

AUTO SPRI NT

22

IN F3000
CAPELLI E PIRRO
SONO AL COMANDO

IL SETTIMANALE DA CORSA
Anno XXVI - N. 22 - 27 maggio - 2 giugno 1986 - L. 2.000
Sped. in abb. postale gr. 11/70
CONTIENE I.P.

**MANSELL VINCE
IL GP DEL BELGIO DAVANTI A
SENNÀ E ALLE FERRARI**



FotoAmaduzzi

**FINALMENTE
ARRIVANO
I NOSTRI**

Affare Alfa-Ford: politici contro?

Il delitto è servito

SARÀ VERO che l'Alfa Romeo e la Ford si sposano? Le partecipazioni non sono ancora arrivate, ma la notizia corre di bocca in bocca e si è proposta come il fatto della settimana in campo automobilistico e industriale. L'impressione è che la nuova dirigenza della Casa del Biscione si stia muovendo molto e anche bene. Molto più che in passato c'è voglia di riproporre il glorioso marchio Alfa e la tentazione di riuscire a portare a compimento un'operazione molto grossa e, per tanti versi spettacolare, dev'esserci veramente. C'è tutto un passato da cancellare, fatto di errori a catena in omaggio ai veri padroni dell'industria di Stato: i politici. C'è la voglia di trovare nuovi mercati, nuove ambizioni, nuovi entusiasmi. Così qualcuno, con indubbia lungimiranza, deve essersi detto che, è vero ci sono buoni matrimoni, seppure non ne esistono di

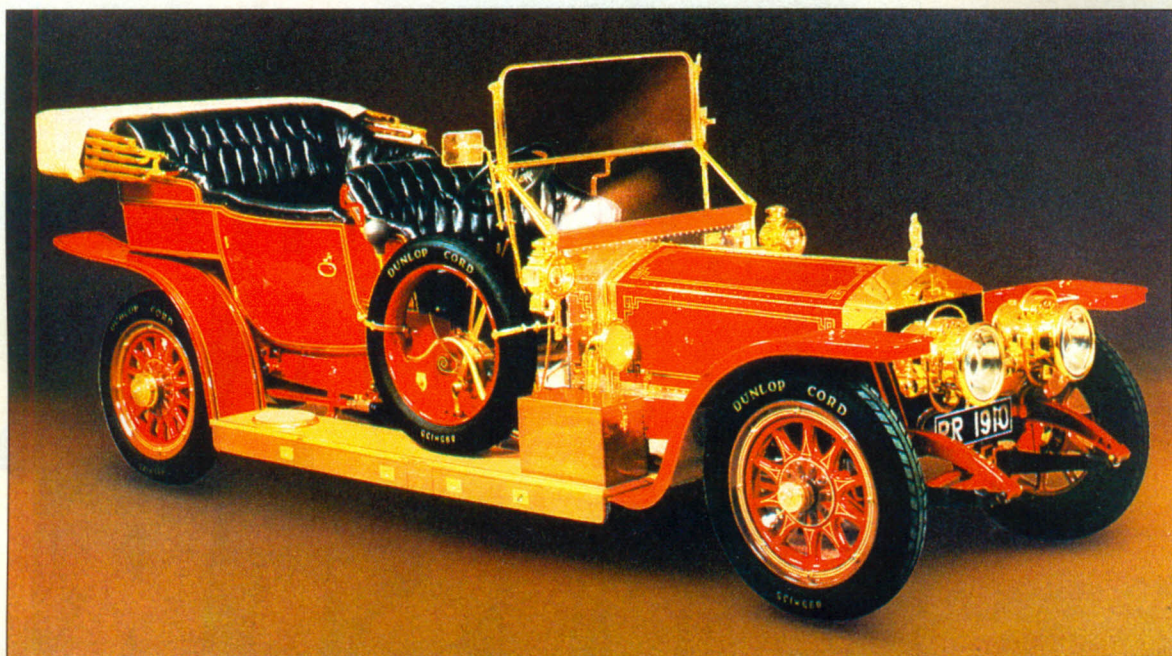
deliziosi, ma allo stesso tempo, il matrimonio combina pur sempre un massimo di tentazione con un massimo di occasioni. Così si è continuata a esplorare la via delle alleanze. I giapponesi, la General Motors, forse la Fiat; certamente la Ford che pare essere dell'idea. La decisione definitiva potrebbe essere alle porte purché non ci mettano lo zampino i sopracitati politici. Per troppi questa può essere l'occasione per una ghiotta passerella e difficilmente se la faranno sfuggire. D'altronde non è proprio a Scienze Politiche che insegnano che tutti i popoli sono per la pace mentre nessun governo lo è?

