaglia gli equipaggi Bombaci-Toscana, Laganà-Brunetti, Saluto-Lo Duca, Visalle-Aprile, Tagliente-Tagliente e Lisa-Lisa. La svolta decisiva del rally è avvenuta durante la nona speciale, in cui Laganà ha ceduto il comando a Bombaci, che lo ha tenuto fino al traguardo. (l.m.)

RALLY 1. SERIE

Cosenza, 6 maggio 1984

Trofeo Cosenza Corse

Classifica assoluta: 1. Bombaci-Toscana (Ritmo 130) in 3.02'27"; 2. Laganà-Brunetti (Ritmo 130) 3.02'28"; 3. Saluto-Lo Duca (A 112) 3.03'34"; 4. Visalle-Aprile (Alfasud) 3.03'51"; 5. Lisa-Lisa (Fiat 127) 3.06'14"; 6. Perfetti-Pettenati (Alfa Romeo GTV) 3.06'45"; 7. Tagliente-Tagliente (Ritmo 130) 3.09'04"; 8. Muto-Spizzirri (Alfetta GTV) 3.09'39"; 9. Serra-Serra (Lancia Beta) 3.11'40"; 10. Balzano-Gervasi (Alfetta GTV) 3.13'56"; 11. Sieacusa-Iacopino (Lancia Beta) 4.04'22"; 12. Letera-Lico (Lancia Beta) 4.06'46"; 13. Misasi-Torricelli (Opel Kadett) 5.03'40".

■ **ALTRE GARE.** Per motivi di spazio siamo costretti a rinviare al prossimo numero (e ce ne scusiamo con i lettori) la cronaca e le classifiche al Rally del Veneto.

CONCORSO SABELT

L'orologio resta ad AS

TRENTAQUATTRO giornalisti hanno partecipato al primo dei 6 incontri del nuovo Concorso Sabelt, riservato alla stampa accreditata sui campi di gara, che ha avuto luogo a Porto Cervo durante il 7. Rally Costa Smeralda. Sono stati sette ad avere risposto esattamente alle quattro domande formulate nella scheda di partecipazione: **Piero Abrate** (La Stampa); **Franco Colucci** (Il Messaggero); **Roberta Gremignani** (Autosprint); **Gianmi Olandi** (La Nuova Sardegna); **Riccardo Rossi Ferrini** (La Nazione-Rombo); **Aldo Seregni** (Rombo); **Ivan Zazzaroni** (Autosprint-Master).

PROPRIO ZAZZARONI è risultato vincitore aggiudicandosi l'orologio «Old Style» messo in palio. Il suo nome è stato sorteggiato in sala stampa, tra i 7 ex-aequo, dal vincitore del «Costa Smeralda», il finlandese Henri Toivonen. Il prossimo appuntamento del Concorso Sabelt coinciderà con il Rally 4 Regioni.

Alla ricerca del campione

CI SARÀ ANCHE Alessandro Fiorio, figlio del direttore sportivo della Lancia Cesare Fiorio, fra i 150 prescelti che sabato 12 maggio a Monza parteciperanno al test del concorso «Cerca il campione» organizzato dalla Ford Italiana, con lo scopo di trovare giovani talenti rallyistici. Pubblichiamo qui di seguito l'elenco dei 150 partecipanti all'incontro monzese.

Lombardia: Marcella Balestrieri, Pierluigi Bembozzo, Marco Bonetto, Giorgio Bozzi, Luca Casale, Giorgio Caperi, Giovanni Cantù, Gianmichele Carobbio, Marco Cecchini, Ascanio Ciriello, Pietro Deriu, Flavio Dainesi, Moreno Fiorani, Daniele Ferrario, Alberto Gaggioli, Gaetano Marsala, Edoardo Merli, Andrea Mandelli, Flaminio Martino, Antonio Martino, Giorgio Massara, Roberto Novetti, Bruno Pezzuto, Paura Pillon, Daniele Pelliconi, Francesco Puppo, Flavio Pagani, Ruggero Guidetti, Egidio Stellardi, Paolo Tassinari, Roberto Turri, Michele Uggeri, Francesco Ultori, Francesco Venni, Bruno Venturilli, Alberto Vregani, Cristiano Vighenzi, Fabio Vitale, Cesare Peroni.

Sicilia: Gaetano Toscano, Gabriele Truglio.

Puglia: Nunzio Sibicano, Pasquale Spera.

Sardegna: Giuseppe Comiti.

Piemonte: Danilo Accornero, Agostino Alberghino, Pierluigi Chiappini, Andrea Cerutti, Giorgio Ciriotti, Paolo Comba, Patrizia Cosola, Corrado Cravesano, Alessandro Fiorio, Guido Francioli, Mario Lavazza, Massimo Marrone, Eugenio Moretti, Emilio Minni, Alessandro Molinaris, Walter Pastorino, Andrea Perotti, Michele A. Ranalli, Marco Romanisio, Pierluigi Salvatore, Massimo Sannazzaro, Lorenzo Tinto, Mario Viotti.

Liguria: Marco Albanesi, Alberto Bergamo, Roberto Baldoni, Massimo Battaglini, Fabrizio Caligaris, Fulvio Corradi, Piero Costadura, Giuseppe Castellana, Antonio Filippa, Alessandro Garbieri, Carmine Jannaccone, Stefano Mozzone, Massimo Puntorieri, Roberto Parciasepe, Gabriele Pollonio, Mauro Thea.

Lazio: Franco Bigini, Marcoguido Britti, Francesco Carosi, Luciano Colombo, Elisabetta Ragnini, Salvatore Turchetti.

Campania: Pasquale Di Gregorio, Raffaele Santoro, Giampiero Stolfi.

Molise: Giovanni Di Lembo.

Marche: Nicola Arbusti, Federico Cravero, Demetrio Forò, Felice Marchetti, Roberto Moroni.

Friuli Venezia Giulia: Paolo Calami Del Bianco, Mauro Gabassi, Giampaolo Pison, Italo Sapienza.

Veneto: Giorgio Bellini, Francesco Bevilacqua, Sandro Broggio, Carlo Covi, Alberto Cracco, Flavio De Peccol, Gabriele Folco Zambelli, Siro Fullin, Roberto Garlato, Marin Giobatta, Stefano Lucchese, Stefano Mura-

ro, Claudio Rampazzo, Lorenzo Scaffidi, Leonardo Stefani, Alberto Surace, Virgilio Toigo, Visentin Giorgio, Cristoforo Zanguio, Paolino Chimentin.

Trentino: Giuseppe Benanti, Franco Davi, Maurilio Miorrelli.

Emilia Romagna: Alberto Barugolo, Claudio Bergamini, Giorgio Busso, Marco Bonvicini, Mirco Bottini, Alfredo Lisi, Massimo Rocchi, Lamberto Venturilli, Andrea Mazza.

Toscana: Francesco Bartolini, Stefano Cocco, Stefano D'Alessandro, Alessandro Fusco, G. Carlo Graziani, Claudio Giommoni, Silvano Giglioli, Maurizio Lodato, Leonardo Marrucci, Francesco Mistretta, Roberto Manzoni, Luca Marconcini, Padula Giancarlo, Giovanni Pala, Roberto Riccucci, Ivan Zagaria.

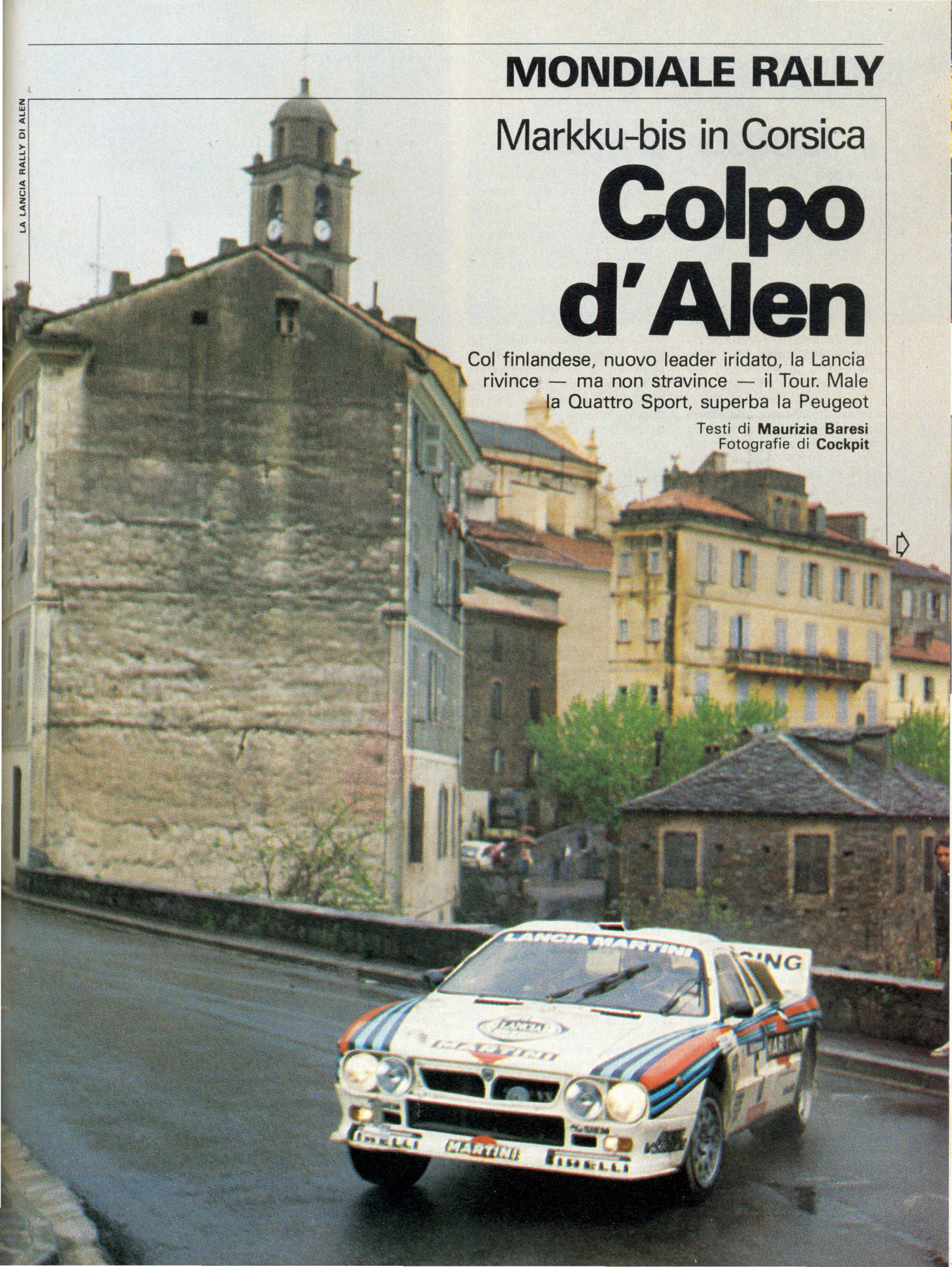
MONDIALE RALLY

Markku-bis in Corsica

Colpo d'Alen

Col finlandese, nuovo leader iridato, la Lancia rivince — ma non stravince — il Tour. Male la Quattro Sport, superba la Peugeot

Testi di **Maurizia Baresi**
Fotografie di **Cockpit**



MONDIALE RALLY

Colpo d'Alen

AJACCIO - Un giochetto di parole ha animato l'isola durante il Tour: il court de torse (testualmente: il corto di torace...) rischia di vincere il Tour de Corse. Senza cattiveria: la statura di un uomo non si misura soltanto in centimetri. Certo è che il piccolo Jean Todt — a lui era diretta la battuta — è stato grandissimo nel presentare al debutto una vettura, la Peugeot 205 turbo 16, subito competitiva, al punto da poter vincere. Ma non è andata così, e la Lancia torna una volta ancora trionfatrice dall'Isola Bella. La prima vittoria della stagione: non poteva essere più facilitata, combattuta, meritata, anche se la rovinosa uscita di strada di Vatanen ha semplificato le cose. Se da una parte si è rivelato un team Peugeot quanto mai efficace e compatto, dall'altra ha risposto un team Lancia fedele alla propria rinomata immagine di intesa perfetta tra uomini di valore. Perché si è trattato di una vittoria di squadra: tutti hanno dato un contributo al risultato finale.

PER COMINCIARE, un Bettega favoloso, partito per vincere, vincente senza avversari fino al «pasticciaccio» dell'ottava prova di cui leggete a parte. Se c'è un rammarico in una giornata radiosa per i colori italiani, questo è proprio per Attilio, cui è sfuggito ancora una volta il successo in un rally mondiale. Un successo che gli andava di autorità, se non di diritto: lo dimostrano i suoi tempi, che dicono quanto Bettega sia in grado di salire sul gradino più alto di un podio mondiale. Comprensibile dunque la sua evidente delusione alla fine della gara, e la nostra. Poi Alen. Un Alen che, trovatosi nella difficile situazione di «capitano» dell'armata torinese, ha dovuto assumersi un ruolo per il quale non si era certo preparato. Markku, reduce dal Safari, aveva provato pochissimo, e la sua partecipazione al Tour de Corse era stata prevista più che altro per «far numero» contro le Audi. Quando Bettega e Biasion, sempre in quella famosa ottava prova, gli hanno depositato inopinatamente il testimone in mano, il finlandese ha assolto il suo compito in maniera egregia, non commettendo mai errori, pur su un terreno insidiosissimo, tallonando senza posa Va-

tanen, in attesa del minimo errore da parte del pilota Peugeot per trarne profitto. Come è successo. Vudafieri, quando ha avuto finalmente in mano un mezzo perfetto ha costruito una rimonta che minacciava di andare ben più lontano se la prova speciale 16 non l'avesse fermato col suo fango, e ha comunque contribuito a creare una «psicosi» Lancia alle spalle della Peugeot in testa. Biasion, partito anche lui fortissimo, ha provato di essere ormai una certezza, una splendida certezza, portandosi via il terzo piazzamento in tre partecipazioni ad altrettanti rally mondiali: sesto, quarto, secondo... non diciamo altro. Niki ha avuto problemi di salute, soprattutto nell'ultima tappa, e ha patito la lunghezza massacrante del rally forse più affaticante di tutti. Tuttavia, quando è stato il momento di difendere la seconda piazza ha tirato fuori le estreme energie, mentre in sala stampa lo staff Lancia tratteneva il respiro aspettando i tempi dell'ultima, lunghissima prova speciale. Con Andruet al sesto posto Bettega al settimo, la Lancia ha chiuso con quattro 037 nei primi sette posti: niente male.

LANCIA SULL'ALTARE, Audi nella polvere. La Casa tedesca non ha molte attenuanti per la magra figura fatta con la nuova Audi «corta», con la quale Röhrl ha litigato per otto speciali prima che il motore rendesse l'anima. D'accordo che il percorso «attorcigliato» della Corsica non sia il terreno ideale per la Quattro, ma le stagioni passano, e di miglioramenti non se ne vedono... Blomqvist, con l'Audi di sempre, ha fatto quel che ha potuto, conducendo una gara prudente e racimolando un quinto posto nel quale era per lui difficile sperare alla fine della prima tappa. Il maltempo e le disgrazie altrui gli hanno dato una mano, per sua fortuna, nella seconda e terza tappa e Stig ha portato dei punti alla propria squadra che potranno rivelarsi assai preziosi.

DETTO QUESTO e detto della Lancia, resta il fatto che le «star» del 28. Tour de Corse sono stati Vatanen e la Peugeot 205 turbo 16, entrambi esordienti sull'isola. I due non si conosce-



vano ancora bene, a detta di Jean Todt, ma a quanto pare hanno fatto presto a fare amicizia tra di loro, e insieme, con le strade corse (tradimento a parte), facendo gridare al miracolo. In effetti si è trattato di una prestazione superba, sia dal punto di vista della performance pura, senza complessi nei confronti della Lancia anche sull'asciutto, sia dal punto di vista dell'affidabilità: dall'inizio della gara, le 205 non hanno subito un solo intervento meccanico, solo freni, gomme e livello dell'olio. Per contro, qualche preoccupazione è venuta alla Lancia dal cambio, che si sta mostrando debole di fronte all'aumentata potenza della 037 seconda evoluzione. Il brusco arresto del biondo, brillantissimo Vatanen ha gettato acqua gelata sul fuoco Peugeot, ma la delusione è durata 5 minuti: il risultato è comunque eccezionale, tenuto conto anche di Nicolas all'arrivo con un onorevolissimo quarto posto che gli ha fatto esclamare «la competizione è la vita!». Bentornato Jean Pierre.

ABBASTANZA soddisfatti anche in casa Renault, dove si sono risolti i problemi di tenuta di strada che affliggono la vettura francese fin dal Tour dello scorso anno, e dove il risultato ha rispettato le previsioni e speranze allo stesso tempo: è chiaro però che si deve fare qualcosa per l'avvenire. Certo che di emozioni questo Tour de Corse ne ha date, a riprova del fatto che le edizioni si susseguono, ma non sono mai uguali. Tanto più sicura, tranquilla, indiscutibile la stravittoria Lancia nell'83, quanto quella '84 è stata incerta, quasi inattesa ma infinitamente importante, perché con essa si è salvata non solo la nostra squadra, ma anche il campionato, rilanciato alla grande con Alen in testa alla classifica piloti e la Lancia a soli 4 punti dall'Audi nel campionato marche. Considerando che sulla terra dei rally a venire l'Audi dovrà fare i conti anche con un cliente difficile quale si è mostrato il «fenomeno» Peugeot, l'avvenire si presenta decisamente più roseo. □



Le due vetture esordienti si sono comportate in maniera molto differente: la Peugeot 205 turbo 16, sopra con Vatanen, avrebbe addirittura potuto vincere il rally, mentre l'Audi Quattro Sport di Röhr, sotto, non è mai stata in gara per le prime posizioni. A fianco, Ragnotti, ottimo terzo con la R5 turbo



Reazioni opposte in casa Peugeot e Audi dopo l'esordio nella gara francese

205 turbo a tutta sicurezza

AJACCIO — Aria visibilmente soddisfatta nel clan Peugeot dopo la conclusione della gara. Jean Todt dice di essere contento per almeno tre buoni motivi: primo perché Ari Vatanen è seduto vicino a lui dopo l'incidente che avrebbe potuto avere conseguenze ben più gravi, considerando che la macchina ha preso immediatamente fuoco. Viene precisato che le ragioni dell'incendio non sono ancora chiare e che i tecnici ci stanno già studiando sopra. Ari ha la spalla fasciata ed è un po' pallido, ma sta bene. La partecipazione del pilota all'Acropoli viene data quasi per sicura, anche se ci sarà ovviamente un ritardo nella fase della preparazione del rally. «A Calvi, il medico che mi ha visitato ha detto che ho bisogno di due settimane di riposo; — scherza Ari — quando mi ha visto il dottore della Peugeot, ha detto che fra una settimana sarò già ok per salire in macchina...». Il secondo motivo è che la scelta tecnica del motore centrale con le quattro ruote motrici si è rivelata esatta. Il terzo sta nel perfetto funzionamento del team a tutti i livelli, e nell'efficacia dell'elemento umano nel suo insieme. Nella conferenza stampa pre-gara, Todt aveva detto che l'obiettivo della Peugeot al Tour era quello di imparare e di confrontarsi con gli altri. «Sarei stupito se le vetture arrivassero al traguardo», aveva aggiunto. Le sue parole erano state sicuramente scaramantiche, perché il valente boss della Casa francese sapeva di avere un asso in mano, e comunque è parso subito chiaro che da presunti allievi gli uomini Peugeot sono diventati profes-

sori, mentre per le vetture all'arrivo, non solo non vi è sorpresa per quella di Nicolas viva e vegeta ad Ajaccio, ma addirittura c'è un pizzico di delusione per la mancata vittoria di Vatanen. Del resto si era capito da tutto lo stile del comportamento Peugeot (estrema cura in tutti i particolari e disponibilità assoluta nei confronti della stampa: perfino un caravan da cui era possibile comunicare direttamente con i piloti per telefono durante la gara per avere impressioni dal vivo sul comportamento della vettura). E si era sicuri di non fare brutte figure. Anzi... «Possiamo dire di esserci situati bene: — ha dichiarato Todt al termine — sull'arrivo abbiamo fatto spesso meglio delle Lancia, e anche sul finire, Nicolas ha fatto dei tempi super. E ci sono ancora tanti miglioramenti da apportare...»