SE L'AFFARE Alfa-Ford ha monopolizzato l'attenzione mondiale, il Gran Premio del Belgio ha fatto altrettanto, almeno per quello che riguarda l'auto da corsa. Oltretutto, e anche abbastan-



za a sorpresa, una ventata di speranza è tornata a soffiare. Finalmente due Ferrari hanno tagliato il traguardo. Finalmente hanno terminato in una buona posizione. Finalmente è stato possibile sognare nei pochi minuti in cui Johansson è stato addirittura al comando. La gioia, quando c'è, merita sempre di essere vissuta. Non ci si può scordare, però, del grande dolore di una settimana fa per la tragica morte di Elio De Angelis. Al proposito, in questo numero Autosprint è orgoglioso di presentare un servizio d'eccezione scritto da Ayrton Senna. Fa accapponare la pelle ed è una testimonianza coraggiosa. È alle pagine 36 e 37 e veramente

Questa incredibile Rolls Royce del 1910 è andata all'asta da Sotheby's a Montecarlo subito dopo la conclusione del Gp del Belgio. È stata aggiudicata a oltre seicento milioni di lire, record assoluto per una Rolls in Europa



I NOSTRI UFFICI A MILANO

La Conti Editore ha aperto una propria Sede di rappresentanza a Milano in **Via Pantano 2** - tel. **02/875610-865781**. Presso la sede di Milano opera il servizio di relazioni esterne affidato ai signori Federico D'Amore e Francesco Stissi.

va letto e meditato con attenzione, oltre che con ammirazione.

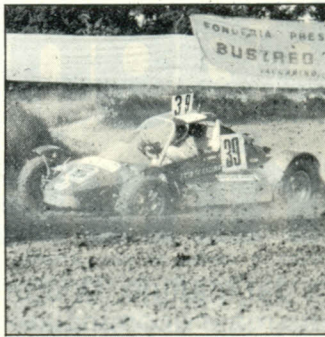
IL BRASILIANO della Lotus è sempre più considerato della Ferrari il prossimo anno. Autosprint lo aveva già scritto a gennaio, durante i test a Rio, poi l'hanno ripreso tutti, fors'anche perché da Maranello o dallo stesso pilota una secca smentita non è mai arrivata. Non c'è ancora nero su bianco, questo sì lo hanno detto tutti. Ma se «vox populi» è ancora «vox dei», ormai l'operazione dovrebbe essersi concretizzata. Ecco allora che c'è già chi parla del suo sostituto nel team di Peter Warr. Sarebbe nientemeno che l'austriaco Berger, pilota del momento per la sua ottima stagione alla Benetton. È questa una indiscrezione che viene da una fonte estremamente attendibile e che contrasta con la logica che lo vorrebbe, come leggete anche a pagina 21, nella nuova squadra Bmw-Bmw. Vedremo.

LA CACCIA al pilota è allora già cominciata e con essa la relativa asta. Mentre si correva il Gp del Belgio, comunque, un'altra asta, questa volta di vetture, si è invece consumata a Montecarlo nella Hall du Centenaire. Organizzata da Sotheby's poteva contare su molti pezzi di grande valore tra cui l'Alfa Romeo 8c 2300 guidata da Chiron alla 24 Ore di Le Mans del '33, e una incredibile Rolls Royce «Silver Gost Re dei Belgi» del 1910. Di proprietà prima del re del Siam, Rama VI, e poi anche del principe Phanuphanyukol di Thailandia. Tra le altre prerogative ha la cornice del parabrezza, il radiatore e i fari ricoperti d'oro 24 carati. È stata aggiudicata a oltre due milioni e mezzo di franchi francesi, equivalenti (con i diritti d'asta) a più di 600 milioni di lire. Morale: prima di dare dentro il proprio usato perché non proporlo a Sotheby's?

Carlo Cavicchi

SOMMARIO

58
Circuiti
poco
sicuri
nell'Autocross



FORMULA 1

Il Gp del Belgio dai nostri inviati	8
Quale sicurezza nei gran premi?	38

SPECIALI

Indy rimandata per la pioggia	4
Senna scrive per As	36
Le Mans al via	50

RALLY

Il Lanterna a Zanussi	96
Ecco l'Acropoli	100
E ora la 037?	104

FORMULA 3000

Alliot vince a Spa	84
--------------------	----

84
F.3000:
a Spa successo
di Alliot;
miglior italiano
Capelli, terzo



Thackwell primo a Pau	90
-----------------------	----

SULLA STRADA

Renault 21: la forza del listino	64
----------------------------------	----

RUBRICHE

Tutte velocità	32
Lettere	46
Tutte produzione	67
Tutte Club	70
Compravendita	71
L'altra domenica	74
Tutte estero	94
Domenica Sprint	99
Tutte rally	108
Dove corriamo	110