QUANTO AI PILOTI, sono molto bene impressionati. «Mi ha veramente sorpreso vedere i tempi che facevo: — diceva Vatanen — molte volte ero sicuro di non essere andato forte come avrei voluto, e invece mi trovavo con il miglior tempo. La macchina è molto facile da guidare, forse non è spettacolare da vedere, ma è molto efficace». «Non ho mai spinto il turbo — ha affermato Nicolas — anche quando tiravo al massimo, ma di potenza ne ho sempre avuto abbastanza». Viene rilevato un solo problema, emerso in gara e comunque già messo in preventivo prima della partenza: il

surriscaldamento anormale dei freni. Un piccolo allarme è nato anche dalla pompa della benzina e da una perdita d'acqua nel motore di Nicolas, ma è stato tutto. Un risultato positivo in vista dell'Acropoli, cui seguiranno, in funzione del risultato in Grecia, il 1000 Laghi, il Sanremo e il RAC. Le ambizioni del leone rampante si riassumono nella frase di Nicolas, che bevendo allegramente una coppa di champagne, ammicca confidenzialmente a Todt: «Lui non l'ha detto, ma in Toscana abbiamo fatto sul bagnato gli stessi tempi che l'Audi ha fatto a Sanremo sull'asciutto...».

TUTTO L'OPPOSTO in casa Audi, dove a due ore dalle verifiche un gruppo di meccanici sommergeva laboriosamente la Quattro «corta» sotto l'occhio vagamente ironico di Röhr. Il lungo tedesco non era certo contento del rendimento della sua vettura da gara. «Sotto i 5000 giri non c'è niente, poi tutto di un colpo arriva una potenza folle, incredibile». In parole povere, niente di nuovo sotto il sole, al che ci si chiede se abbia molto senso condurre una macchina praticamente identica alla vecchia, solo un po' più corta. Che la Casa di Ingolstadt non fosse tanto sicura di se stessa lo si può dedurre dal clima quasi clandestino con cui la piccola Audi è stata mandata sull'asfalto. Nessuna presentazione, nessun comunicato, si direbbe quasi una gran voglia di passare inosservati. Beh, non possiamo dar loro torto. □

TOUR DE CORSE

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

1 Verghia-Pont de la Masina km 38,65

1. Bettega	in 25'41"
2. Biasion	a 13"
3. Alen	29"
4. Ragnotti	33"
5. Vatanen	35"
6. Andruet	36"
7. Nicolas	42"
8. Saby	45"
9. Vudafieri	46"
10. Röhr	55"

Parte la prima tappa nella curiosità generale circa il comportamento delle due «novità» al via: la Peugeot 205 turbo 16 e l'Audi Quattro Sport. La prima si situa più o meno ai livelli della Renault 5 Turbo di Ragnotti, rispettando una certa tendenza dei pronostici; l'Audi «corta», invece, si rivela subito inesistente, e Röhr arriva allo stop mezzo soffocato dal caldo insopportabile nell'abitacolo e con la pressione dell'olio a zero. Catastrofiche anche le prestazioni delle due Audi Quattro «tradizionali» di Darniche e Blomqvist. Decollo in grande stile della Lancia, con un Bettega strepitoso seguito a ruota da Biasion, esordiente in Corsica, ma non meno efficace. Problemi per Vudafieri, il cui compressore fa le bizze. Alen lamenta qualche problema ai freni. Fora Grindel.

2 Ste Marie Sicche-Moca km 25,55

1. Vatanen	in 17'40"
2. Bettega	a 4"
3. Alen	7"
4. Biasion	7"
5. Ragnotti	7"
6. Nicolas	7"
7. Vudafieri	14"
8. Röhr	21"
9. Saby	30"
10. Chatriot	31"

Esplode come una bomba la notizia che Vatanen ha spiccato il miglior tempo con la Peugeot 205 turbo 16. La neonata ci ha messo poco a conquistare il primo successo parziale della sua giovane carriera. Festival torinese nelle posizioni d'onore, con Bettega sempre lanciaatissimo. Poggia di inconvvenienti per Andruet, cui si ferma il motore, scoppia il paraolio del cambio, si blocca l'acceleratore. Per finire, paga anche tre minuti al controllo. Vudafieri continua ad avere un motore non perfetto. Per le Audi è una via crucis con Röhr che si trova alle prese con un mare di problemi fra cui il cambio difettoso e il surriscaldamento del motore. Vita difficile anche per Fréguelin, sulla cui Manta 400 non si riescono a risolvere i problemi di sospensioni che rendono precaria la tenuta di strada. In classifica, Vatanen si inserisce al terzo posto tra le due Lancia di Bettega e quella di Alen.

3 Patreto-Aullene km 20,10

1. Bettega	in 13'31"
2. Alen	a 3"
3. Vatanen	4"
4. Biasion	4"

5. Vudafieri	5"
6. Ragnotti	9"
7. Nicolas	17"
8. Andruet	22"
9. Saby	22"
10. Röhr	24"

Si riafferma il dominio Lancia, ma Vatanen mostra ormai che le sue quattro ruote motrici possono tenere il passo delle 037. E siamo sull'asfalto... comunque Alen raggiunge Ari al terzo posto in classifica.

4 Zerubia-Santa Giulia km 31,04

1. Bettega	in 18'33"
2. Biasion	a 6"
3. Alen	10"
4. Vudafieri	22"
5. Ragnotti	24"
6. Vatanen	25"
7. Saby	35"
8. Andruet	37"
9. Röhr	44"
10. Nicolas	50"

Solo Andruet manca al «party» Lancia in vetta alla classifica della prova: questa volta è il cambio a rovinargli ulteriormente l'umore e la posizione, aggravata da altri 4 minuti pagati al controllo dopo aver operato la sostituzione. Il suo eterno rivale Darniche non è più allegro, con la frizione che patina a tutto spiano. Una perdita d'olio, colata sul disco della medesima è la colpevole dell'inconveniente. Grossa paura per Attilio Bettega, che in una curva da quarta piena schiva miracolosamente una vettura che procedeva in senso inverso. Poco dopo è la volta di un autocarro, che procedeva fortunatamente nella stessa direzione. Non si può dare torno al nostro pilota se, arrivato al controllo visibilmente scosso, esprime un momentaneo desiderio di tornarsene a casa. Continuano le malinconie per Audi e Opel. Nicolas accusa qualche problema alla pompa della benzina. Alen è ora terzo e Vatanen è quarto in classifica generale.

5 Sartene-Col de Pelza km 47,20

1. Bettega	in 30'14"
2. Biasion	a 4"
3. Vudafieri	15"
4. Vatanen	22"
5. Ragnotti	22"
6. Andruet	30"
7. Alen	34"
8. Nicolas	35"
9. Röhr	40"
10. Chatriot	1'06"

Momento di panico per Alen che rimane senza benzina ed è costretto a percorrere gli ultimi chilometri a velocità ridotta. Riesce a contenere i danni a 30". Ma intanto Vatanen non è più che a tre secondi dietro di lui. Esaltante la tripletta tutta italiana ai primi posti, mentre l'Audi «rema» in posizioni umiliani per la marca in testa al campionato mondiale. Il più veloce, o meglio, il meno lento, è sempre Röhr, che si trova in classifica all'ottavo posto. Darniche e Blomqvist sono rispettivamente 11. e

12. Fréguelin è solo 14. in seguito al medesimo, irrisolvibile problema. Saby rompe il turbo e paga 3' al controllo.

6 Aullene-Zicavo km 25,9

1. Bettega	in 16'55"
2. Vatanen	a 8"
3. Ragnotti	10"
4. Biasion	22"
5. Alen	26"
6. Andruet	36"
7. Nicolas	46"
8. Saby	48"
9. Röhr	49"
10. Darniche	1'03"

Proprio ora che sembra avere ritrovato una vettura in condizioni perfette, Vudafieri fora e perde più di 5 minuti, precipitando al 12. posto. Alen perde olio dal cambio e lascia 18 preziosi secondi a Vatanen, che passa terzo, e 16 a Ragnotti, che passa quarto. Strepitoso il tempo di Bettega, che su un fondo particolarmente impegnativo e in gran parte in discesa, stacca tutti con autorità. Per dare un'idea, il tempo di Röhr l'anno scorso fu di 17'32".

7 Cozzano-Vivario km 51,63

1. Bettega	in 37'28"
2. Biasion	a 11"
3. Vudafieri	18"
4. Vatanen	24"
5. Ragnotti	44"
6. Röhr	54"
7. Andruet	59"
8. Alen	1'10"
9. Saby	1'12"
10. Darniche	1'21"

Ancora problemi al cambio per Alen, che perde altro terreno ma non il quinto posto. Freni incandescenti per Nicolas, che è costretto a cedere il sesto posto a Röhr il quale avanza solo grazie ai problemi degli altri nonostante gli sforzi sovrumani per dominare un mezzo quanto mai scorbuto e brutale. Blomqvist pena non poco a tenere in strada la propria Quattro.

8 Muracciole-Abbazia km 50,50

1. Vatanen	in 37'58"
2. Nicolas	a 20"
3. Darniche	26"
4. Saby	37"
5. Andruet	1'02"
6. Fréguelin	1'38"
7. Chatriot	1'57"
8. Blomqvist	2'04"
9. Vudafieri	2'23"
10. Loubet	2'33"

Ci si ricorderà di questa prova nel Tour de Corse '84. In 50 chilometri si verifica un massacro tra le vetture di testa. Tutto comincia con un errore di valutazione circa le gomme da montare: la prova è molto lunga e l'elicottero inviato a fare una ricognizione sul percorso torna senza una risposta perché la nebbia non permette di vedere. Si decide così di montare pneumatici duri per non rischiare degradamenti prematuri. Purtroppo il manto stradale si rivela bagnato, le gomme non riescono a scal-

darsi, e per tutti cominciano gli incubi. Bettega picchia e fa fuori due gomme. Ferma Vudafieri che gli dà la sua ruota di scorta; poi gli si sgonfia ancora il pneumatico ed Attilio si trascina fino a quando l'elicottero, in una schiarita, può fornirgli la gomma. Anche Biasion tocca e danneggia la sospensione. Il fondo è scivolosissimo, c'è nebbia, e le «toccatine» non si contano. Alen è indenne da forature, ma perde comunque più di due minuti. Anche Ragnotti tocca una roccia e fora una gomma. Il risultato di tanto scompiglio è un sogno in casa Peugeot: 1. Vatanen, 2. Nicolas. Alen è ora terzo, Ragnotti quarto, Biasion sesto, Vudafieri ottavo, Andruet dodicesimo e Bettega, che è quello che ha pagato più duramente (20') è 15. Abbandona Röhr col motore in fumo, e probabilmente anche con un sospiro di sollievo.

9 Campo al Quercio-Pont de Noceta km 34,52

1. Vudafieri	in 21'30"
2. Vatanen	a 1"
3. Alen	39"
4. Bettega	59"
5. Ragnotti	1'05"
6. Nicolas	1'14"
7. Saby	1'19"
8. Andruet	1'20"
9. Fréguelin	1'29"
10. Biasion	1'30"

Alen spodesta immediatamente Nicolas dalla seconda piazza, e la Lancia ripartono all'attacco leccandosi le ferite. Ma Vatanen svetta al primo posto.

10 Pont D'Altiani-Pont St. Lorant km 56,64

1. Vatanen	in 39'20"
2. Vudafieri	a 4"
3. Alen	13"
4. Bettega	18"
5. Biasion	21"
6. Andruet	30"
7. Ragnotti	1'03"
8. Saby	1'21"
9. Fréguelin	1'47"
10. Darniche	1'52"

Pur con Vatanen scatenato che segna ancora il miglior tempo, si ricompongono le linee torinesi: cinque Lancia alle spalle del finlandese della Peugeot, mentre Biasion guadagna la terza piazza e Vudafieri si riavvicina alla sesta. Arretra invece Nicolas, vittima di una foratura e di un motore che, troppo caldo, non vuol saperne di ripartire in fretta.

11 Pont Rosso-Borgo km 42,9

1. Vudafieri	in 31'05"
2. Vatanen	a 4"
3. Bettega	13"
4. Biasion	25"
5. Alen	39"
6. Ragnotti	47"
7. Andruet	1'26"
8. Fréguelin	1'35"
9. Saby	1'41"
10. Darniche	2'04"

Vatanen finisce in bellezza la prima tappa per la gioia di Jean Todt e di

tutta l'equipe Peugeot, quasi incredula. Non guasta l'atmosfera l'inconveniente agli ammortizzatori di Nicolas, che si ritrova ottavo. Dietro incalza lo squadrone Lancia, con Vudafieri che risale al 5. posto.

Classifica della 1. tappa

1. Vatanen	in 45'15'53"
2. Alen	a 4'48"
3. Biasion	6'30"
4. Ragnotti	6'59"
5. Vudafieri	8'09"
6. Darniche	11'18"
7. Nicolas	14'09"
8. Chatriot	14'56"
9. Saby	15'31"
10. Fréguelin	15'55"
11. Blomqvist	17'11"
12. Andruet	21'31"
13. Bettega	25'12"

2. TAPPA

12 Colle di S. Stefano km 27,90

1. Alen	in 22'17"
2. Biasion	a 4"
3. Darniche	15"
4. Vatanen	17"
5. Blomqvist	20"
6. Ragnotti	28"
7. Andruet	34"
8. Mikkola	36"
9. Vudafieri	48"
10. Saby	48"

Piove a dirotto. Andruet, Vudafieri e Bettega partono con le slick su un fondo bagnatissimo. Questo spiega la differenza di rendimento rispetto ad Alen e Biasion, che hanno scelto invece le soluzioni miste. Con la pioggia spuntano le Audi, che riescono finalmente a inserirsi fra i primi cinque. Ragnotti ha un corto circuito che gli rende difficoltosa la partenza.

13 Prunelli-S. Pancrazio km 56,21

1. Alen	in 44'03"
2. Vatanen	a 16"
3. Vudafieri	30"
4. Biasion	30"
5. Bettega	30"
6. Blomqvist	55"
7. Saby	1'03"
8. Ragnotti	1'06"
9. Andruet	1'15"
10. Darniche	1'21"

Mikkola buca e perde altri 4 minuti. Andruet è senza tergicristalli. Si registra l'abbandono di Ballet, su Porsche, per rottura del cambio. Occupava la 14. posizione.

14 Sigareto-S. Lucie de Moriani km 18,75

1. Vatanen	in 11'44"
2. Alen	a 15"
3. Vudafieri	18"
4. Bettega	22"
5. Mikkola	24"
6. Darniche	25"
7. Biasion	27"
8. Andruet	28"
9. Saby	31"
10. Ragnotti	35"

15 Moriani Plage-Orsoni km 20,11

1. Alen	in 15'42"
2. Vatanen	a 5"
3. Vudafieri	7"

4. Mikkola	24"
5. Biasion	26"
6. Bettega	29"
7. Andruet	29"
8. Ragnotti	31"
9. Blomqvist	35"
10. Darniche	39"

Continua il duello tutto finlandese in testa alla classifica. Bella rimonta di Vudafieri che conquista il quarto posto ai danni di Ragnotti. Ora la minaccia Lancia alle spalle di Vatanen è massiccia, con tre 037 al secondo, terzo e quarto posto. I distacchi sono compresi tra i 4 e i 9 minuti.

16 Campo Miter-Corte km 58,31

1. Alen	in 43'36"
2. Biasion	a 41"
3. Andruet	56"
4. Blomqvist	1'16"
5. Saby	1'33"
6. Ragnotti	1'46"
7. Chatriot	1'57"
8. Fréguelin	2'31"
9. Vatanen	3'05"
10. Franceschi	4'31"

Come già la prova speciale numero 8, la 16 è teatro di uno scompiglio generale, di cui questa volta beneficia la Lancia, con Alen a soli 1'20" da Vatanen, che fora e perde 3 minuti. Continua a piovere e il fondo, estremamente scivoloso per la presenza di fango sulla carreggiata, mette due vittime illustri: Vudafieri e Darniche. Il primo si ritrova sul fianco in un fossetto e il secondo gli finisce appresso, seguendo poco dopo la stessa «traiettorie». Per Darniche l'aiuto arriva dal cielo, con l'elicottero che si posa di lì a poco: la sua Quattro che si trova con il muso rivolto verso il basso, può riguadagnare il fondo della scarpata e ritornare sulla sede stradale dall'altra parte della montagna. Per Vudafieri, invece, non c'è più niente da fare. Il conto di Darniche è comunque salato: tra prova e controllo fanno 43 minuti di ritardo. Decisamente sfortunato Bettega, che fora e paga più di 5 minuti, imitato da Mikkola in corso nello stesso incidente e nella stessa penalità. La classifica rimane immutata per i primi tre posti. Al quarto si trova ora Ragnotti, al quinto Saby, al sesto Blomqvist. Al raggruppamento di corte, Biasion ha la mano rovinata dalla durezza del cambio, che gli è stato sostituito senza risultato. Probabilmente il problema è da attribuire alla frizione. Dal canto suo Alen dice che deve guidare come sulla terra, con la macchina che «va via da tutte le parti».

17 Corte-Taverna km 26,68

1. Vatanen	in 17'28"
2. Ragnotti	a 13"
3. Alen	23"
4. Biasion	30"
5. Andruet	56"
6. Blomqvist	1'00"
7. Mikkola	1'06"
8. Bettega	1'12"
9. Darniche	1'16"
10. Saby	1'17"

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

18 Moltifava-Spiloneca km 38,16

1. Vatanen	in 24'00"
2. Alen	a 8"
3. Blomqvist	16"
4. Ragnotti	17"
5. Saby	31"
6. Bettega	26"
7. BIASION	
8. Mikkola	28"
9. Andruet	53"
10. Fréquelin	1'05"

Abbandona Darniche con il motore rotto. Blomqvist può segnare questa prova nel taccuino dei ricordi 1984: è il suo miglior tempo di tutta la gara.

19 Corbara-Calenzana km 23,89

1. Alen	in 14'24"
2. Vatanen	a 4"
3. Bettega	7"
4. Andruet	19"
5. Blomqvist	23"
6. Ragnotti	25"
7. BIASION	27"
8. Mikkola	33"
9. Saby	35"
10. Fréquelin	41"

Continua l'inseguimento di Alen sul compatriota della Peugeot.

Classifica 2. tappa

1. Vatanen	in 8h09'54"
2. Alen	a 147"
3. BIASION	6'03"
4. Ragnotti	8'33"
5. Saby	18'45"
6. Blomqvist	18'50"
7. Chatriot	21'29"
8. Andruet	23'31"
9. Fréquelin	23'49"
10. Mikkola	24'18"
11. Bettega	31'21"

3° TAPPA

20 Della Serra-Pont de Fango km 29,03

1. Bettega	in 19'55"
2. Ragnotti	a 2"
3. Alen	5"
4. Mikkola	7"
5. Blomqvist	16"
6. Saby	29"
7. Chatriot	40"
8. Andruet	42"
9. Grundel	1'04"
10. Fréquelin	1'11"

Levataccia per i piloti che, alle 5 del mattino, devono prendere il via della terza tappa, ancora sotto una pioggia battente, che crea pozzanghere «grosse come laghi» (Saby). Su una di queste svanisce l'illusione Peugeot con Vatanen che esce di strada in seguito a «aquaplaning», capotta varie volte e si frattura la spalla. La vettura prende fuoco e le giustificate speranze della Casa francese vanno in fumo. Peccato, sinceramente, anche se ciò significa due Lancia al primo e secondo posto. BIASION, che ha passato una notte molto brutta, ha un malore proprio subito dopo il pronti-via e ciò provoca una lieve toccata, che basta però ad indurire Jo sterzo. Vudafieri «rientra» in gara come apripi-

sta per i propri compagni di squadra. Ragnotti si avvicina pericolosamente a BIASION, Blomqvist passa Saby in quarta posizione.

21 Fango-Ota km 49

1. Ragnotti	in 37'53"
2. Alen	a 27"
3. Mikkola	38"
4. Saby	50"
5. Bettega	53"
6. BIASION	56"
7. Blomqvist	59"
8. Andruet	1'42"
9. Chatriot	2'15"
10. Franceschi	4'00"

BIASION tenta di trovare la forma e Andruet, per mancanza di ventilazione, è inguaiato con l'appannamento del parabrezza, lui che normalmente non sopporta che gli si tocchi il vetro per paura che restino le impronte delle dita. Blomqvist restituisce il quarto posto a Saby per un solo secondo.

22 Roch-Suaricchio km 78,15

1. Bettega	in 56'48"
2. Mikkola	a 23"
3. BIASION	51"
4. Alen	55"
5. Ragnotti	1'00"
6. Andruet	1'28"
7. Blomqvist	2'10"
8. Fréquelin	3'08"
9. Chatriot	3'41"
10. Loubet	5'35"

A soli 3 chilometri dalla partenza, Saby esce di strada lasciando una volta per tutte il quarto posto a Blomqvist, che però comincia a vedersi nel retrovisore un Mikkola che sembra avere ritrovato lo smalto degli anni migliori. Torna Bettega ai vertici delle classifiche di prova: in quella generale è ora all'ottavo posto. Tanto per cambiare, Andruet ha dei problemi: questa volta ha sbagliato le gomme, montando delle rain, e non era il caso. Comunque da ottavo passa sesto.