96
La Peugeot
sbanca
con Zanussi
il rally
della Lanterna



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

**AUTO
SPRINT**

n. 22 - Anno XXVI
27 maggio - 2 giugno 1986

Direttore responsabile
CARLO CAVICCHI

Caporedattore
Roberto Guglielmi

Inviati speciali
Marino Bartoletti
Giancarlo Cevenini

Capi servizio
Daniele Buzzonetti
Alfredo Maria Rossi

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

Servizi speciali
Lino Manocchia (USA), Carlo Massa-
grande (Industria e P.R.), Giorgio Plo-
ia (Tecnica), Alessandro Stefanini

Impaginazione
Morena Albertini, Giordano Capelli,
Franco Rossi

Segreteria di Redazione: **Marisa Im-**
brogno. Segreteria esteri: **F. Gigi Rue-**
ckert. Archivio e ricerche: **Ettore Ml-**
gard.

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

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

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

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

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

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



AUTOSPRINT
IL SETTIMANALE DA CORSA
FONDATO NEL 1961



**CONTI
EDITORE**
Direttore editoriale
ITALO CUCCI



Accertamenti
Diffusione Stampa
Certificato n. 696

La pioggia fa slittare la 500 Miglia

Indy bagnata Indy rinviata

La pista era allagata fin dal mattino. Una breve schiarita ha illuso per qualche minuto ma è ricominciato a piovere. Gara rimandata di un giorno: è la terza volta in settantacinque anni

di **Giancarlo Cevenini**

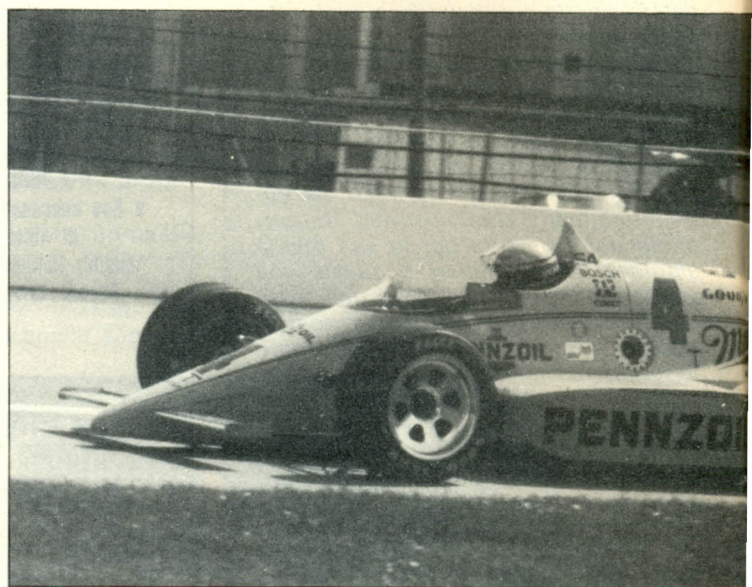
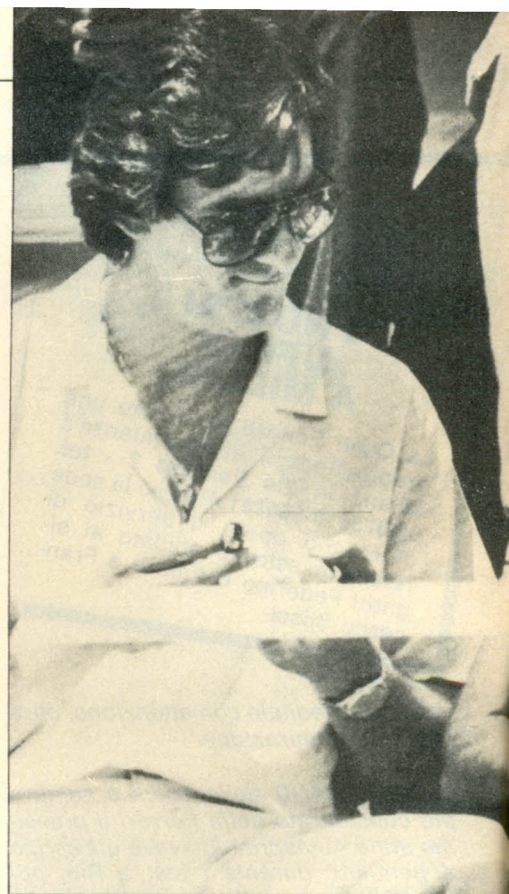
INDIANAPOLIS — I più furbi sono stati i piloti, che se ne sono rimasti comodamente a letto a dormire. Quando verso le sette — ora locale — di domenica mattina si sono fatti svegliare, il cielo dell'Indiana era completamente coperto e la pioggia cadeva a dirotto sullo speedway che di lì a qualche ora avrebbe dovuto ospitare la 500 Miglia. Dopo una rapida telefonata al servizio meteorologico, saputo che c'era più del settanta per cento di possibilità che il tempo non cambiasse, i piloti se ne sono tornati sotto le coperte, mentre sotto la pioggia battente più di trecentomila persone si avviavano lentamente verso il tracciato sperando in un miglioramento delle condizioni. A un certo momento ha smesso di piovere e in un attimo la perfetta organizzazione di Indy ha «sparato» in pista una trentina di camion impegnati nel tentativo di asciugare l'ovale almeno nelle traiettorie di curva. I piloti sono stati ancora svegliati nei loro hotel, ma la tregua è durata pochissimo: si è rimesso a piovere a catinelle e la banda che si dava un gran daffare suonando allegre marcette davanti ai box si è precipitosamente lanciata al coperto. Alle 12,30 locali, l'ultimo comunicato: la gara era rinviata a lunedì 26 maggio. Gli ultimi «malati» di speranza, nell'organizzazione e fra il pubblico, hanno atteso ancora qualche ora perché nel caso di una schiarita si sarebbe fatto in tempo a disputare, se non 500, almeno 200 o 300 miglia di gara, complice anche la rete televisiva Abc che già aveva attribuito alla corsa quattro ore di trasmissione altrimenti ben difficili da riempire.