23 Tavera-Pont de Mizzana km 30,60

1. Bettega	in 22'26"
2. Alen	a 9"
3. Andruet	10"
4. Mikkola	15"
5. Ragnotti	23"
6. BIASION	29"
7. Blomqvist	40"
8. Fréquelin	1'06"
9. Chatriot	1'15"
10. Grundel	1'45"

24 S. Marie Sicchet-Mocca km 25,55

1. Mikkola	in 18'36"
2. Ragnotti	a 2"
3. Bettega	5"
4. Alen	6"
5. Andruet	7"
6. Blomqvist	16"
7. BIASION	18"
8. Chatriot	46"
9. Fréquelin	1'23"
10. Grundel	1'46"

Ragnotti raggiunge BIASION al secondo posto, mentre Alen tira i remi in barca per assicurarsi il risultato.

25 Petreto-Aullene km 20,10

1. Bettega	in 14'54"
2. Ragnotti	a 4"
3. Mikkola	8"
4. BIASION	8"
5. Alen	25"
6. Blomqvist	32"
7. Chatriot	1'01"
8. Grundel	1'18"
9. Fréquelin	
10. Andruet	1'22"

Ragnotti si scrolla di dosso BIASION e ora è solo in seconda posizione.

26 Forbollano-Pont d'Accoravo km 21,96

1. Ragnotti	in 14'38"
2. Bettega	a 12"
3. BIASION	16"
4. Andruet	18"
5. Alen	26"
6. Mikkola	35"
7. Blomqvist	45"
8. Chatriot	47"
9. Grundel	1'24"
10. Fréquelin	1'42"

27 Bocca Albitrina-Torriglioli km 19,33

1. Bettega	in 12'00"
2. BIASION	
3. Ragnotti	a 10"
4. Alen	
5. Andruet	21"
6. Mikkola	22"
7. Blomqvist	25"
8. Chatriot	53"
9. Fréquelin	1'10"
10. Grundel	1'24"

Bettega conquista un'altra posizione, installandosi al 7. posto dopo avere superato Chatriot.

28 Calvese-Agostapla-ce km 38,84

1. Bettega	in 25'03"
2. BIASION	a 9"
3. Andruet	
4. Mikkola	23"
5. Alen	46"
6. Ragnotti	49"
7. Blomqvist	1'01"
8. Chatriot	1'07"
9. Fréquelin	2'39"
10. Grundel	3'05"

Un testacoda di Ragnotti, che perde 40 secondi, lascia BIASION e la Lancia in seconda posizione. Mikkola si fa sempre più sotto a Blomqvist.

29 Plane Perin-Cateiolo km 35,80

1. BIASION	in 25'24"
2. Mikkola	a 22"
3. Alen	26"
4. Andruet	27"
5. Blomqvist	1'00"
6. Ragnotti	1'35"
7. Chatriot	2'01"
8. Casanova	2'52"
9. Fréquelin	3'10"
10. Bettega	3'55"

BIASION non solo resiste a un contrattacco di Ragnotti, ma addirittura gli rifila l'1'30", grazie a una scelta di gomme inodinate: slick per Miki, intagliate per Ragnotti. Si incrociano le dita pensando agli 80 e passa chilometri dell'ultima prova. Per di più, Mikkola è solo a 33 secondi da Blomqvist: fremito in casa Lancia per questo gran finale con «suspense».

30 Viamone-Suaricchio km 83,11

1. Mikkola	in 59'52"
2. Andruet	a 53"
3. BIASION	1'05"
4. Blomqvist	1'38"
5. Alen	1'40"
6. Bettega	2'17"
7. Ragnotti	3'38"
8. Chatriot	4'07"
9. Kruger	5'44"
10. Fréquelin	6'20"

Grandissimo BIASION che con un recupero fisico qui forse il dottor Bartoletti non è estraneo, riesce a dare anche il secondo posto alla Lancia. A completare la festa, Mikkola toglie il quarto posto a Blomqvist, e chiude in bellezza siglando il miglior tempo.



Quattro Sport e super Peugeot le novità 205, che numeri!

AJACCIO. Doveva essere un Tour de Corse esplosivo, ricco di novità tecniche: insomma, una delle tappe fondamentali della stagione rallistica millenovecentottantaquattro. Ed importante lo è stato. Al via della gara si sono infatti presentate due vetture assolutamente inedite, l'Audi Quattro Sport e la Peugeot 205 turbo 16: mentre la prima si è dimostrata ancora in ritardo di preparazione, la francese ha detto a chiare di note di poter recitare un ruolo di primissimo piano nel mondiale in corso e di puntare decisamente al titolo '85. Ma vediamo, in sintesi, come erano schierate le forze in campo.

LANCIA. Le vetture della Casa italiana non hanno proposto novità sostanziali sul piano tecnico; erano, in pratica, le stesse utilizzate nelle ultime uscite su asfalto. Le 037 di Alen, Bettega, BIASION, Andruet e Vudafieri sono state preparate a Torino: svilupparono 325 CV di potenza e pesavano da 964 a 970 chili (il cambio era registrato per una velocità massima di 180 kmh). La Pirelli ha lavorato sodo per fornire pneumatici capaci di rendere al massimo sulle lunghe e tortuose speciali corse e ha presentato soluzioni con circonferenza più grande per ridurre il consumo delle stesse. L'organizzazione di assistenza è stata come al solito prefetta, anche se c'è stato un attimo di smarrimento prima del via, quando si è saputo che un furgone con tre cambi di scorta (che avrebbero dovuto essere montati a Bastia dopo la prima tappa) era stato rubato...

PEUGEOT. Da quando la 205 T 16 ha effettuato la sua prima uscita, sei mesi fa — circa —, i tecnici francesi hanno lavorato duramente per poterla presentare ad Ajaccio al meglio della condizione. Le vetture usate in Corsica, equipaggiate con

motori da 340 CV (a 1.2 bar di pressione di alimentazione), pesavano circa 960 kg, cioè 70 kg sopra il minimo autorizzato per il gr. B della loro classe. Si è operato principalmente per migliorare il ritardo dell'entrata in azione del turbo, i freni e per aumentare la fascia di utilizzazione dei giri, che è passata da 4500-7200 a 3800-8000 giri. Ora è anche possibile cambiare i caliper dei freni in soli 6-7 minuti e il cambio con frizione in 20-22 minuti. Il team francese ha montato quattro diversi tipi di slick Michelin e due tipi di gomme da bagnato. Jean Todt, direttore della squadra, non si aspettava comunque una vittoria tanto immediata delle sue macchine, anche se l'affidabilità, la ottima maneggevolezza e competitività della 205 hanno sorpreso tutti, team Peugeot compreso. Sarà interessante vederle sullo sterrato...

AUDI. Meno fortunata della Peugeot 4x4 è stata la Quattro Sport. Dopo che Walter Röhrl è riuscito a mettere a punto la vettura per le prove, ci si è accorti che la versione da gara non era affatto a posto; perciò è stata ricostruita con geometria di sospensioni e sterzo simili. Il motore da 460 CV conferisce alla Quattro Sport una accelerazione straordinaria, tuttavia sui brevi rettilinei del Corsica non c'è stata occasione di sfruttarla. Si possono, poi, avanzare dubbi sulla funzionalità del concetto di base dell'auto che lascia grandissima parte del peso sull'anteriore; certo, il concetto del motore centrale che ha subito portato al successo (parziale) la Peugeot, darà da pensare ai tecnici Audi...

RENAULT. Dopo le poco brillanti prestazioni dell'anno scorso al Tour (per problemi di maneggevolezza), si era lavorato molto sulle vetture

5. gara del mondiale piloti
5. gara del mondiale marche
3-6 maggio 1984

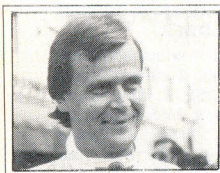
Organizzazione: Association Sportif se l'Automobile Club de la Corse et du Tour de Corse - 41, Cours Napoléon - 20000 Ajaccio. Tel. (95) 211407. **Direttore di corsa:** De Iano. **Percorso:** 3 tappe per complessivi 1617,79 km, di cui 1138,68 su 30 prove speciali. **Condizioni atmosferiche:** autunnali con pioggia e nebbia. **Organizzazione:** voto 9.

Così al traguardo (partiti 155, arrivati 70)

EQUIPAGGIO	VETTURA	NAZ.	GR.	TEMPO
1. Alen-Kivimaki	Lancia Rally	SF-SF	B	in 13h24'56"
2. Biasion-Siviero	Lancia Rally	I-I	B	a 4'15"
3. Ragnotti-Thimonier	Renault 5 turbo	F-F	B	a 8'20"
4. Nicolas-Pasquier	Peugeot 205 turbo 16	F-F	B	a 19'54"
5. Blomqvist-Cederberg	Audi Quattro	S-S	B	a 20'59"
6. Andruet-Rick	Lancia Rally	F-F	B	a 23'11"
7. Bettega-Cresto	Lancia Rally	I-I	B	a 30'44"
8. Chatriot-Perrin	Renault 5 turbo	F-F	B	a 32'29"
9. Fréquelin-«Tilber»	Opel Manta 400	F-F	B	a 43'57"
10. Loubet-Trivero	Alfa Romeo GTV 6	F-F	A	a 1h23'15"

I PRIMI DI GRUPPO: Gr. B: Alen-Kivimaki (1.) (Lancia Rally) in 13h24'56"; Gr. A: Loubet-Trivero (10.) (Alfa Romeo GTV6) in 14h48'13"; Gr. N: Veriou-Mariani (16.) (Renault 11 turbo) in 15h24'30".

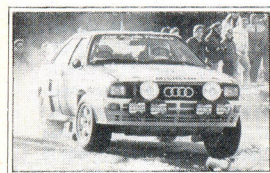
Così il mondiale piloti (dopo 5 gare)



	22-28/1 MONTECARLO	10-12/2 SVEZIA	6-11/3 PORTOGALLO	19-23/4 SAFARI	4-6/5 TOUR DE CORSE	26/5-2/6 ACROPOLI	22-27/6 NUOVA ZELANDA	23-29/7 ARGENTINA	22-26/8 1000 LAGHI	30/9-7/10 SANREMO	29/10-4/11 COSTA D'AVORIO	25-29/11 RAC	TOTALE PUNTI
1. Alen	3	—	15	10	20	—	—	—	—	—	—	—	48
2. Mikkola	12	—	20	12	—	—	—	—	—	—	—	—	44
3. Blomqvist	15	20	—	—	8	—	—	—	—	—	—	—	43
4. Biasion	6	—	10	—	15	—	—	—	—	—	—	—	31
5. Röhl	20	—	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	26
6. Bettega	8	—	12	—	4	—	—	—	—	—	—	—	24

Altri classificati: 7. Waldegaard e Ragnotti 20; 9. Mouton e Aaltonen 15; 11. Eklund 12; 12. Therier, Jonsson e Nicolas 10; 15. Torph e Mehta 8; 17. Johansson, Grundel, Preston e Andruet 6; 21. Salonen 5; 22. Eriksson e Darniche 4; 24. Andervang, Ortigão e Wittmann 3; 27. Pettersson, Dorche e Iwashita 2; 30. Åhlin, Gooding e Criticos 1.

Così il mondiale marche (dopo 4 gare)



	22-28/1 MONTECARLO	6-11/3 PORTOGALLO	19-23/4 SAFARI	4-6/5 TOUR DE CORSE	26/5-2/6 ACROPOLI	22-27/6 NUOVA ZELANDA	23-29/7 ARGENTINA	22-26/8 1000 LAGHI	30/9-7/10 SANREMO	25-29/11 RAC	TOTALE PUNTI
1. Audi	18	18	14	10	—	—	—	—	—	—	60
2. Lancia	10	16	12	18	—	—	—	—	—	—	56
3. Renault	12	10	—	14	—	—	—	—	—	—	36
4. Toyota	—	10	18	—	—	—	—	—	—	—	28
5. Volkswagen	9	12	—	—	—	—	—	—	—	—	21
6. Opel	—	—	16	2	—	—	—	—	—	—	18
7. Nissan	2	—	10	—	—	—	—	—	—	—	12
Peugeot	—	—	—	12	—	—	—	—	—	—	12
9. Alfa Romeo	—	—	—	9	—	—	—	—	—	—	9
10. Citroën	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	4
11. Vauxhall	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	2

francesi: nonostante ciò, Ragnotti e Saby sono stati sempre più lenti delle Lancia, anche se Ragnotti ha perso il secondo posto per aver scelto gomme sbragiate in una delle ultime speciali.

OPEL. Visto che la Manta 400 di Guy Fréquelin va molto bene nel campionato francese, non è stata

modificata per il Corsica; però questa vettura convenzionale è seriamente handicappata sui rally di asfalto.

VOLKSWAGEN. La Casa tedesca è riuscita a far debuttare la versione '84 della Golf 1800 gr. A; vettura che effettuerà la sua prima uscita in

occasione del Rally Hessen in giugno, e la sua prima gara mondiale in Finlandia, in agosto. Il pilota ufficiale del team, lo svedese Kalle Grundel, era dunque al volante di una vettura vecchio tipo con un'elevata fascia di potenza e un albero a camme appositamente progettato. Il motore ha tuttavia perso un po'

I principali ritiri

P.S. 8 Röhl (motore); **P.S. 13** Ballet (rottura cambio); **P.S. 16** Vudafieri (uscita di strada); **P.S. 18** Darniche (motore); **P.S. 20** Vatanen (uscita di strada); **P.S. 22** Saby (uscita di strada).

I piazzamenti nelle speciali

	1.	2.	3.	4.	5.	6.
Bettega	12	2	3	3	2	3
Vatanen	6	6	1	3	1	1
Alen	5	5	8	3	6	1
Ragnotti	3	4	1	3	6	7
Nicolas	2	3	2	4	1	4
Vudafieri	2	2	4	1	1	—
Biasion	1	9	4	4	3	2
Andruet	—	1	3	4	2	4
Saby	—	—	—	2	2	1
Darniche	—	—	2	—	—	1
Blomqvist	—	—	1	1	4	3
Vandaick	—	—	—	1	—	—
Röhl	—	—	—	—	—	2
Fréquelin	—	—	—	1	—	—

I rally leaders

Da ps 1 a 7: Bettega; da ps 8 a 19: **Vatanen;** da ps 20 a 30: **Alen.**

Le pagelle

PILOTA	VOTO		
Alen	10	Loubet	8
Biasion	10	Beriu	8
Bettega	10	Fréquelin	7
Vatanen	9	Blomqvist	7
Ragnotti	9	Darniche	7
Vudafieri	8	Andruet	6
Nicolas	8	Saby	6
Chatriot	8	Balas	6
Grundel	8	Röhl	n.c.

«PIU'»		«MENO»
Biasion	Combattivo	Andruet
Alen	Fortunato	Bettega
Alen	Efficace	Röhl
Ragnotti	Spettacolare	Blomqvist

dei suoi cavalli a vantaggio di una più efficiente coppia a basso regime. «È importante non dover cambiare marcia in continuazione, quando le curve si trovano a solo 50 metri l'una dall'altra», ha spiegato Grundel. In questa occasione la macchina era — tra l'altro — dotata di servosterzo.

Thomas Lindberg

RALLY 1. SERIE/Monti Savonesi

Dominio Achilli

ALBENGA — La Lancia Rally non ha talloni d'Achille. La vettura preparata da Nocentini, l'unica 037 presente al 22. Giro dei Monti Savonesi, non ha avuto difficoltà a tenere a bada la pur agguerrita presenza di Porsche, Ferrari e Opel. I milanesi Achilli-Cislighi, già vincitori del «Palme», hanno rispettato il pronostico che li vedeva grandi favoriti, imponendosi in sette delle undici speciali in programma e mantenendo la testa della graduatoria dall'inizio alla fine nonostante un testa coda nella seconda PS. Alla spalle della Lancia Rally si è accesa una lotta interessante per la piazza d'onore. L'ha spuntata la Porsche 911 di Colombo-Colombo dopo la lunga battaglia con Fratta, costretto al ritiro per un'uscita di strada a tre quarti di gara, e il ferrarista Fontana. Quest'ultimo, terzo al traguardo, è stato tolto di classifica in sede di verifica per l'irregolarità alle pinze dei freni non conformi alla fiches. Stessa sorte è toccata all'Opel «ufficiale» di Sipz-Bignardi. L'equipaggio della Chieri Corse ha presentato un appello sostenendo che i pistoncini dei freni posteriori da 38 mm. erano ammessi dall'aprile ed è quasi certo quindi che il terzo posto ritornerà alla Manta GTE di Sipz, vincitore fra l'altro del gruppo A.

FRA I PROTAGONISTI del Giro dei Monti Savonesi non potevano certo mancare i fratelli Ziviani con la Kadett. I dominatori della passata edizione, terzi in virtù delle squalifiche, quarti al traguardo e quinti nella classifica ufficiale perché penalizzati di un minuto per partenza anticipata nell'ultima speciale, nulla potevano di più con una macchina che, per quanto sia ben preparata dall'Euromotor di Andora, non è competitiva con la concorrenza. Un possibile protagonista, Del Prete con la Renault 5 turbo ha visto andare in fumo i suoi sogni a causa di un principio d'incendio a Onzo, nella prova di apertura.

Franco Nugnes

RALLY 1. SERIE

Albenga, 30 aprile - 1 maggio

22. Giro dei Monti Savonesi

Valido per la Coppa Italia Rally 2. zona FISA «2 Trofeo Cassa di Risparmio di Genova e Imperia»

Le classifiche

Assoluta: 1. Achilli-Cislighi (Lancia Rally) in 1h28'50"; 2. Colombo-Colombo (Porsche 911) 1h29'51"; 3. Ziviani-Ziviani (Opel Kadett (GTE) 1h33'07"; 4. Porro-Ambrosoli (Alfetta GTV 6) 1h33'54"; 5. Caviglioli-Corti (Porsche 911) 1h34'44"; 6. Duberti-Dominoni (Opel Ascona) 1h35'43"; 7. Maneo-Manzoni (Alfetta GTV 6) 1h35'51"; 8. Manzoli-Dilda (Ritmo 130) 1h36'56"; 9. Adani-Baccalatte (Ritmo 130) 1h37'19"; 10. Tortello-Tortello (Ritmo 125) 1h37'23".

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Graus-Parodi (A 112) in 1h43'10"; 2. Colla-Ferrando (A 112) 1h43'52"; 3. Frino-Siri (A 112) 1h44'30"; 4. Cavenaghi-Squinzi (A 112) 1h46'55"; 5. Bonavera-Minasso (Fiat 127) 1h49'32"; 6.

Campo Saragna-Rivara (A 112) 1h49'42"; 7. Franchini-Verdelli (A 112) 151'02"; 8. Terrile-Ricordini (A 112) 1h52'36"; 9. Orengo-Canobbio (Peugeot 104) 1h53'23"; 10. Bruschi-Casini (A 112) 1h5'06"; 11. Moretto-Biasi (A 112) 2h09'29".

Classe 1400: 1. Persico-Vialli (Corsa SR) in 1h40'33"; 2. Persico-Rebessi (Corsa SR) 1h42'18"; 3. Aliprandi-Franceschini (Samba) 1h42'39"; 4. Vincenzi-Massa (Corsa SR) 1h42'45"; 5. Ferrari-Monticone (Corsa SR) 1h43'17"; 6. Tomasini-Cervi (Corsa SR) 1h44'44"; 7. Mazzoli-Morandini (Corsa SR) 1h45'03"; 8. Fortunati-Mattoli (Visa GT) 1h45'04"; 9. Pelanconi-Riversi (Visa GT) 1h46'20"; 10. Drago-Zim (Visa GT) 1h46'55"; 11. Negro-Falchetti (Visa GT) 1h46'55"; 12. Muraglia-Grosso (Peugeot 104) 1h7'26"; 13. Riccardi-Riccardi (Kadett 1.3) 1h52'29"; 14. Sedani-Vicardi (Corsa SR) 1h54'13"; 15. Cambaro-Moca (Samba).

Classe 1600: 1. Bordon-Belfiore (Escort XR3) in 1h42'01"; 2. Scotto-Paronelli (Alfasud TI) 1h42'05"; 3. Frigerio-Sormani (Alfasud TI) 1h42'32"; 4. Vaccari-Degli Esposti (Alfasud TI) 1h48'19"; 5. Avolio-Asplanato (Escort XR3) 1h51'15".

Classe 2000: 1. Manzoli-Vilda (Ritmo 130) in 1h36'56"; 2. Adani-Baccalatte (Ritmo 130) 1h37'19"; 3. Tortello-Tortello (Ritmo 125) 1h37'23"; 4. Saggiello-Tulipano (Ritmo 130) in 1h37'33"; 5. Bruzzo-Bonino (Ritmo 125) 1h39'26"; 6. Luchi-Brumana (Ritmo 130) 1h43'32"; 7. Guglielmi-Montagnini (Alfetta GTV) 1h59'57".

Classe oltre 2000 (non costituita): 1. Maneo-Ranzoni (Alfetta GTV) in 1h35'51".

GRUPPO B

Classe 2000: 1. Nandini-Pedrocchi (Escort SR) in 1h43'54".

Classe oltre 2000: 1. Achilli-Cislighi (Lancia Rally) in 1h28'50"; 2. Caviglioli-Corti (Porsche 911) 1h34'44"; 3. Ferrari-Fontana (Porsche 911) 1h37'28"; 4. Garin-Cotta (Talbot Lotus) 1h37'32"; 5. Sioli-Zamburlini (Porsche 911) 1h37'36"; 6. Monziani-Pezzali (Porsche 911) 1h39'26"; 7. Fameli-Gallucci (Talbot Lotus) 1h40'05".

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Malacarne-Giotti (Fiat 127) in 1h38'44"; 2. Fusi-Boschetto (A 112) 1h39'54"; 3. Schiavo-Balestra (A 112) 1h40'34"; 4. Ravera-Sciotta (A 112) 1h40'55"; 5. Dondi-Cianci (Fiat 127) 1h45'13"; 6. Bravata-Clementi (Fiat 127) 1h45'13"; 7. Saldarini-Serratore (A 112) 1h46'06"; 8. Cravino-Barberis (Peugeot 104) 1h47'25"; 9. Dami-Soldano (Fiat 127) 1h47'45"; 10. Garra-Siboldi (Fiat 127) 1h48'17"; 11. Giordano-Delfino (A 112) 1h54'03"; 12. Giani-Calvi (Peugeot 104) 1h54'26"; 13. Lullo-Manelli (Fiat 127) 1h55'15".

Classe 1600: 1. Renzetti-Landolina (Alfasud) in 1h43'39"; 2. Taliari-Crosta (Golf GTI) 1h47'29"; 3. Paganelli-Aprosio (Alfasud) 1h48'04"; 4. Fusi-Sala (Mini De Tommaso) 1h50'36"; 5. Arcidissone-Arcidissone (Alfetta) 1h53'37"; 6. Guzzi-Berva (Alfasud) 1h58'58"; 7. Mirabelli-Caccia (Talbot 1.6) 2h07'18"; 8. Dell'Utri-Lipari (Golf GTI) 2h29'13".

Classe 2000: 1. Duberti-Dominoni (Ascona) in 1h35'43"; 2. Cumino-Olivero (131 Racing) 1h39'48"; 3. Alnerici-Pirola (Manta GTE) 1h40'39"; 4. Tomasini-Casati (Ascona) 1h42'59"; 5. Brogini-Sancassani (Volvo 343) 1h43'41"; 6. Astini-Carollo (Manta GTE) 1h43'51"; 7. Rigato-Radogna (Manta GTE) 1h49'03".

GRUPPO 2

Classe 1150: 1. Depiazco-Scaronè (Fiat 127) in 1h37'25"; 2. Albini-Francesia (Fiat 127) 1h38'02"; 3. Corti-Frigerio (A 112)

1h43'49"; 4. Guidi-Pontai (Fiat 127) 1h53'18"; 5. Remiddi-Gravino (A 112) 1h59'50"; 7. Capriotti-Benza (Peugeot 104) 2h01'17".

Classe 1600: 1. Fotia-Marchesini (Scirocco) in 1h39'10"; 2. Casanova-Raspani (Alfasud) 1h42'18"; 3. Chiappari-Chiappari (Talbot TI) 1h42'23"; 4. Guastavino-Ferrando (Alfasud) 1h44'50"; 5. Magliano-Tauro (Alfasud) 1h52'06"; 6. Laviola-Cerboni (Peugeot 104) 1h53'18".

Classe 2000: 1. Ziviani-Ziviani (Kadett GTE) in 1h33'07"; 2. Calosso-Castore (Kadett GTE) 1h37'52"; 3. Ghiringhelli-Longoni (Kadett GTE) 1h39'48"; 4. Bianchi-Soma (Ascona) 1h41'01"; 5. Segale-Brumer (Kadett GTE) 1h48'19"; 6. Stanca-Negro (Kadett GTE) 1h52'12"; 7. Stanca-Finelli (131 Racing) 1h54'42".

GRUPPO 4

Classe oltre 2000 (non costituita): 1. Colombo-Colombo (Porsche 911) in 1h29'51"; 2. Fontana-Vitali (Ferrari 308) 1h31'13" (squalificato); 3. Massera-Tronch (Porsche 911) 1h39'51".

serie. Il secondo posto è andato a Russell Brookes al volante di una Manta 400, il quale occupa anche il 2. posto nel campionato, poiché nessuno dei protagonisti aveva fatto punti nella gara precedente, il Circuit of Ireland. Il Welsh ha preso il via sabato mattina, ma le prime speciali sono state cancellate a causa del rischio di incidenti nella foresta. Sono dunque state disputate delle speciali extra su asfalto sulla strada di Epynt ed è stato Brookes con la Manta a prendere inizialmente il comando, dovendolo però cedere a Mikkola quando il rally si è diretto verso le foreste del nord del Galles sabato sera. Era presente anche la Austin Metro 6R4, il nuovo prototipo gr. B, impegnata fuori gara in riprese televisive, correndo circa 15 minuti davanti alla prima macchina. (p.f.)

CASTROL WELSH RALLY

Hengoed, 4-6 maggio 1984

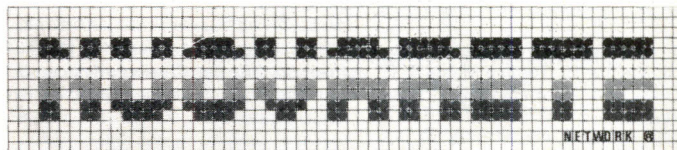
3. prova del campionato britannico open Rothmans RAC

La classifica: 1. Hannu Mikkola-Arne Hertz (Audi Quattro) 169'43; 2. Brookes-Broad (Opel Manta 400) 172'52; 3. Wilson-Harris (Audi Quattro) 173'32; 4. McRae-Nicholson (Opel Manta 400) 179'52; 5. Eklung-Whitlock (Toyota Corolla) 187'18; 6. Tilke-Freeman (Ford Escort) 187'26; 7. Gooding-Jenkins (Vauxhall Chevette) 188'00; 8. Fischer-Frazer (Opel Manta 400) 188'24; 9. Lovell-Devis (Citroen 1000 Pistes) 188'42; 10. Hohnston-Willis (Toyota Corolla) 190'03.

Castrol Welsh Rally

Mikkola re delle foreste

HENGOED - Hannu Mikkola ha aumentato il suo margine di vantaggio in testa al campionato Rothmans RAC Open britannico questo fine settimana, aggiudicandosi il Castrol Welsh Rally, 3. prova della



Il primo VERO circuito radiofonico

che ti segue in tutta Italia

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

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

EURO F. 3

Rotto il ghiaccio a Magny Cours

Capelli lancia la sfida

Con la prima vittoria europea il milanese ha raggiunto quota 13 avvicinando in classifica John Nielsen e l'inglese Dumfries

MAGNY COURS — Una vittoria di Ivan Capelli nell'Euro F.3 era attesa da tutti. Era anche considerata alla portata del campione italiano, ma l'andamento delle prove aveva consolidato la supremazia di John Nielsen e per il pilota milanese l'appuntamento sembrava, prima del via, decisamente da rimandare ad altra occasione. Ma Capelli non

voleva attendere ancora e con una corsa perfetta ha colto una affermazione importantissima: per lui, per il team Coloni, per Tico Martini, per l'Alfa Romeo e la Novamotor e per l'interesse verso il campionato europeo. Enzo Coloni ha dimostrato di saper trarre il meglio dalle Martini. La messa a punto delle monoposto per la gara è stata ottima e le due vetture della squadra umbra hanno realizzato il secondo e terzo tempo della griglia, immediatamente davanti all'altra Martini di Delavallade della Equipe Saulnier, e facendo molto meglio delle macchine ufficiali, quella di Grouillard e del beniamino del pubblico, Paul Belmondo, molto osservato grazie anche alla presenza al suo fianco della principessa Stephanie di Monaco.

LA CRONACA. Con il sole nascente di tanto in tanto da qualche nuvola, 23 monoposto si schierano sul breve rettilineo di partenza. Al via, Nielsen, in pole position, ha una esitazione che consente a Santal di infilarsi fra lui e Ivan Capelli. Il milanese precede il compagno di squadra alla prima curva con Nielsen terzo, ma la tornata d'avvio si conclude con Capelli in testa seguito da Nielsen, Byrne, Santal, Delavallade, Weaver, la Muller, Voulaz, Nissen, Berger e Grouillard, col musetto storto per avere tamponato un altro concorrente nella rissa della prima frenata. Mentre anche Delavallade scavalca Santal, e Voulaz e Nissen superano la Muller, al secondo giro Jones è costretto al ritiro per avere urtato Grouillard nel tentativo di sorpassarlo nella curva che precede il traguardo. Capelli è seguito molto da vicino da Nielsen, con Byrne che perde leggermente terreno e gli altri, capeggiati da Delavallade, più lontani. Al quinto passaggio il divario fra il milanese e Nielsen è di 0"6. Byrne è a 3"1 dal leader e Delavallade a 6"6, seguito da Weaver davanti a Santal, Voulaz, la Muller e Berger. Durante il giro successivo, al tornante più veloce Voulaz cerca di infilare Santal ma ci rimette uno spoiler: sosta ai box, riparte ma si ritirerà poco più avanti. A metà corsa i tentativi di sorpasso di Nielsen su Capelli si fanno sempre più frequenti con Byrne che guadagna qualche decimo sui due.



Dietro c'è un quartetto con Delavallade, Weaver, Nissen, la Muller poi Berger, Zeller e Santal, retrocesso per una perdita d'olio che bagna i suoi pneumatici posteriori. Al sedicesimo giro Nielsen è in testa, ma ci resta ben poco girandosi subito dopo la prima curva dopo il traguardo e riuscendo a ripartire solo dietro a Capelli, di nuovo al coman-

do, e a Byrne. I tre rimangono in questo ordine fino al penultimo giro, quando Byrne rallenta, credendo la gara già finita, e cede la piazza d'onore a Nielsen. Weaver al 15. giro e Nissen, tre giri dopo, avevano superato Delavallade, che raccoglie quindi l'ultimo punto in palio.

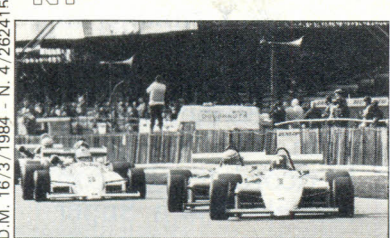
Luigi Massari

Sconto AS per la F.2 a Vallelunga

L'AUTODROMO di Vallelunga ospiterà domenica 13 maggio, la quarta gara di campionato europeo di Formula 2. E come accade per molte delle gare organizzate sui circuiti italiani, i lettori di AS avranno la possibilità, presentandosi alle biglietterie del circuito mostrando il tagliando pubblicato sotto, di usufruire dello sconto di L. 1.000 sul prezzo del biglietto. Una ragione in più, quindi, per vivere di persona la prima delle gare «italiane» di questo campionato F.2, che saranno ben quattro sul totale di nove corse ancora da disputare.

AUTO SPINT

EURO F.2



13 MAGGIO 1984
AUTODROMO DI
VALLELUNGA
4. GARA DI CAMPIONATO

TAGLIANDO SCONTO
1000 LIRE

Le prequalifiche al Ricard Ecco i 30 per Monaco

LE CASTELLET - Strane prequalifiche, queste del Ricard per il prossimo GP di Monaco F. 3: alla vigilia tutti i piloti a proclamare che l'importante era solo finire nei primi sei in gara, poi nelle manche nessuno si è risparmiato (qualcuno prendendosi addirittura a ruotate) per cercare di classificarsi il più avanti possibile. Il miglior risultato è stato quello di Nielsen che ha vinto la batteria più veloce precedendo Santal, grazie alle condizioni di pista nettamente migliorate rispetto alla precedente eliminazione vinta da Dumfries davanti a Capelli. Queste prequalificazioni erano strutturate in un turno di prove per i concorrenti con i numeri pari ed uno per i numeri dispari. Domenica scorsa erano in programma due manche più una terza riservata a chi non si era qualificato. Nelle due manche acquisivano il diritto ad andare a Monaco i primi sei della classifica ed i sei giri più veloci. Gli altri piloti erano ammessi ad una manche di repechage nel pomeriggio dalla quale sarebbero stati portati a Montecarlo i primi quattro classificati più gli autori dei due giri più veloci. Ecco l'elenco completo dei qualificati per Montecarlo: Nielsen, Santal, Berger, Dumfries, Capelli, Berg, Melgrati, Belmondo, Langes, Campos, Caffi, Muller, Santin, Byrne, Forini, Jones, Weaver, Nissen, Raphanel, Barbazza, Tournadre, Giangrossi, Hunt, Zeller, Ravaglia, Morin, Sala, Estrosi, Grouillard, Lang. (l.m.)

Classifica prima manche: 1. Johnny Dumfries, (Ralt-Vw) 15 giri in 19'10"15, media, 153,199 kmh; 2. Capelli (Martini-Ar) a 0"74; 3. Langes (Ralt-Toyota) 10"14; 4. Muller (Ralt-Ar) 13"93; 5. Santin (Ralt-Ar)

15"01; 6. Byrne (Anson-Ar) 17"78; 7. Weaver (Ralt-Toyota) 22"55; 8. Nissen (Ralt-Ar) 25"91; 9. Raphanel (Martini-Ar) 26"35; 10. Barbazza (Dallara-Ar) 29"14; 11. Villamil (Ralt-Ar) 31"40; 12. Ravaglia (Ralt-Toyota) 36"55; 13. Morini (Martini-Ar) 39"08; 14. Thaug (Ralt-Ar) 41"37; 15. Melito (Ralt-Ar) 43"21; 16. Lang (Ralt-Toyota) 45"35; 17. Sala (Ralt-Ar) 59"93; 18. Lucchesi (Ralt-Ar) 1'00"73; 19. Amati (Ralt-Fiat) 1'03"31; 20. Nabrink (Ralt-Ar) 1'06"83; 21. Duez (Ralt-Vw) a 13 giri; 22. Di Gioia (Ralt Vw) a 14 giri. □ Giro più veloce: Capelli in 1'15"88, media 154,807 kmh.

Classifica seconda manche: 1. John Nielsen (Ralt-Vw) 15 giri in 18'55"59, media 155,163 kmh; 2. Santal (Martini-Ar) a 0"48; 3. Berger (Ralt-Ar) 4"76; 4. Berg (Ralt-Toyota) 21"19; 5. Melgrati (Ralt-Ar) a 21"65; 6. Belmondo (Martini-Ar) 23"95; 7. Campos (Ralt-Vw) 25"28; 8. Caffi (Ralt-Ar) 28"07; 9. Forini (Dallara-Ar) 32"76; 10. Hunt (Ralt-Toyota) 33"38; 11. Jones (Ralt-Toyota) 34"84; 12. Zeller (Ralt-Toyota) 35"06; 13. Pessiot (Martini-Ar) 36"33; 14. Jochamowitz (Ralt-Ar) 42"16; 15. Tournadre (Martini-Ar) 43"29; 16. De Lesseps (Martini-Ar) 46"48; 17. Giangrossi (Ralt-Ar) 51"28; 18. Sulentic (Ralt-Ar) 56"71; 19. Kaufmann (Ralt-Ar) 58"84; 20. Lamoureux (Lamoureux-Toyota) 1'02"05; 21. Estrosi (Ralt-Toyota) 1'02"51; 22. Grouillard (Martini-Ar) a 1 giro; 23. Birbes (Martini-Toyota) a 1 giro. □ Giro più veloce: Nielsen in 1'14"84, media 156,958 kmh.

Classifica del repechage: 1. Barbazza (Dallara-Ar) 15 giri in 19'36"98, media 149,706 kmh; 2. Giangrossi (Ralt-Ar) a 3"28; 3. Hunt (Ralt-Toyota) 4"96; 4. Zeller (Ralt-Toyota) 5"21; 5. Villamil (Ralt-Ar) 5"54; 6. Duez (Ralt-Vw) 5"80; 7. Pessiot (Martini-Ar) 12"69; 8. Melito (Ralt-Ar) 14"29; 9. Lamoureux (Lamoureux-Toyota) 14"50; 10. Nabrink (Ralt-Ar) 17"58; 11. Lucchesi (Ralt-Ar) 19"56; 12. De Lesseps (Martini-Ar) 22"46; 13. Kaufmann (Ralt-Ar) 26"75; 14. Sulentic (Ralt-Ar) 31"48; 15. Estrosi (Ralt-Toyota) 1'08"91; 16. Thaug (Ralt-Ar) □ Giro più veloce: Giangrossi in 1'17"25, media 152,063 kmh.

MAGNY COURS

terza gara del campionato europeo di F.3
Magny Cours, 1 maggio 1984

Così (in 23) al via e (in 21) al traguardo

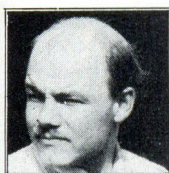
John Nielsen (Ralt-VW) 1'21"48	Ivan Capelli (Martini-Alfa Romeo) 1'22"33
Bernard Santal (Martini-Alfa Romeo) 1'22"74	Frederick Delavalade (Martini-Alfa Romeo) 1'22"75
*Tommy Byrne (Anson-Alfa Romeo) 1'22"84	Cathy Muller (Ralt-Toyota) 1'22"84
Walter Voulaz (Ralt-Toyota) 1'22"87	James Weaver (Ralt-Toyota) 1'22"88
Jo Zeller (Ralt-Toyota) 1'22"91	Gerhard Berger (Ralt-Alfa Romeo) 1'22"96
Kristian Nissen (Ralt-Alfa Romeo) 1'22"97	Olivier Grouillard (Martini-Alfa Romeo) 1'23"17
Davy Jones (Ralt-Toyota) 1'23"18	Luis Sala (Ralt-Alfa Romeo) 1'23"22
Adrian Campos (Ralt-VW) 1'23"39	Ruggero Melgrati (Ralt-Alfa Romeo) 1'23"49
Paul Belmondo (Martini-Alfa Romeo) 1'23"82	Cosimo Lucchesi (Ralt-Alfa Romeo) 1'23"97
Luis Villamil (Ralt-Alfa Romeo) 1'24"69	Hasse Thaug (Ralt-Toyota) 1'25"04
Mikael Nabrink (Ralt-Alfa Romeo) 1'25"05	Christian Estrosi (Ralt-Toyota) 1'25"37
Gerard Dilman (Martini-Alfa Romeo) 1'28"02	

* Nella seconda sessione di prove Byrne aveva fissato il tempo di 1'22"48, ma la sua Anson è stata trovata irregolare al peso e il pilota ha dovuto prendere il via con il tempo della prima.

- Ivan Capelli** (Martini-Ar) 26 giri in 36'23"99
media 165.000 kmh
- Nielsen** a 1'75 (Ralt-Vw)
- Byrne** a 6"68 (Anson-Ar)
- Weaver** a 21"49 (Ralt-Toyota)
- Nissen** a 23"71 (Ralt-Ar)
- Delavalade** a 27"60 (Martini-Ar)
- Berger** a 36"64 (Ralt-Ar)
- Zeller** a 37"80 (Ralt-Toyota)
- Melgrati** a 38"27 (Ralt-Ar)
- Muller** a 38"68 (Ralt-Ar)
- Campos** a 49"54 (Ralt-Vw)
- Belmondo** a 53"67 (Martini-Ar)
- Santal** a 55"79 (Martini-Ar)
- Villamil** a 58"47 (Ralt-Ar)
- Thaug** a 1'08"38 (Ralt-Ar)
- Grouillard** a 1'08"76 (Martini-Ar)
- Estrosi** a 1'19"00 (Ralt-Toyota)
- Lucchesi** a 1'23"54 (Ralt-Ar)
- Sala** a 1'24"15 (Ralt-Ar)
- Nabrink** a 1 giro (Ralt-Ar)
- Dilman** a 1 giro (Martini-Ar)

■ Giro più veloce: Nielsen in 1'23"17, alla media di 166.646 kmh.

Così l'Euro F.3 dopo la 3. gara



	DONINGTON (25-3)	ZOLDER (15-4)	MAGNY COURS (1-5)	LA CHATRE (13-5)	ZELTWEG (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. Nielsen	1	9	6												16
2. Dumfries	9	6													15
3. Capelli		4	9												13
4. Byrne	6		4												10
5. Berger	3	3													6
6. Langes	4														4
Nissen		2	2												2
8. Weaver				3											3
9. Hunt	2														2
10. Muller		1													1
Delavalade			1												1

■ **MULLER TERAPIA.** Cathy Muller, uscita di pista nelle prove libere è ricorsa all'opera di Xavier Lapeyre, pilota del campionato francese produzione e fisioterapista di professione, per rimettersi in se-sto. La cura aveva funzionato, ma la pilotessa francese non è riuscita a piazzarsi nei primi posti per un testacoda davanti ai box.

■ **LAFFITE D'EPOCA.** Di ritorno dal G.P. del Belgio F.1 il pilota della Williams Jacques Laffite ha preso parte alla gara per auto antiche sulla pista di Magny Cours, piazzando la sua Chevron B16 in pole-position. In corsa è stato però costretto al ritiro.

STP

OIL TREATMENT



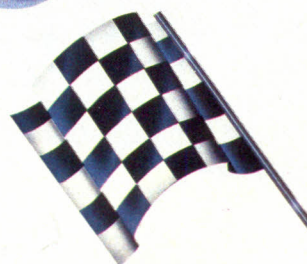
Distribuito da **TAO** Milano

PROTEZIONE DEL MOTORE

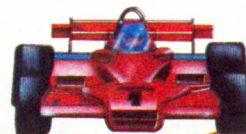
Nel traffico di ogni giorno, anche il motore della vostra auto si surriscalda e causa un indebolimento delle capacità protettive dell'olio.

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

SALITA La zampata di Scola

FOGGIA — Il vecchio leone della montagna, Domenico Scola, ha nuovamente piazzato la sua zampata vincente, aggiudicandosi la vittoria nella Macchia-Monte S. Angelo senza che nessuno potesse insidiare la sua prima posizione. Grande battaglia vi è stata invece per assicurarsi la piazza d'onore e fra Din e Gigi Tommasi si è corso sul filo dei centesimi di secondo. (b.o.)

VELOCITÀ IN SALITA

Macchia, 6 maggio 1984

Salita Macchia-Monte S. Angelo

Classifica assoluta: 1. Domenico Scola (Osella) 5'17"27; 2. Din (Osella) 5'25"09; 3. Tommasi (Lola) 5'25"89; 4. Di Gioia (Lola) 5'27"44; 5. Bielanski (Osella) 5'35"74; 6. Bernasconi (AMS) 5'45"95; 7. Capacchietti (Osella) 5'46"02; 8. Scola C. (Osella) 5'46"58; 9. Nataloni (Lancia 037) 5'46"74; 10. Cardone (AMS) 5'55"31.

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Domenico Danzi (A 112); 2. Pisani; 3. Sinisi; 4. Agostini; 5. Telesca; 6. Incuci. Tutti su A 112.

Classe 1300: 1. Gianni Martellucci (Talbot) 7'22"88; 2. Pomozzi 7'22"90; 3. Pace 7'26"46; 4. Santoro 7'43"72. Tutti su Talbot.

Classe 1600: 1. Antonio Sileo (Alfasud) 7'00"66; 2. Mancini 7'01"39; 3. Taronna 7'07"57; 4. Jacoviello (Alfasud) 7'10"43; 5. Capriati (Alfasud) 7'10"66; 6. Coccia (Ritmo) 7'15"31; 7. Russo (Escort) 7'16"37.

Classe 2000: 1. Gordon (Ritmo) 6'43"28; 2. Parisi (Ritmo) 6'43"97; 3. Patacchi (Golf) 6'57"06; 4. Latorre (Renault Alpine) 7'03"57; 5. Lillino (Alpine) 7'03"74; 6. Lacerenza (Alpine) 7'57"64.

GRUPPO 3

Classe 1600: 1. Francesco Pezzolina (Renault Alpine) 6'46"14; 2. Laudato (Fiat X 1/9) 7'18"62; 3. Prisciutti 7'23"13; 4. Falcone 8'06"22; 6. Semerano 8'12"16. Tutti su Fiat X 1/9.

GRUPPO A

Classe 1000: 1. Salvatore Noviello (Fiat 127) 7'24"40; 2. Marzaiuolo (Panda) 7'27"56; 3. Ferranti (Fiat 127) 8'06"22; 4. Visci (Mini 90) 8'07"15; 5. Savino (Renault 5) 8'15"55.

Classe 1150: 1. Luigi Pagano (Fiat 127) 6'59"01; 2. Calce (A 112) 7'00"88; 3. Calovini (Fiat 127) 7'35"15.

Classe 1600: 1. Enrico Palumbo (Golf) 6'36"57; 2. Azzarone (Talbot) 6'41"23; 3. D'Amaro (Golf) 6'42"43; 4. Dicienzo (Golf) 6'54"61; 5. D'Ursi (Renault) 7'37"36.

Classe 2000: 1. Luigi De Salvia (Ritmo) 6'20"91; 2. Giuseppe (Kadett) 6'34"60; 3. Gargan (Escort) 7'42"40.

Classe 2500: 1. Maurizio Jacoangeli (Alfa Romeo) 6'11"84.

Classe oltre 2500: 1. Enrico Tommarelli (Ford Capri) 6'53"14.

GRUPPO 2

Classe 700: 1. Giambattista Serpa (Fiat 126) 7'30"05.

Classe 1000: 1. Raffaele Latorre (Fiat 127) 7'45"; 2. Rinaldi (Golf) 8'30"23.

Classe 1150: 1. Ignazio Ruggeri (Fiat 128) 6'42"36; 2. Arena (A 112) 7'40"86; 3. De Salvia (Fiat 127) 7'47"04.

Classe 1300: 1. Valerio Micozzi (Simca) 6'49"16; 2. Daggione (Alfasud) 6'49"96; 3. Simone (Alfasud) 7'00"97; 4. Santate (Alfasud) 7'43"71.

Classe 1400: 1. Rocco Scalese (Ritmo) 7'00"22.

Classe 1600: 1. Carlo Mafrolla (Golf) 6'25"95; 2. Varese (Ritmo) 6'28"12; 3. Cicalè (Alfasud) 6'35"30; 4. Fasso (Ritmo) 6'35"31; 5. Quaglia (Talbot) 7'35"29.

Classe 2000: 1. Gianfranco Crescibene (Escort) 6'39"24.
GRUPPO B

Classe 3000: 1. Germano Nataloni (Lancia 037) 5'46"64; 2. Di Renzo (Porsche) 6'07"15; 3. Perugini (Lancia 037) 6'13"58; 4. Compierchio (R 5 Turbo) 6'23"83.

Classe 1300: 1. Pasquale Santamato (Fiat X 1/9) 6'31"81; 2. Corsi 7'09"69; 3. Latorre 7'22"67; 4. Rotondi 7'43"95. Tutti su Fiat X 1/9.

GRUPPO 4

Classe 2000: 1. Giorgio Tommaso (Fiat X 1/9) 6'41"97; 2. Loffredo (fiat x) 6'42"26; 3. Di Francesco (Fiat 131) 6'44"82; 4. Mezzasalma (Beta Montecarlo) 6'46"17.

GRUPPO 5

Classe 700: 1. Giuseppe Cosolo (Fiat 126) 7'02"90; 2. Coccia 7'07"02; 3. Colabello 7'10"81; 4. Di Bartolomeo 7'17"39; tutti su Fiat 126.

Classe 1000: 1. Francesco Colucci (A 112) 7'11"10; 2. Mardone (A 112) 7'19"68.

Classe 1300: 1. Domenico Rocco (fiat x) 6'42"41.

Classe 1400: 1. Giacomo Cardinale (fiat x) 6'33"79; 2. Jacopini (Fiat 128) 6'42"21; 3. Pecoraro (fiat x) 7'39"62; 4. Di Bernardino (Fiat 128) 8'00"35.

Classe 1600: 1. Nicola Amoroso (Fiat X1/9) 8'13"92.

Classe 3000: 1. Di Renzo (Porsche) 7'12"01.
GRUPPO 6

Classe 1300: 1. Vittorio Bernasconi (AMS) 5'45"95; 2. Capacchietti (Osella) 5'46"02; 3. Scola C. (Osella) 5'46"58; 4. Cardone (AMS) 5'55"31.

Classe 2000: 1. Domenico Scola (Osella) 5'17"27; 2. Din (Osella) 5'25"09; 3. Tommasi (Lola) 5'25"89; 4. Di Gioia (Lola) 5'27"44; 5. Bielanski (Osella) 5'35"74; 6. Cipriani (Osella) 5'55"55.

2 ORE DI VALLELUNGA

Palma per un soffio

VALLELUNGA - La «2 ore» riservata alle vetture elaborate ha visto il dominio iniziale di Rebai, che ha condotto fino a quando un paraolio non ha iniziato a far slittare la frizione della sua Porsche. Hanno vinto quindi Tony Palma e Micangeli sempre su Porsche davanti alla 924 di De Vito-Nardini, che hanno rimontato verso la fine il distacco dai vincitori, e a Rebai-«Lormax», campioni di sfortuna della corsa. Tra le vetture di serie, invece, gli umbri Boldrini-Ascagni hanno alla fine vinto davanti a Naddeo-Micangeli. (g.d.)

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Vallèlunga, 1 maggio 1984

2 Ore di Vallelunga

Le classifiche

Vetture di serie: 1. Boldrini-Ascagni (Opel Kadett Gte) 67 giri in 2.01'28" media 105,986 kmh; 2. Naddeo-Micangeli (Fiat Ritmo) a 1 giro; 3. Liveris-Di Giorgio (Fiat Ritmo) a 1 giro; 4. Fiorillo-Magni (Alfasud) a 1 giro; 5. Musumeci-Greco-Pizzicanello (Ford Escort) a 1 giro; 6. Carlini-Buccolo (Fiat Ritmo) a 1 giro; 7. D'Elia-Villella (Simca) a 2 giri; 8. Silvestro-Volpe (Ford Escort) a 3 giri; 9. Arietti-Manasia (Talbot Samba) a 3 giri; 10. Baroncini-Terracina (Simca) a 4 giri; 11. Trasatti-Fidanza (Simca) a 4 giri; 12. Palmieri-Panfilo (Fiat X1/9) a 4 giri; 13. Mattei-Colnago (Ford Escort) a 4 giri; 14. Tarquini-De Renzis (Fiat Ritmo) a 4 giri; 15.

Pasquazzi-Verre (Fiat X1/9) a 5 giri; 16. Cavalli-Elloim (A 112) a 5 giri; 17. Poponi-Patacca (Fiat X1/9) a 6 giri; 18. Felli-Michetti (Fiat Ritmo) a 7 giri.
□ Giro più veloce: Di Gaetani in 1'35"76 alla media di 120,381 kmh.

Vetture elaborate: 1. Palma-Micangeli-Naddeo (Porsche turbo) 75 giri in 2.00'04"54 alla media di 119,924 kmh; 2. De Vito-Nardini (Porsche 924 turbo) 2.00'37"63; 3. Rebai-«Lormax» (Porsche turbo) 2.00'50"94; 4. Fiorelli-Del Fante (Renault 5 turbo) a 4 giri; 5. Costantini-Caldarola (Ww Golf Gti) a 4 giri; 6. Nataloni-Di Gioia (Lancia 037) a 4 giri; 7. Di Filippo-Di Filippo (Mg Metro) a 10 giri; 8. Carbone-Cantù (Fiat Ritmo) a 13 giri; 9. Galosi-Pietra (Talbot Ti) a 23 giri; 10. Bonini-Lancioni (Fiat X1/9) a 25 giri; 11. Nocci-Proietti (Fiat Ritmo) a 29 giri;
□ Giro più veloce: Di Gioia (Lancia 037) in 1'06"96 alla media di 132,475 kmh.

SLALOM

Maggio a Sorrento

PIANO DI SORRENTO — Vincenzo Maggio sulla Fiat X1/9 si è imposto in un'altro slalom della nutrita serie campana. Il pilota potentino, pur avendo praticamente vinto (1'58"08) dopo la prima manche, ha incrementato il vantaggio nei confronti di D'Innocenzo e De Gregorio, che lo seguono in classifica, nella seconda frazione di gara. Uno dei favoriti della vigilia, Michele Terminiello non è sceso al di sotto di 2'05"52 dopo aver danneggiato la propria Porsche. (b.d.)

SLALOM

Piano di Sorrento, 1 maggio 1984

Trofeo Città Piano di Sorrento

Classifica assoluta: 1. Maggio (Fiat X1/9) p. 116,56; 2. D'Innocenzo (Renault 5 turbo) 122,08; 3. De Gregorio (Fiat 126) 124,94; 4. Terminiello (Porsche 911) 125,52; 5. Sabatino (Fiat X1/9) 125,69; 6. Di Lillo (Opel Kadett Gte) 126,57; 7. De Maio (Alfasud) 127,33; 8. Insigne (Opel Kadett Gte) 127,65; 9. Minghini (Fiat 500) 128,12; 10. Cuomo (Simca Rally 2) 128,34.

... e a Caiazzo

CAIAZZO — Pronostico rispettato in pieno anche in quest'altro slalom: Vincenzo Maggio e la sua Fiat X 1/9 hanno vinto, apparentemente senza alcuno sforzo. Alle loro spalle, con poco meno di cinque secondi di ritardo, si è classificato Benedetto D'Innocenzo (R5 Turbo). Nel Gr. N buona la prestazione di Sellitto (oltre 1600), mentre nel Gr. speciale si sono messi in luce De Gregorio (cl. 700), Tosti (cl. 1000), Vinaccia (cl. 1150), De Maio (cl. 1300), Albano (cl. 3000) tutti abbondantemente al di sotto dei due minuti. Nei prototipi il tempo migliore lo ha fatto registrare Minchini su Fiat 500/1000. (b.d.)

SLALOM

Caiazzo (CE) 6 maggio 1984

2. Slalom a Caiazzo

Gara nazionale di slalom valida per la coppa

Csai (3. zona) e per il 2. campionato centro-sud

Classifica assoluta: 1. Maggio (Fiat X 1/9) in 1'43"02; 2. D'Innocenzo (R5 Turbo) in 1'47"87; 3. De Gregorio (Fiat 126) in 1'48"33; 4. Guidotti (Beta MC) in 1'49"44; 5. Minghini (F. 500/1000) in 1'51"38; 6. Di Lillo (Kadett GTE) in 1'51"38; 7. Vinaccia (A 112/70 HP) 1'52"55; 8. Campanile (F. 500) 1'53"12; 9. Tosti (F. 500) 1'53"96; 10. De Maio (Alfasud) 1'54"23.

Il Viceré è Panteri

COMO - Dominatore incontrastato del 4. slalom del Viceré è stato Demetrio Panteri, che ha vinto ambedue le manche. Solo nella prima è stato attaccato da Monte, anche lui su Fiat X 1/9 Dallara, costretto al ritiro nella seconda manche per rottura del motore. (m.r.)

SLALOM

Como, 5 maggio 1984

4. Slalom del Viceré - Trofeo Fiat Auto
Classifica assoluta: 1. Demetrio Panteri (Fiat X 1/9) per. 197,8; 2. Monte (Fiat X 1/9) 205,4; 3. Fusi (A 112) 216,8; 4. Barzocchi (Innocenti De Tomaso) 219,2; 5. Simoncini (Opel Kadett GTE) 220; 6. Niecchi (BMW 323) 223,6; 7. Galli (Ford Escort) 225,3; 8. Cazzaniga (Simca Rally) 226,6; 9. Cattaneo (A 112) 225,7; 10. Bertocchi (Simca Rally).

Carrega primo in vetta

GIOVI - La terza edizione dello slalom Mignanego-Giovi ha registrato una massiccia affluenza di spettatori e piloti. La gara valida per lo challenge Ford è stata vinta da Carrega.

SLALOM

Mignanego, 1 maggio 1984

3 Memorial Gianluigi Frisone

Classifica assoluta: 1. Carrega (Alpine Renault) p. 178,33; 2. Edmondo (Beta Montecarlo) p. 180,53; 3. Cesari (Dallara) p. 190,72; 4. Rossi (Alpine Renault) p. 187,66; 5. Pugliese (Alpine Renault) p. 188,86.

AUTOCROSS

Foralosso record

VILLESSE - Apertura stagionale sulla pista di autocross di Villesse il 1. maggio con la disputa del 2. trofeo Piloti Autocross Isontini, valido per il campionato triveneto. Fra gli spunti salienti della gara il record di Foralosso, la vittoria del locale Parmarin (s.c.)

AUTOCROSS

Villesse, 1 maggio 1984

Le classifiche

Classe A: 1. Bellotto 10'17"1; 2. Tonella 10'20"8; 3. Passarella 10'31"4.

Classe B: 1. Palmarin 8'59"8; 2. Mimmo 9'09"2; 3. Dalbo 9'12"8.

Classe C: 1. Candido 8'53"8; 2. Albano 9'22"6; 3. Braga 9'25"0.

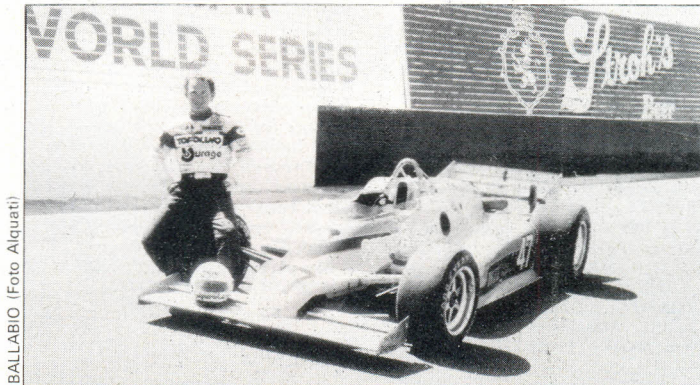
Classe D: 1. Foralosso 8'42"7; 2. Pizzarini 8'58"8; 3. Meroi 9'01;

Iniziate le prequalificazioni per Indianapolis

L'ora del debuttante

Fra i promossi Roberto Guerrero, Giacomelli e Jacques Villeneuve rimandati dovranno sostenere ancora un test. Pochi i partecipanti alle prove libere

INDIANAPOLIS. La prima giornata di «esami» per i debuttanti di Indy ha laureato una dozzina di piloti i quali hanno sostenuto le quattro prove in programma. Roberto Guerrero è stato promosso a pieni voti compiendo 147 giri di prova a bordo della March di George Bignotti alla media di 196,37 miglia. Jacques Villeneuve con 78 giri di prova ha completato soltanto 3 delle quattro «fasi» e pertanto dovrà ora compiere 20 giri sotto la supervisione dei «veterani» di Indy, come prescrive il regolamento «Usac» alla velocità superiore alle 185 miglia. Bruno Giacomelli, sceso in pista con la nuova Theodore, ha effettuato 66 passate senza andare oltre le 183,86 miglia, velocità scadente a causa della macchina che non era stata messa completamente a punto. Il nuovo team, dopo il licenziamento in blocco dei meccanici e dei tecnici, avvenuto a Phoenix da parte di Bobby Unser, ha lavorato molto ma non è riuscito a trovare la giusta calibratura alla nuova Theodore che richiederà an-



BALLABIO (Foto Atquati)

cora qualche giorno di intenso lavoro prima di poter essere considerata competitiva. Giacomelli ha comunque superato le prime tre fasi ed ora dovrà compiere i famosi 20 giri con media superiore alle 185 miglia. Emerson Fittipaldi e Fulvio Ballabio sono ancora in cerca di un pilota disposto a «vendere» l'iscrizione, non avendo il patron Pepe Romero

presentato la domanda e i 3 mila dollari d'iscrizione entro i termini.

DOPO LA GIORNATA riservata ai «rookie» (debuttanti), la Usac ha dato il via alle prove libere per i 117 iscritti, ma soltanto 23 sono scesi nell'ovale mentre la maggioranza è rimasta ai box dove i meccanici occupatissimi hanno lavorato sui motori e scocche. Mario Andretti, Bruno Giacomelli, Jacques Villeneuve, Rick Mears, Teo Fabi (impegnato a Imola); Tom Sneva e tutti gli altri «big» non hanno provato tra il vivo disappunto dei 20 mila presenti, accorsi sotto un cielo grigio e carico di pioggia. Quando alle 18 lo starter della Usac ha esposto la bandiera a scacchi, Al Holbert, Jim Fox e Michael Andretti (che ha girato alla media di 203,68 miglia) ottenevano il «diploma» che consentirà loro di partecipare alle qualificazioni domenica prossima. Herm Johnson, il giovane che a Phoenix passò dalla Eagle Pontiac alla Ligier, salito sulla March 84, ha compiuto vari giri sino a quando non ha sfiorato le 204,32 miglia. È stato Bobby Rahal a offrire il thrill finale quando con la sua March 84 con motore Vds ha fatto scattare i 20 mila con la sua spettacolare media: 205,058 miglia. «Ho l'impressione, ha dichiarato Rahal dopo l'impresa, che la pole position quest'anno si conquisterà soltanto se gireremo ad oltre 207 miglia». Domenica prossima sapremo se la sua previsione sarà stata giusta.

Lino Manocchia

In Cart da giugno Gabbiani «volerà» negli Usa

E L'ARABA fenice della F. 1: tutti dicono che la March-BMW di Robin Herd esiste ma nessuno l'ha mai vista. Anche Beppe Gabbiani, che gode della fiducia del manager e tecnico inglese, contava di correre con quella fantomatica F. 1. Un po' per ripagare la «troppa fiducia» del pilota piacentino, Herd ha comunque continuato a appoggiare Gabbiani e lo ha instradato verso il campionato americano di F. Cart. Beppe ha quindi accettato l'interessante proposta di Cesare Gariboldi, il manager di Cairo Montenotte che dopo aver lanciato moltissimi giovani in F. 3 per vederseli poi emigrare appena raggiunto il successo, ha scelto la strada degli Stati Uniti.

GIÀ L'ANNO scorso Gariboldi ha diretto il team dell'italo-americano Angelo Ferro (un importante produttore di fiori artificiali con l'hobby dell'automobilismo) che ha fatto correre con successo nel campionato Can-Am una Osella 2.000 per l'italo-svizzero Marzio Romano.

QUEST'ANNO il team ha appoggiato ancora Romano che con la nuova Osella ha in programma di disputare otto gare del campionato Imsa ma soprattutto sarà presente in F. Cart con Gabbiani a partire dalla gara successiva alla 500 Miglia di Indianapolis.

DELUSIONE CSAI. Gabbiani ben volentieri ha accettato la proposta anche perché è rimasto molto male per l'esigua cifra che gli è stata riservata come contributo Csaì: appena 15 milioni. Il piacentino è ancora molto giovane e indubbiamente (considerate anche le scelte globali operate dalla Csaì quest'anno) i suoi successi in F. 2 nell'83 meritavano migliore attenzione. Ora spera nell'«American Drea Team» di Gariboldi e Ferro. L'organizzazione ormai è partita: verrà utilizzata una March-Cosworth e, considerati i precedenti di tutti i protagonisti dell'operazione, il successo non dovrebbe mancare. (d. b.)

Campionato Imsa Lanier vince a Laguna Seca

LAGUNA SECA — Si è disputata domenica scorsa la quinta gara del campionato Imsa. Ha vinto Randy Lanier, che in coppia con Bill Wittington a Riverside il 29 aprile aveva tagliato per primo il traguardo. Lanier con la March Chevy si è aggiudicato la «Montlery Triple Crown» in California alla media di 98,28 miglia orarie (circa 158 kmh) e battendo di appena 48" John Miller. Alla vigilia della gara, in prova, Wittington aveva stracciato tutti battendo a tempo di record (115,95 miglia orarie) e qualificandosi davanti a Ludwig (che sostituisce Wollek) al volante della seconda Camaro Ford e Lanier. In corsa, il dominio di Wittington durava per 42 dei 52 giri in programma, cioè fino a quando la rottura di una sospensione lo costringeva a rinferare le ambizioni. Anche per Ludwig le cose non andavano meglio

in quanto un analogo problema lo costringeva a lottare nelle retrovie. Soddisfacente la gara di Giampiero Moretti con la Momo-Alba che, partito dodicesimo con 4" di distacco nella griglia da Wittington, concludeva in settima posizione, lo stesso piazzamento di Riverside. Positiva la quinta piazza di John Morton che con la Lola di Phil Conte, dopo il quarto posto di Riverside, si è piazzato onorevolmente. (I. m.)

CAMPIONATO IMSA

Laguna Seca, 6 maggio 1984
4. gara del campionato

1. Lanier (March Chevy) alla media di 98,287 miglia all'ora; 2. Miller (Lola Chevy) a 48"; 3. Van der Merve (March); 4. Gunn (Lola); 5. Morton (Lola); 6. Kallagan (Lola); 7. Moretti (Momo-Alba); 8. Bell (Porsche) a 1 giro; 9. Kandell (Lola Chevy); 10. Ludwig (Camaro Ford).

GEARS DEVELOPMENT
VIA GIARDINI 460 MODENA tel 059/358178

PROGETTAZIONE E COSTRUZIONE

Trasmissioni meccaniche Cambi di velocità

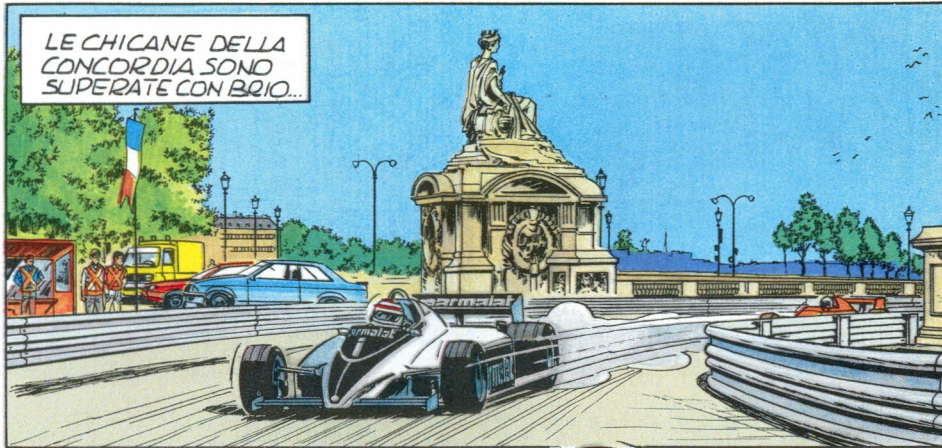
Differenziali autobloccanti per

Ritmo 105 - 125 - 130

Lancia Delta 1600 - Prisma 1600

Golf GTI - GTD - Scirocco GTI

IN CONDIZIONI DI SCARSA ADERENZA
CON IL DIFFERENZIALE **GD** + SICUREZZA + TENUTA IN CURVA

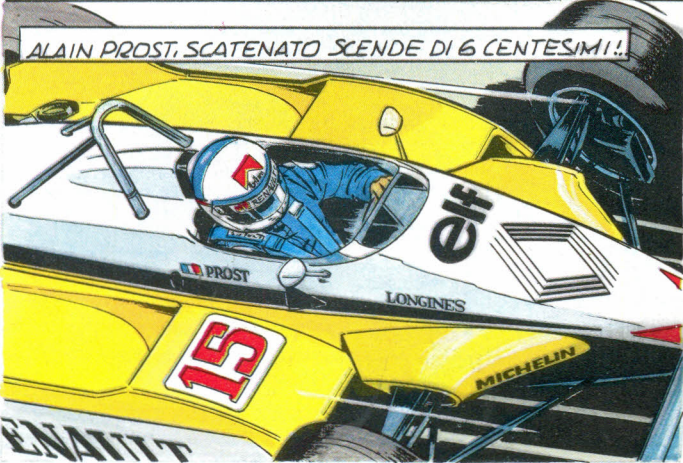


LE CHICANE DELLA CONCORDIA SONO SUPERATE CON BRIO...



JEAN-CHARLES LAURENS, LO SPEAKER UFFICIALE COMMENTA LE PROVE...

PER ORA IL MIGLIOR TEMPO E' QUELLO DI STEWE WARSON 2' 30" 210 !













ALAIN PROST, SCATENATO SCENDE DI 6 CENTESIMI!!

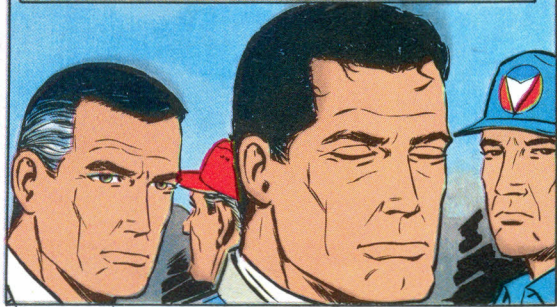
QUANTO A MICHEL VAILLANT NON HA OTTENUTO CHE UN TEMPO MOLTO MEDIOCRE A PIU' DI 2 SECONDI DA PROST! AVEVAMO SPERATO CHE IL CAMPIONE FRANCESE, DATO COME GRANDE FAVORITO, APPROFITASSE DI QUESTE PROVE PER CONFERMARE LE SUE PRETESE DI VITTORIA... AHIME, PER LUI LE COSE SI METTONO MALE !



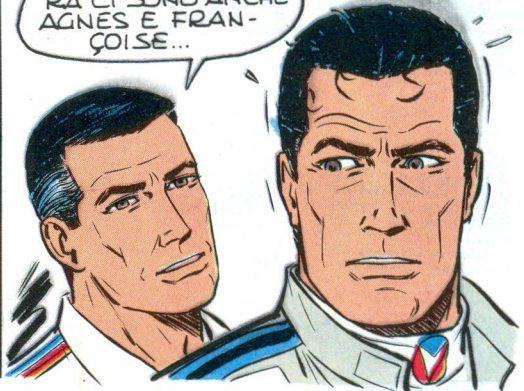
ED ECCO LA GRIGLIA DI PARTENZA PER DOMANI POMERIGGIO

-  PROST (RENAULT)
-  WARSON (VAILLANTE)
-  PIRONI (FERRARI)
-  PIQUET (BRABHAM)
-  CHEEVER (RENAULT)
-  LAUDA (MCLAREN)
-  TAMBAY (FERRARI)
-  LAFFITE (WILLIAMS)
-  VAILLANT (VAILLANTE)
-  WATSON (MCLAREN)

JEAN-PIERRE GUARDA IL FRATELLO. LO CONOSCE BENE! SA CHE SOLO QUALCOSA DI GROSSO PUO' AVERGLI IMPEDITO DI RITROVARE TUTTI I SUOI MEZZI MENTRE ERA AL VOLANTE. E IL COLPO ARRIVA !



ALLA CENA ELF, STASERA CI SONO ANCHE AGNES E FRANCOISE...



MICHEL HA UN SUSULTO! DI SOLITO FRANCOISE RIFIUTA QUESTI INVITI. ALLORA PERCHE' PROPRIO OGGI? E JEAN-PIERRE CUI NON E' SFUGGITA LA REAZIONE DI MICHEL...

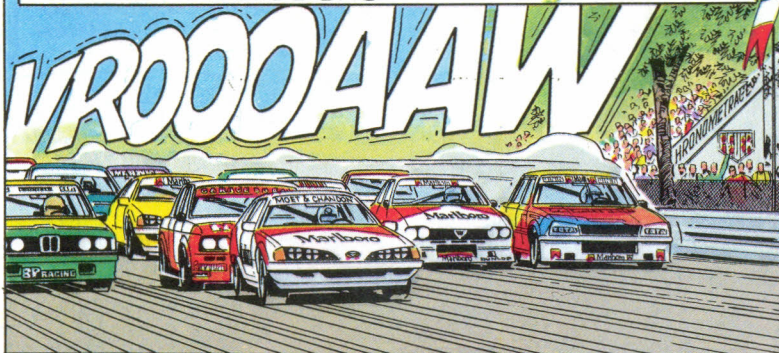
E' STATA AGNES A INSISTERE. PER UNA VOLTA CHE AVREMO CON NOI LE NOSTRE MOGLI ALLA VIGILIA DI UN G.P. NON CI LAMENTEREMO MICA ?

...NO, CERTO! IO...

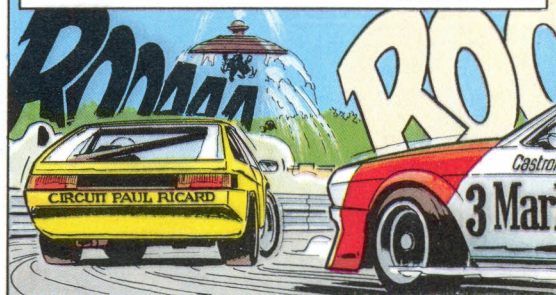


LA PARTENZA DELLA GARA NOSCAR IMPEDISCE AI DUE FRATELLI DI PROSEGUIRE...

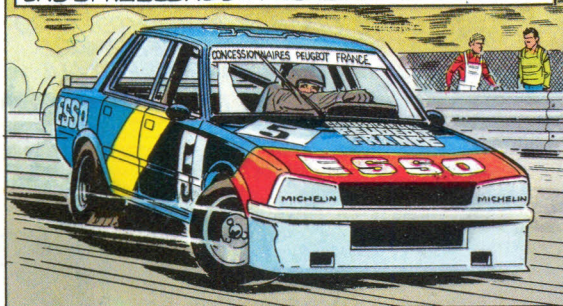
IL PUBBLICO ORA ASSISTERA' ALLO SCONTRO CHE OPPORRA' SUL MEDESIMO PERCORSO, I MIGLIORI PILOTI DI "PRODUZIONE"



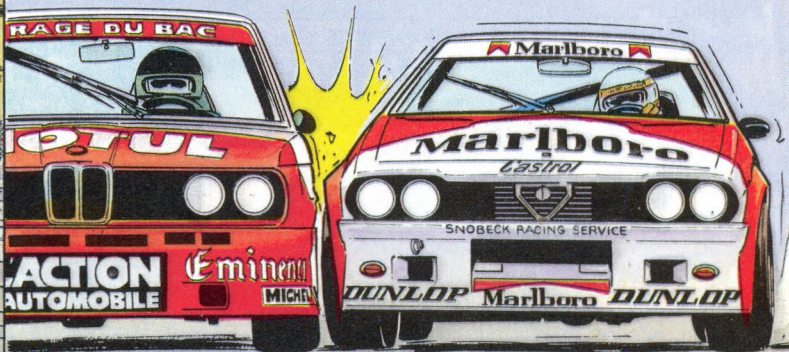
UNA CATEGORIA CHE VEDE DI ANNO IN ANNO CRESCERE IL SUO SUCCESSO. GRAZIE AI CELEBRI PILOTI AL VIA LA PROVA TIRATA A RITMO INFERNALE SCATENA LA PASSIONE DELLA FOLLA.



SOTTO CARROZZERIE IDENTICHE A QUELLE DI SERIE, APPARENTEMENTE E' LA MACCHINA DEL SIGNOR CHIUNQUE CHE MOSTRA I SUOI MERITI. COSA IMPORTA CIO' CHE SI NASCONDE IN REALTA' NEL COFANO!



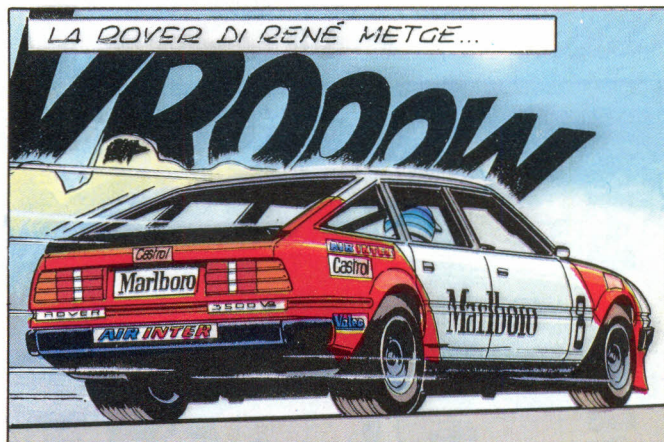
IL POSTO NON E' MOLTO E MAGARI C'E' QUALCHE SCINTILLA...



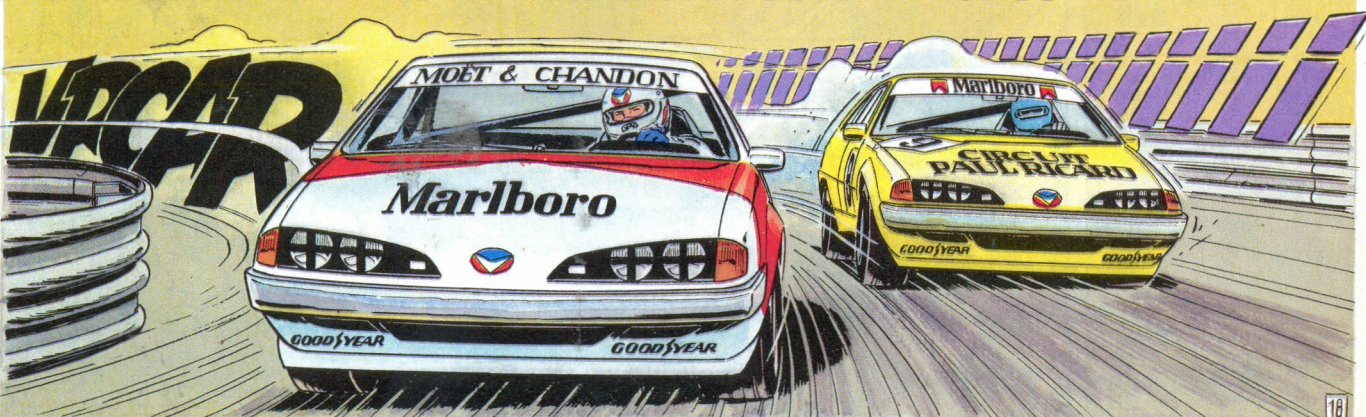
E' SPETTACOLARE E NON MOLTO PERICOLOSO E POI FA MOLTA SCENA!



LA ROVER DI RENÉ METGE...



...LA VAILLANTE "COMMANDO" DI PIERRE DIEUDONNÉ E JOHNNY SERVOZ-GAVIN...



La formula del consumo

SONO ANNI ormai che si ripetono le polemiche riguardo i regolamenti della F.1. In questa stagione iridata mi sembra che AS difenda questa formula del consumo, mentre altri la condannano. Ora mi domando se il successo della F.1 non sia dovuto in parte anche a queste discordie e polemiche che dividono anche noi appassionati. Da parte mia sono dalla parte di una formula che rispecchi quella che è la realtà dei giorni nostri. Oggi l'uomo della strada combatte le sue battaglie con gli aumenti che sono ormai all'ordine del giorno e cerca, attraverso il suo ingegno e le sue capacità, di vincerle. Ritengo quindi giusto che una F.1 sia competitiva pur con la limitazione della benzina. E infine sarebbe giusto, secondo me, che anche nei piloti si diffonda questo tipo di mentalità, cioè evoluzione della macchina per le esigenze dell'uomo.

Maurizio - Brescia

COME ABBIAMO ribadito più volte, il nostro punto di vista sui regolamenti riguardanti il consumo delle F.1 è sostanzialmente favorevole, anche perché questo è uno dei pochi, se non l'unico, mezzo a disposizione dell'automobilista sportivo per contenere le potenze

senza modificare radicalmente le vetture. È un giudizio che va verificato con i risultati che emergeranno da questa stagione di gare, anche se finora non si sono registrati quei ritirati in massa che pregiudicherebbero definitivamente la formula dei consumi. È essenziale comunque che la limitazione non danneggi il pilota e la spettacolarità delle gare, anche perché al grande pubblico poco importa dei consumi registrati in corsa e dei risparmi di carburante realizzati attraverso le nuove tecnologie. Sicuramente se si riesce ad abbinare lo spettacolo con la messa a punto di dispositivi sempre più sofisticati, da impiegare domani sulle auto di tutti i giorni, si è raggiunto l'optimum sotto ogni punto di vista, purché, lo ripetiamo, il pilota non sia costretto a rinunciare alla sua competitività per poter terminare la gara.

Blocciamo le frodi sportive

FACENDO ECO alla lettera di sfogo del mio concittadino, apparsa sul n. 16 di AS con titolo «Le care verifiche», voglio associarmi alle sue lamentele relative al gr. N. Anch'io gareggio nei rally da epoca ormai immemorabile e ho sempre assistito allo spettacolo fastidioso di macchine «normali-furbe» che logicamente provocano in me e in tutti i veri sportivi il risentimento di

fronte al sopruso effettuato da chi si trova davanti a una legge fatta su misura e di cui non è mai chiamato a renderne conto (un po' come accade ai contribuenti onesti per le tasse). D'altra parte l'automobilismo è competizione di uomini e di mezzi sempre più evoluti e potenti, ed è comprensibile, ma non certo tollerabile, che qualcuno, nel continuo tentativo di superare i limiti appena raggiunti, arrivi all'illecito sportivo. A questo punto mi sembra che si possano fare le seguenti considerazioni. I piloti con vettura «pulita» possono attendere fiduciosi il giorno del «Giudizio Universale» per vedere punite le frodi sportive. Naturalmente qualcosa potrebbe cambiare anche prima purché la Csa e la Fisa trovino un sistema operativamente valido per ridare agli sportivi un minimo di fiducia nella capacità delle autorità di far rispettare i regolamenti. I piloti onesti potrebbero sollecitare gli organismi federali nella ricerca di queste soluzioni. A questo punto sarebbe opportuno dare vita a una raccolta di firme, che io intendo promuovere a partire dal prossimo Giro dei Monti Savonesi. Sarebbe poi decisivo l'appoggio della stampa specializzata per ribattere per l'ennesima volta l'intoccabilità dei gr. N. Infatti, forse a causa di qualche preparatore poco scrupoloso, alcuni piloti credono che il regolamento del gr. N rispecchi quello più largheggiante del vecchio gr. 1. Per cui questo

equivoco genera vari «disonesti involontari», e non sarebbe male, nonostante la cristallina chiarezza del regolamento, mettere un po' di luce al riguardo, almeno per potere distinguere fra sprovveduti e disonesti. Con ciò non si risolverebbe però il problema di fondo. Sinceramente non trovo valido un incremento delle verifiche post-gara che sono una seccatura per chi le fa e soprattutto per chi — essendo in regola — le subisce. Sono comunque convinto che attraverso le proposte dei piloti si potrebbe trovare una soluzione soddisfacente, rivedendo fra l'altro il meccanismo della suddivisione in classi e delle verifiche ante-gara.

Emilio Barlocco
Albissola (Savona)

SIAMO LIETI di ospitare la proposta del nostro lettore savonese, anche se sinceramente dubitiamo sul buon esito della raccolta di firme che ha iniziato in queste settimane. I piloti si sa, sono spesso indifferenti al problema dei regolamenti, anche se in questo caso, trattandosi di una questione basilare per i concorrenti del gr. N, qualcosa potrebbe effettivamente muoversi. Non pensiamo però che, nonostante tutta la buona volontà, si riesca a trovare «l'uovo di Colombo» in grado di risolvere i dubbi sulla regolarità delle vetture, senza che si debba ricorrere alle sempre seccanti verifiche post-gara.

CINQUE DOMANDE A... Derek Warwick

Come avevamo preannunciato nelle scorse settimane, prende il via la nuova rubrica «Cinque domande a...» che pubblicheremo di volta in volta, quando ci invierete dei quesiti interessanti da sottoporre a piloti, tecnici e personaggi del nostro sport. Le domande che pubblichiamo questa settimana forse non sono delle più pungenti, ma starà a voi rendere sempre più interessante questa rubrica prendendo spunto dagli argomenti di attualità che non mancano certo in questa fase di avvio della stagione iridata.

Ho appreso con piacere la realizzazione della nuova rubrica «Cinque domande a...» e intendo porre i miei quesiti a Derek Warwick, augurandomi di potere trovare le risposte pubblicate su AS.

- 1 Come ti trovi nel team Renault, quali sono le principali differenze rispetto alla Toleman e senti la mancanza di quell'ambiente familiare che si era creato nella squadra inglese?
- 2 Pensi che la tua Renault sia veramente in grado di lottare per il titolo iridato?
- 3 Come sono i tuoi rapporti con il tuo compagno di squadra Tambay e con i tecnici del team francese?
- 4 Qual è la tua opinione sul mondiale '84 e quali sono i tuoi obiettivi personali?
- 5 Qual è il tuo sogno e il più sincero augurio che ti fai?

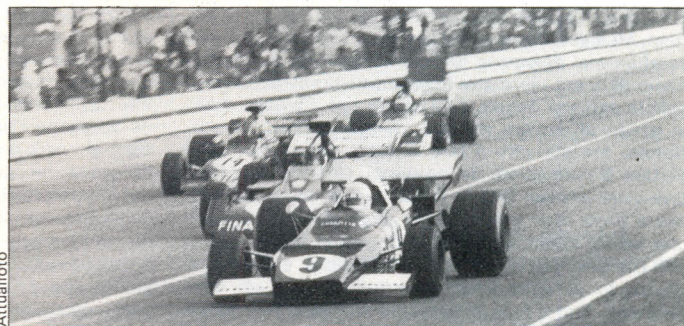
Sergio Bonalumi - Muggiò (Milano)

- 1 Non è che alla Toleman avessi relazioni migliori di quelle che ho ora alla Renault, poiché quando sono entrato nella mia nuova squadra ho subito instaurato un ottimo rapporto con tutti. Certo che quattro anni alla Toleman sono un lungo periodo, e le persone con le quali lavoravo non erano, ingegneri e meccanici ma soprattutto amici.
- 2 Sì, credo che la macchina possa vincere così come i due piloti. Certo sarà dura.
- 3 Le nostre relazioni sono molto buone, anche perché Patrick è una persona con la quale si collabora molto bene. L'unico problema è quello della lingua.
- 4 Il mio scopo costante è quello di finire il più possibile in zona punti. Non nego che vorrei vincere qualche gara e spero di poter lottare per il titolo mondiale.
- 5 È ovviamente quello di vincere il campionato del mondo.

LA FOTO Passaggio di consegne

VORREI VEDERE pubblicata nella rubrica «La foto» un'immagine dell'ultimo pilota italiano che ha disputato un GP iridato con la Ferrari e vorrei conoscere la sua carriera.

Marco Lepore - Milano



QUASI a testimoniare un simbolico passaggio di consegne, è stato proprio Arturo Merzario a commentare nella trasmissione televisiva «Blitz» il successo di Alboreto nel GP del Belgio. Merzario è stato l'ultimo pilota italiano a disputare un GP iridato e a ottenere punti nel mondiale con la Ferrari. Distintosi sempre per il suo carattere esuberante e talvolta provocatorio, Arturo non ha mai avuto la fortuna di disporre di una F.1 veramente competitiva. Anche nella sua breve parentesi a Maranello, nel 1972 e '73, non ha ottenuto eccezionali risultati a causa delle scarse prestazioni delle vetture del Cavallino in quelle stagioni. Nel corso della sua carriera ha disputato 57 GP, classificandosi tre volte quarto (in Brasile e Sudafrica con la Ferrari nel '73 e con la Iso-Ford nel '74 a Monza) e due volte sesto. Dopo avere corso con questi team ha poi gareggiato con la Williams, la Copersucar, la March e la Shadow, fino ad arrivare al '78 e '79 quando ha provato l'esperienza come pilota e costruttore, non riuscendo però a cogliere risultati con le sue Merzario-Ford. Le maggiori soddisfazioni le ha ottenute con le vetture Sport, dove prima con la Ferrari e poi con l'Alfa Romeo ha conquistato numerosi successi. Abbandonata la F.1 ha continuato e continua tuttora l'attività di costruttore e team manager in F.2 e F.3.

IL DITO SULLA PIAGA La sfida alla piovra

VI SCRIVO per ringraziare voi di AS e il vostro Mario Simoni per la lettera che avete dedicato alla scomparsa di mio figlio, Renato Croce, pubblicata sul n. 14 di AS. Vi ho scritto però anche per spiegare a voi e a tutti i giovani lettori di Autosprint come mio figlio è entrato nel mondo della droga. Lo faccio perché la sua esperienza possa servire da monito per tutti quei ragazzi che entrano in questo terribile mondo, cominciando a vivere questa esperienza con l'incoscienza e la spavalderia tipica dei ventenni. Renato vi è entrato come si entra in una «sbronza» in cui si vuole annegare una delusione e un'ingiustizia. L'ingiustizia gli creava sempre una grossa sofferenza: non riusciva ad accettarla. Lui, quando mi accorsi di quello che

dialogo trascorse un anno, fino agli avvenimenti degli ultimi tre mesi in cui tentava disperatamente di uscirne, ma anche in questo voleva fare da solo, a modo suo. Niente metadone, niente disintossicazione in ospedale, niente comunità. L'ultimo mese è stato un calvario, perché resisteva qualche giorno e poi la testa gli scoppiava — così diceva — e finiva quindi col ricadere nella siringa. L'ultima settimana l'avevo convinto a entrare in ospedale: è rimasto mezz'ora poi si è fatto dimettere. «Papà, fammi provare ancora una volta a modo mio, se anche questa volta non dovessi riuscire farò tutto quello che vorrai tu». Il giorno precedente quel venerdì mi telefonò dicendomi: «Papà, adesso sto meglio, fra qualche giorno ne sarò uscito del tutto. Vedrai, fra un mese questo sarà solo un brutto ricordo». Il mese ormai è trascorso, ma il ricordo è ben diverso da quello sperato. Solo, indifeso, terribilmente indifeso e ingenuo, come sempre, non si è reso conto che la piovra aveva ormai vinto la sua sfida.

Gaetano Croce - Ferrara

RINGRAZIAMO il padre di Renato Croce per avere scritto questa lettera e per averci permesso di pubblicare la drammatica testimonianza dell'esperienza vissuta dal figlio. Pensiamo che queste poche righe riassumano nel modo migliore il dramma che ha travolto un ragazzo abituato a sfidare il pericolo. La sua esperienza purtroppo è simile a quella di tanti altri ragazzi della sua età, entrati per disperazione, per incoscienza, per insoddisfazione, per gioco o per sfida in un mondo «diverso» da cui è difficilissimo, se non impossibile, uscire. In ciascuno di loro c'è, al momento dell'ingresso in questa nuova dimensione della vita, la certezza di vivere un'esperienza che si vuole affrontare, pur con tutti i pericoli che comporta, forse anche per dimostrare a se stessi e agli altri che poi diverrà solo un ricordo, tremendo ma affascinante al tempo stesso. Sono tanti i modi e le motivazioni che portano a una simile scelta, ma il cammino su questa strada è uguale per tutti nella sua drammaticità e nella sofferenza che comporta. Le conseguenze sono ben note, dopo che stampa, televisione o l'esperienza diretta ci hanno mostrato a quale grado di disperazione giungano i tossicodipendenti. Nonostante questo, ogni giorno c'è chi inizia o continua a «bucarsi». Non sappiamo se questa lettera potrà servire a qualcuno dei nostri lettori più giovani o ai loro amici per evitare di iniziare una sfida persa in partenza, come purtroppo ha dimostrato Renato Croce, vincitore di cento battaglie sulle piste, ma anche lui sconfitto da quella piovra che è la droga. Assieme al padre di Renato abbiamo voluto dare il nostro contributo in questa battaglia che la nostra società sta combattendo.

L'illustrazione in alto è tratta dal n. 4 di AS del 1983, dove pubblicammo un racconto dal titolo «Quello strano campione del mondo...», scritto da Croce.

fermoposta

SAVERIO TESTA - Messina — Non è in calendario nessuna gara del Trofeo Fisa F. 2000 all'autodromo di Pergusa. Per il momento non prevediamo di pubblicare quanto ti interessa.

LETTERA FIRMATA - Tenaglie (Terni) — Ci sembra che abbiate frainteso quelle parole, comunque pensiamo di avere risposto esaurientemente alle vostre affermazioni nella rubrica «Il dito sulla piaga» pubblicata nel n. 17 di AS.

MAURO FRIGOLA - Fabriano (Ancona) — No, quanto ci ha scritto non è finito nel «dimenticatoio». Come sempre, terremo conto di quelle considerazioni e dei giudizi, anche se non ci sembra motivato il parere circa lo spazio riservato alla F. 1.

GIOVANNI CAMICI - Lucca — Effettivamente ha ragione, l'immagine non si riferisce a quella fase della corsa. Ci sembra comunque che la svista commessa nello scrivere la didascalia non giustifichi la sua reazione.

UN TIFOSO DI WATSON - Roma — Il tuo suggerimento c'è giunto troppo tardi per potere pubblicare quanto ci hai richiesto. Vedrai comunque che non ci dimenticheremo del tuo beniamino, anche se al momento non si può considerare definitivo il suo ritiro dalle corse.

LUCA MONTEFUSCO - Fabrica (Viterbo) — Non siamo in possesso di piantine sufficientemente dettagliate da permetterti di riprodurre un plastico della pista. Ti consigliamo di rivolgere la tua richiesta (scrivendo in inglese) direttamente ai responsabili del circuito: Kyalami Grand Prix Circuit, PO Box 781898, Sandton 2146, Transvaal, Sud Africa.

MARIO BRESCIANI - Rovereto (Trento) — Puoi rivolgerti al Karting Club Trentino A.A. via Muredel 44 (c/o Strenghetto), 38100 Trento; o alla Federazione Italiana Karting, via Sommacampagna 29, 00185 Roma.

MAURIZIO GALINGANI - Firenze — Non appena sarà in possesso di materiale valido ce lo faccia pervenire: se arriverà in tempo utile e risulterà interessante non escludiamo di pubblicarlo.

STEFANO TULLI - Ascoli Piceno — Abbiamo ricevuto il tuo indirizzo. Dovrebbero così essersi risolti tutti i problemi per la consegna del premio.

ANDREA APPI - Alfonsine (Ravenna) — Non possiamo escludere che il trucco ci sia, ma finora i tecnici inglesi sono stati tanto bravi da nascondere perfettamente. Prima di muovere accuse bisognerebbe però disporre di elementi più indicativi che non le semplici supposizioni su cui si basa il tuo ragionamento.

MARCO BALDUCCI - Firenze — Il motivo è presto spiegato con le prestazioni spesso deludenti del team che così non ha saputo attrarre l'interesse degli appassionati e quindi il nostro. In passato abbiamo dedicato un poster alla squadra torinese e, se saprà valere in gara, non escludiamo di dedicargliene altri.

VITO LOMBARDI - Agrate Brianza (Milano) — Ti consigliamo di gareggiare con le vecchie F. Monza che dovresti riuscire ad affittare di gara in gara per cifre limitatissime. Le F. Italia corrono praticamente solo a Magione e Vallelunga nelle gare club. Informazioni sulla F.4 puoi richiederle alla Federazione Italiana Karting, via Sommacampagna 29, 00185 Roma.

SABRINA PREDONZAN - Sgonico (Trieste) — Il regolamento impone solamente che i numeri siano visibili (anche se poi spesso non lo sono), senza stabilire se questi debbano essere fissati o meno sul musetto. Certi team, in base anche alle scelte degli sponsor, preferiscono così non apporli in questa parte della vettura. Puoi scrivere a Cheever, c/o Euroracing, via San G. Bosco 2, 24047 Treviglio (Bergamo).

GERMANO ZONA - Castelvetro (Modena) — Il poster e gli AS del 1976 sono esauriti ormai da tempo. Non possiamo perciò esaudire la tua richiesta.

GIAN MARIO COLOMBO - Como — Rileggi il n. 36 di AS del 1983 nel quale abbiamo dedicato la rubrica «La foto» a Tom Pryce, pubblicando anche un breve riassunto della sua carriera.

Il racconto di Renato Croce

Nato il 2 marzo 1959 a Bologna, Renato Croce risiede da anni a Ferrara, dove il padre è titolare di una concessionaria Alfa Romeo. Ha iniziato a correre nel 1979, prendendo parte al Trofeo Alfassud e dimostrando subito la sua grinta e le sue doti di guida. Ha conquistato il primo successo nel campionato promozionale del Biscione nel 1981, nella gara di Monza, dopo una serie di brillanti risultati che gli sono valsi il quarto posto in classifica generale. Nel 1982 ha intensificato la sua attività, entrando a far parte del team Autolodi nel Trofeo Alfaprint. La competitività della vettura gli ha permesso di essere fra i protagonisti della stagione, nel corso della quale ha ottenuto due vittorie e due secondi posti che gli hanno dato modo di vincere il titolo Under 23 del campionato e giungere secondo in classifica generale. Per la stagione '83 è in predica per la F. 3, ma ancora non ha stretto accordi con alcun team del campionato italiano ne europeo.

Oltre all'attività agonistica Renato Croce collabora nella concessionaria del padre ed è iscritto alla facoltà di giurisprudenza. Ha pubblicato in passato alcuni racconti «del mistero» e ha accettato di scrivere per Autosprint l'inedito che vi proponiamo: un racconto ambientato in un ipotetico domani.



stava facendo, al termine del trofeo Sprint 1982, mi disse che quella era un'esperienza che doveva e voleva fare. Un'esperienza che gli serviva per capire cose che altrimenti non avrebbe mai potuto comprendere. Mi disse che non correva alcun pericolo, che non sarebbe mai diventato un tossicodipendente perché, a suo dire, era certo che tossicodipendenti diventano solo le persone deboli, e lui non lo era. Sarebbe stato in grado di uscirne sempre, quando avesse voluto. Renato era abituato a fare di testa sua, a non farsi aiutare o consigliare da nessuno. Quando decideva una cosa andava fino in fondo e non ammetteva di avere torto. Non valse a nulla dirgli che la droga era una bestia infida, una specie di grossa piovra che si era caricato pesantemente sulle spalle e che ogni giorno lo avrebbe stretto sempre di più coi suoi tentacoli, fino a non poterne più sfuggire. Questo gli dissi quel giorno, ma lui mi sorrise e, dolcemente, mi rispose di non preoccuparmi per lui, perché quello che stava facendo era una specie d'esperienza. Lui mi disse che accettava la sfida con la piovra e che non correva alcun pericolo: presto avrebbe deciso di smettere e ne sarebbe uscito senza problemi. Da quel

Assurdi gesti vandalici

SIAMO MOLTO amareggiati per il comportamento scorretto di alcuni spettatori che, nella notte del 15 aprile, mentre si disputava il 1. Rally dell'Emilia, Coppa Città di Modena, hanno sparso olio nel bel mezzo di alcune curve; in altri punti hanno pensato bene di mettere una fila di bottigliette da bibita e, in uscita di curva, un bel tronco d'albero. Vogliamo far pre-

sente che molti equipaggi (come noi) corrono solo per passione, sostenendo spese non indifferenti, e dedicando tutti i momenti liberi e molte notti alla preparazione della vettura. Il comportamento poco sportivo degli spettatori modenesi ha fatto sì che molte vetture uscissero di strada in modo rovinoso; costringendo gli equipaggi al ritiro, per cui, oltre alla beffa subita, dovranno sostenere spese non indifferenti per le riparazioni.

Sergio Squaiella e Roberto Venturoli - Bologna

IL GESTO dei teppisti al rally emiliano e questa lettera non hanno bisogno di altri commenti, tanta è la stupidità emersa in questo assurdo episodio.

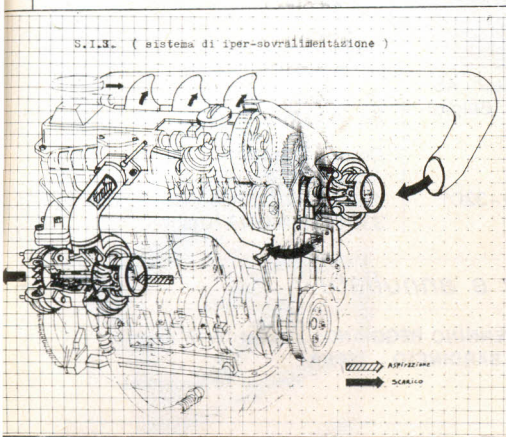
Possiamo solo invitare gli appassionati, che si trovino in futuro ad assistere ad altri gesti vandalici simili a questo, a denunciare immediatamente l'accaduto alle autorità sportive e di polizia perché si ponga termine a un fenomeno fortunatamente raro, ma che purtroppo talvolta si deve registrare.

LA VOSTRA TECNICA

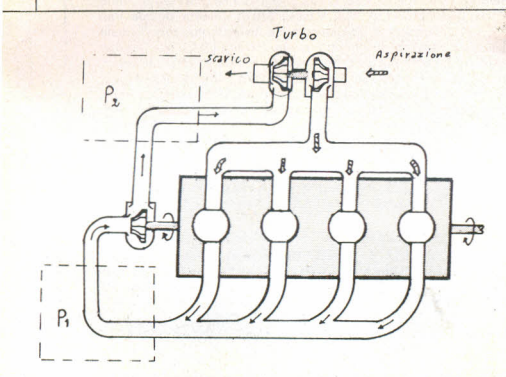
Doppio turbo... metà potenza

SONO UN RAGAZZO di diciotto anni e ho ideato un sistema per aumentare la potenza dei motori sovralimentati. In questo sistema il propulsore è corredato di un turbo a sua volta sovralimentato, cioè un normale turbo compressore mosso dai gas di scarico aventi una pressione superiore a quella posseduta al momento in cui lasciano i cilindri. Tale sovrappressione verrebbe ottenuta mediante un secondo compressore (o elemento simile), montato a valle delle luci di scarico e a monte del turbo, azionato dall'albero motore tramite cinghia (o cascata di ingranaggi). Questo provocherebbe una depressione a monte di esso, aspirando i gas dal cilindro, per poi spingerli, creando una sovrappressione, verso il turbo. In tale modo si otterrebbe una pressione al turbo maggiore (quindi con aumento della potenza del motore) di quella ottenibile con un turbo normale. La depressione provocata a monte del dispositivo annullerebbe poi quella contropressione che il pistone incontra nella fase di scarico, provocata dall'inerzia del gas all'uscita. Queste ipotesi reggerebbero se la potenza dissipata dal dispositivo (in quanto collegato all'albero motore e girante a un numero di giri superiore a questo) riesce a mantenere la potenza, ottenibile dal sistema, superiore a quella che si può avere con una normale sovralimentazione. Vorrei quindi un vostro parere circa le ipotesi formulate riguardanti tale congegno da me chiamato S.I.S. (sistema di iper-sovralimentazione).

Francesco Radici
Romano di Lombardia (Bergamo)



S.I.S. (sistema di iper-sovralimentazione)



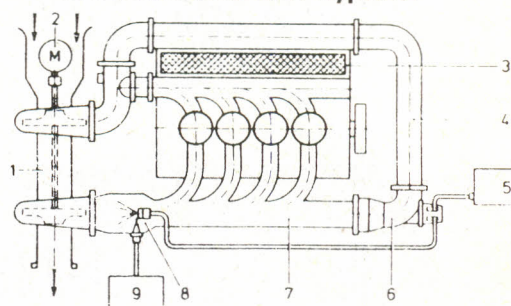
LA SOLUZIONE PROPOSTA non sembra avere alcuna possibilità di realizzazione. Innanzitutto occorre tenere presente che i gas di scarico lasciano i cilindri a temperatura assai elevata e di conseguenza la realizzazione di un compressore, il cui rotore venga lambito da essi, appare problematica. Inoltre vi sono svariati problemi che dovrebbero venire risolti: ad esempio la difficoltà di «accordare» convenientemente il compressore con la massa di gas con cui viene a contatto. C'è infatti il rischio che, agli alti regimi e con l'acceleratore premuto a fondo, la massa e la velocità dei gas di scarico siano tali da far sì che il compressore in tali condizioni agisca in pratica come un freno. Inoltre, dal punto di vista energetico, la soluzione proposta non appare soddisfacente: infatti, oltre alla non trascurabile potenza che deve essere impiegata per l'azionamento del compressore (che certamente non può essere di piccole dimensioni), si deve anche considerare che il maggiore percorso compiuto dai gas di scarico prima di giungere alla turbina comporta una diminuzione della loro energia (i gas devono arrivare al turbo a elevata temperatura e ad alta velocità, e per questo motivo si impiegano sempre delle tubazioni di lunghezza ridotta). Infine lo schema proposto dovrebbe venire perfezionato, perlomeno con l'aggiunta di un condotto di cortocircuitazione posto a valle del compressore azionato meccanicamente. Per quanto riguarda i vantaggi che sarebbe possibile ottenere con l'impiego della soluzione proposta, si deve tenere presente che il ritardo nella risposta all'azionamento del pedale del gas può venire ridotto in maniera molto radicale adottando sistemi assai più semplici e sicuramente più affidabili, tali da assicurare risultati decisamente migliori. Inoltre, l'affermazione riportata nella lettera, secondo cui «la pressione al turbo è maggiore rispetto a quella ottenibile con il turbo normale e si ottiene una più elevata potenza dal motore» non è molto corretta. Se infatti da un lato è ben chiaro che aumenta la potenza erogata dal motore, si deve tenere presente, dall'altro, che tale pressione non può essere incrementata a piacimento nei motori a benzina, a causa dell'insorgere di fenomeni di detonazione dalle conseguenze deleterie. In altre parole se il problema fosse quello di avere a disposizione una pressione di sovralimentazione superiore a quelle impiegate attualmente, non vi sarebbe alcuna difficoltà a ottenerla con un normale turbocompressore a gas di scarico (o volendo, due turbo installati in serie).

PER OTTENERE una riduzione del ritardo nella «risposta» non sarebbe meglio allora fare ricorso a un compressore volumetrico, azionato meccanicamente dall'albero motore, che alimenti il motore al posto del turbo negli attimi che passano tra l'azionamento del pedale del gas e la piena entrata in funzione del turbo stesso? I risultati potrebbero essere positivi, ma anche in questo caso al prezzo di complicazioni meccaniche inaccettabili (e quindi anche di ingombro, peso e costo assai elevati). Si pensi solamente ai tempi in gioco, estremamente ridotti, specialmente negli impieghi esasperati tipici delle vetture da competizione alla complessità delle tubazioni, dei raccordi e delle valvole. In effetti vi sono sistemi ben più semplici e razionali, come quello adottato dalla

Ferrari che prevede l'impiego di una valvola di cortocircuitazione, che interviene in fase di rilascio facendo passare dal compressore alla turbina l'aria di alimentazione. In questo modo, quando il pilota preme il pedale dell'acceleratore la risposta è molto rapida, dato che il turbocompressore ha continuato a ruotare a elevata velocità.

UNA SOLUZIONE adottata su alcuni motori diesel, che riteniamo estremamente interessante menzionare, è rappresentata dal sistema di sovralimentazione Hyperbar. In questo caso l'energia dei gas di scarico viene aumentata per mezzo di una camera di combustione ausiliaria. Una parte dell'aria «pompata» dal compressore centrifugo non viene inviata ai cilindri ma, per mezzo di una apposita tubazione di cortocircuitazione, perviene direttamente al collettore di scarico, dove si mescola con i gas combusti. Questa miscela gassosa giunge a una camera di combustione, dove un iniettore provvede a immettere una certa quantità di combustibile. Nella camera ha luogo così una «post-combustione» che consente di aumentare la potenza erogata dalla turbina e di mantenere sempre assai elevato il regime di rotazione del compressore. Studiata in origine per sovralimentare i motori dei carri armati, questo sistema di sovralimentazione è stato in seguito impiegato anche su propulsori diesel marini realizzati dalla Poyaud. E stato così possibile ottenere risultati estremamente interessanti. Ad esempio, un motore che in versione aspirata erogava 196 CV (con rapporto di compressione = 15, PME = 7 bar e pressione massima di combustione = 91 bar) è passato, adottando la sovralimentazione con turbocompressione e intercooler, a 325 CV (rapporto di compressione = 13,9, PME = 11 bar, pressione massima del ciclo = 142 bar). Con il sistema Hyperbar si sono ottenuti 592 CV, ed una PME di 21 bar (il rapporto di compressione è stato ulteriormente diminuito, passando a 9,18 mentre la pressione massima di combustione è rimasta invariata rispetto al motore turbo).

Schema del sistema di sovralimentazione Hyperbar



- 1 Turbocompressore
- 2 Motorino di avviamento
- 3 Intercooler
- 4 Tubazione di derivazione
- 5 Pompa del combustibile
- 6 Dispositivo di controllo
- 7 Collettore di miscelazione
- 8 Camera di combustione
- 9 Dispositivo di accensione e di controllo della fiamma.

a cura di Massimo Clarke

Calendario sportivo dall'11 al 13 maggio 1984

11-13 maggio

Rally Metz

R●●●N-A-B
AC Stein e V-Hauptstr. 376 8504
STEIN (Germania)

Rothmans Bac Rally

R●●●N-A-B
Bredase Automobiel Club-Postbus
3990 - 4800 DZ BREDA (Olanda)

Saturnus Rally

R●●●N-A-B
Auto Moto Slovenie - Titova 138 -
61000 LIJUBLIANA (Yugoslavia)

12 maggio

Mercedes Benz Cup al Nürburgring

VC●●●ris.
ADAC Nordrhein e V-
Sportabteilung-Alteburgerstr. 375
5000 KOLN 51 (Germania)

Corse a Kirkestone

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

Kak-Stockholm Rally

R●●●A KAK Stockholm-Box
5855 - 10248 STOCKHOLM
(Svezia)

Trofeo F. Panda a Monza

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

12-13 maggio

Qualificazioni a Indianapolis

VC●●●F. Indy
USAC - 4910 West 16th Street-
Speedway - INDIANAPOLIS Ind.
46224 (USA)

TELESPRINT

(051) 455448

a questo numero ogni
giorno notizie e
informazioni di
attualità

Storiche a Le Mans - Circuito Bugatti

VC●●●VE
ASACO Maine Bretagne - Cédex
19X - 72040 LE MANS CEDEX
(Francia)

Corse ad Avirov-Senov

VC●●●A-R5
AMK ASK - Po Box 24 - 73601
HAVIROV (Cecoslovacchia)

Salita di Rodange

VS●●●tg
Motor Action et Ecurie Tetelberg
9 rue de la Fontaine -
LAMADELAINE (Lussemburgo)

Salita di Handstein

VS●●●N-A-B-C-F2-F3-E-FF-
SFC Obere Dill e V-Sensengraben
19 - 6342 HAIGER 4 (Germania)

Rally Albena Zlatni Piassatsi-Sliven

R●●●N-A-B
Campionato europeo piloti rally
U.A.B Feder. Bulgare du Sport
Automobile - 6, rue Sveta Sofia -
SOFIA 1000 (Bulgaria)

Rally di Lorraine

R●●●N-A-B-T2-GT4
ASAC Lorraine - 49 Fl. de la Carrière
54000 NANCY (Francia)

1000 Laghi-Economy Run

R●●●A
Jyvaskylan Suurajot - PL 205 -
40101 JYVASKYLA 10 (Finlandia)

Corse a Varano

VC●N-A-B A.C. Bolzano - Corso
d'Italia 19/a - 39100 BOLZANO

13 maggio

Campionato mondiale endurance a Silverstone

VC●●●C-Cjr - B
Campionato mondiale endurance
BRDC - Silverstone Circuit -
SILVERSTONE Northants (Gran
Bretagna)

Euro F. 2 a Vallelunga

VC●●●F. 2+R5-F. Talbot
Campionato europeo piloti F. 2
Vallelunga ACI Sport - Autodromo
di Vallelunga - 00063
CAMPAGNANO DI ROMA

Euro F. 3 a La Chatre

VC●●●F. 3+A-S6
Campionato europeo piloti F. 3
Hotel de la Ville de la Chatre -
36400 LA CHATRE (Francia)

Euro Turismo a Pergusa

VC●●●A+Tr. Metro
Campionato europeo turismo
Ente Autodromo Pergusa - Piazza
Prefettura 6 - 94100 ENNA

Corse all'AVUS

VC●●●F. 3-FSF - Interserie
ADAC Berlin - Bundesallee 29-30
1000 BERLIN 31 (Germania)

All Star Race F. 2

al West Japan Circuit

VC●●●F. 2
Fuji Speedway FISCO Club -
Marunouchi 2-4-1 Chiyoda-Ku -
Tokyo (Giappone)

Corse a Surfers Paradise

VC●●●S6-A-B
Australian Racing Drivers Club -
Annangrove Road -
ANNANGROVE (Australia)

Euro Rallycross

al Racing Knutstorp

RC●●●A-B-S5
Campionato europeo rallycross
Hyllinge MS - Sparsnogatan 12 -
22252 LUND (Svezia)

Euro Autocross ad Agugliano

AC●●●A-B-S5
Campionato europeo autocross
Scud. Autocross Ferretti - Via
Arcevese 9 - 60019 SENIGALLIA
(Ancona)

Rallycross Ingelmunster

AC●●●A-B-S5
V.Z.W. Mandes Team Izegem - 46
Brugstraat - 8700 IZEGEM (Belgio)

Rallycross Valkenswaard

RC●●●A-B-S5
Nederlandse Rallycross
Vereniging - Meestraat 80 - 3201
RASPIJKENISSE (Olanda)

kits
aerodinamici
bubble-car
personalizzazioni
sportive

Rallycross «um die Aue-Ring»

RC●●●A-B
MSC Liebenau e V - Woerther Str.
35/b - 3070 NIENBURG
(Germania)

Rally Cindad de Santa Cruz

R●●●N-A-B-T2 GT4
215 Escuderia Anaga - Salamanca
49 - SANTA CRUZ DE TENEZRIFE
(Spagna)

Corse al Mugello

VC●F. 3-S6-A-N-B
A.I.M. srl - Viale Amendola 36 -
50121 FIRENZE

Salita Altopiano di Asiago

VS●N-A-B-C-T2-GT4 A.C.
Vicenza - Piazza S. Biagio 1 -
36100 VICENZA

Salita Coppa Primavera

VS●●●N-A-B-C-T2-GT4
A.C. Salerno - Via G. Vicinanza 11
84100 SALERNO

Salita Trofeo Città di Orvieto

VS●N-A-B-C-T2-GT4-VE Ass. La
Castellana - Casella Postale 70 -
08018 ORVIETO (Terni)

9. Coppa L. Arcangeli (2. serie)

R●N-A-B A.C. Forlì, Scud.
Arcangeli - Corso Garibaldi 45 -
47100 FORLÌ

6. Rally Città di Riccia (2. serie)

R●N-A-B
A.C. Campobasso - Via Cavour 14
86100 CAMPOBASSO

Cross a Quistello

AC●A-B-S5
A.S.T. F.lli Rossetti - Via Ferrarino
22 - 46026 QUISTELLO (Mantova)

Cross a Bordano

AC●A-B-S5
Autocross Carnico - Via Lessi 49 -
33014 GEMONA (Udine)

Le gare rinviate e annullate

12-19 maggio **RALLY APPENNINO REGGIANO:** rinv. al 18-19 maggio
13 maggio **SLALOM BARDINETO (SCRA-
VAION):** rinv. al 16 settembre

AUTOSPRINT - Il settimanale da corsa - Anno XXIV Numero 18 del 1/5-7/5 1984

CONTI EDITORE S.p.A. - Direttore responsabile: **ITALO CUCCI**

PREZZI ALL'ESTERO: Australia Doll. 4,50 - Austria Sc. 60,00 - Belgio Bfr. 77,00 - Canada C. Doll. 3,50 - Danimarca Dkr. 26,00 - Francia Fr. 16,00 - Germania Dm. 7,50 - Grecia Dr. 270,00 - Inghilterra Lgs. 1,60 - Lussemburgo Lfr. 72,00 - Malta Cm. 45 - Olanda Hfl. 7,70 - P.to Monaco Fr. 16,00 - Spagna Pts. 265,00 - Svizzera Sfr. 5,00 - Svizzera Canton Ticino Sfr. 4,20 - Sud Africa Rand 3,95 - USA Doll. 2,75. MODALITÀ DI PAGAMENTO: a) vaglia postale - b) assegno bancario - c) versamento sul c.c. postale n. 244400, da intestare a Conti Editore S.p.A., via dell'Industria 6 - 40068 San Lazzaro di Savena (Bologna). Numeri arretrati, il doppio del prezzo di copertina.

AUTOSPRINT ALL'ESTERO: Argentina: Viscontea Distribuidora S.C.A. Calle la Rioja 1134/56, Buenos Aires; Arabia Saudita: Al-Khazindar Establ. P.O. Box 157, Jeddah; Australia: Speedimpex Australia PTY. Ltd., 160-166 - Sussex - Street - Sidney; Austria: Morawa & CO., Wollzeile, 11, 1010 Wien 1; Belgio: Agence & Messageries de La Presse S.A., Dept. Publications 1, Rue de La Petite-Ile 1070 Bruxelles; Brasile: Livraria Leonardo da Vinci Ltda., Rua Sete De Abril, 127, 2° Andar, S/22, San Paulo; Canada: Speedimpex Distribution Inc., 155 Deerhide Crescent, Unit 5, M9M-2Z2, Toronto, Ont.; D.P.E. distribution de Presse Europeen Inc., 9875 L'Esplanade, H3L-2X2, Montreal, Que.; Danimarca: Dansk Bladdistribution, V/Mogens Schroeder 5, Rosenborggade 1130 Copenhagen; Ecuador: Oviedo Ermanos, Agencia De Publicaciones S.A. Chimborazo Sll Y Luque, Guayaquil; Francia: C.C.E.I., 107, rue Réaumur, 75002 Paris; Germania del Sud: Presse Diffusion S.A., Rue de Millio, Monaco Principato; Germania: W.E. Saarbach G.m.b.H., Postfach 10 16 10, Follerstrasse, 2, 5000 Koeln, 1; Grecia: The American Book & News Agency 387, Vouliagmenis Avenue, Ilipiopolis-Athens; Inghilterra: Spotlight Magazine, 1 Benwell Road, London N7 7AX; Iran: Zand Bookshop, 6/7 Karimkhan Zand Avenue, Teheran; Iranian Amalgamated Distribution Agency Ltd., 151 Klaban Soraya, Teheran; Jugoslavia:

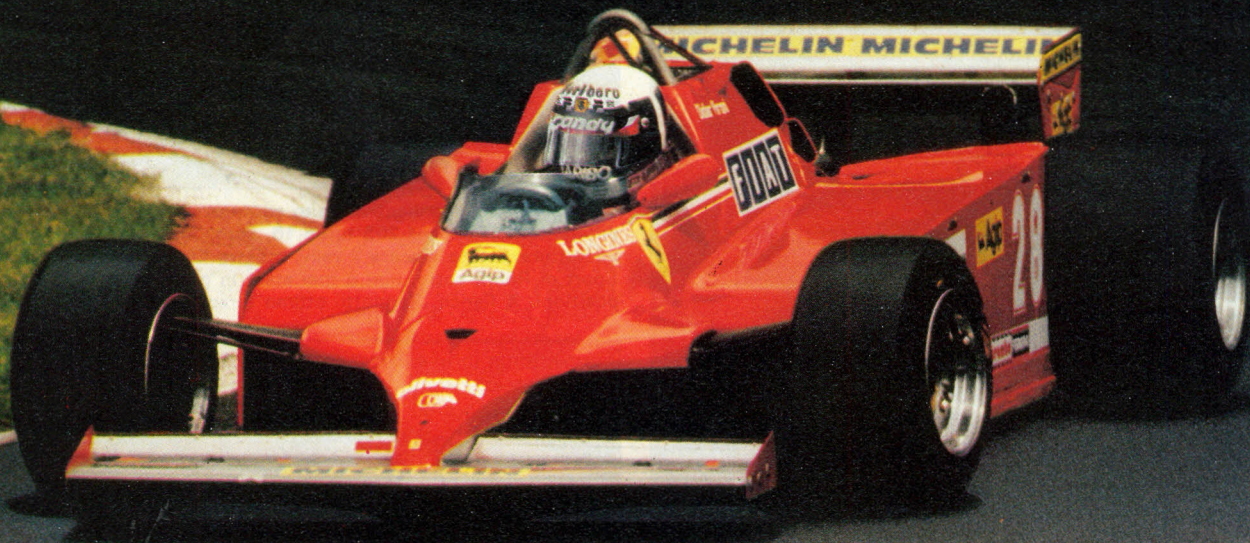
Prosveta, Terazije 16, Beograd; Lussemburgo: Messageries Paul Kraus 11, rue Christophe Plantin, B61e Postale 2022, 1022 Luxembourg; Malta: Miller Distributors Ltd., M.A. Vassalli Street, Valletta; Olanda: Van Ditar B.V., Oosteljkje, Handelskade 11, 1019 Amsterdam; Pakistan: Indus River Contractors, Tarbela Dam Colony, District Abbottabad, Pakistan; Portogallo: Armando Loureiro Pereira LDA., Rua Rodrigo De Fonseca 135-5 E, Lisboa 1; Principato di Monaco: Presse Diffusion S.A., 7, Rue de Millio, Monaco; Spagna: Sociedad General Espanola de Libreria, Avenida Valdelaparra s/n, Alcobendas-Madrid; Sociedad General Espanola de Libreria, Calle Avila 129, Barcelona-5; Sud Africa: L'Edicola Mico (PTY) Ltd., Fanora House 41 Kerk Street, Johannesburg; Svezia: Bror Lundberg, Box 19513, 104-32 Stockholm; Svizzera: Kiosk A.G., Maulbeerstrasse, 11, Bern; Naville S.A. - Service Presse Case Postale, 38-42, Avenue Vibert, 1227 Carouge; Schimidt-Agence AG., Sevogelstrasse, 34, 4002 Basel/Svizzera; Svizzera Canton Ticino: Melisa S.A., Via Vegezzi 4, 6901 Lugano; Turchia: Yabancı Basın Tevizi, Barbaros Bulvarı 51, Besiktas-Instambul; Uruguay: D.I.S.A., Julio Herrera Y Obes 1626-28-30, Montevideo; Julio Nunez, Avenida Gonzalo Ramirez 1393, Montevideo; U.S.A.: Speedimpex U.S.A. Inc., 23-16 40th Avenue, Long Island City N.Y. 11101; Venezuela: Editorial Ca. Calle Negrin, Ed. Davolea, Planta Baja, Caracas.

PUBBLICITÀ: Concessionaria: A. Manzoni & C. S.p.A. Via Villorosi, 13 - 20143 Milano - Tel. (02) 83.872 FILIALI: 40121 Bologna, Via dei Mille, 16 - Tel. (051) 261218 - 225609; 16129 Genova, Tel. (010) 369347; 80121 Napoli, Via Medicina, 17 - Tel. (081) 312297 (5 linee); 35100 Padova, Via Pallizzo, 15 - Tel. (049) 35515 - 35559; 90141 Palermo, Via Messina, 3 - Tel. (091) 589111; 00186 Roma, Via del Corso, 207 (P.zza Colonna) - Tel. (06) 6794091 - 6783051; 10128 Torino, Via Montecuccoli, 6 - Tel. (011) 51.75.86-7-8. E altre filiali in Italia.

Articoli, foto e disegni non richiesti, anche se non pubblicati, non verranno restituiti - Copyright «Autosprint» 1984.



STILE
LONGINES



Gran premi Formula 1.
Longines cronometra
in esclusiva e
al millesimo di secondo.

Da Kyalami 1982 a Las Vegas 1984
Longines cronometra i campionati del
mondo di Formula 1. Cronometrista
Ufficiale ed esclusivo. Scelto dalla
FISA e dalla FOCA. Scelto anche dalle
scuderie Ferrari e Renault. Nelle
prove e nelle corse, il tempo è firmato
Longines: come al vostro polso.

*Collezione Longines XL. Splendidi orologi al quarzo
inalterabili, quattro volte più duri dell'acciaio.
Solo il diamante può scalfirli. Con oro 18 carati.
Vetro zaffiro. Showerproof. Vari tipi di quadrante.*

*Nell'illustrazione: modelli XL con cinturino
di cocodrillo, con bracciale in acciaio e oro 18 carati,
con bracciale in XL e oro 18 carati.*



Longines. Il quarzo svizzero.



LONGINES
CRONOMETRISTA UFFICIALE
DELLA SCUDERIA FERRARI.

LONGINES



Una questione di stile