IL REGOLAMENTO di Indianapolis in situazioni del genere è chiarissimo. In caso di gara non disputata per maltempo, questa viene ripetuta il giorno seguente; se ancora la pioggia impedisce il normale svolgimento, la gara viene rinviata di un altro giorno, e così via. Se invece si mette a piovere violentemente durante la gara, questa viene interrotta e chi è in testa in quel momento viene dichiarato vincitore, come è infatti successo diverse volte. Nel 1926, ad esempio, la corsa venne interrotta dopo 400 miglia e vinse Frank Lockhart; nel 1950 dopo 345 miglia e la vittoria andò a Johnnie Parsons. Nel 1973 Gordon Johncock venne dichiarato vincitore dopo 332 miglia e mezzo di gara, mentre due anni più tardi toccò a Bobby Unser laurearsi vincitore in anticipo dopo 435 miglia e ancora un anno dopo la gara fu interrotta dopo 255 miglia con la vittoria di Johnny Rutherford. Solo due volte, in 75 anni, la gara è stata rinviata per la pioggia. È successo nel 1915, quando invece

che sabato 29 maggio la gara si disputò lunedì 31; nel 1973 la pioggia rimandò lo svolgimento della 500 Miglia addirittura dalla domenica al mercoledì. Al momento in cui questo numero di As va in stampa, le previsioni meteorologiche danno brutto tempo anche per il lunedì, mentre un miglioramento è atteso per martedì 27. Il problema maggiore è dato dal fatto che per domenica 1 giugno è prevista la successiva gara del campionato Cart, a Milwaukee, e un eccessivo ritardo della 500 Miglia costituirebbe un grosso problema per tutti i team. □

A lato: a causa della pioggia che a più riprese è caduta sull'ovale dell'Indiana, Rick Mears non ha potuto scattare dalla pole per la più famosa 500 miglia del mondo.

(FotoCevenini)
Sopra: Arie Luyendyk (a sinistra) e Raul Boesel entrambi alla seconda partecipazione conversano tra loro alla riunione dei guidatori di sabato 24 maggio, quando ancora pensavano di partire.
(FotoAfp).



Sarà Unser il pilota Porsche

INDIANAPOLIS — Al Holbert, direttore sportivo della Porsche Usa, ha dichiarato ad As: «Quando nell'80 la Porsche allestì il suo motore per Indy, trovò le porte sbarrate dal regolamento della Usac. Proprio questa settimana, in Germania, il nuovo propulsore Porsche ha cominciato a girare. Va detto subito che la grande differenza tra il Porsche Tag F.1 V6 e il motore per Indy è che quest'ultimo sarà un 8 cilindri a V di 90 gradi, anziché di 80 come il Tag, avrà una cilindrata di 2.6 litri e sarà leggermente più grande del propulsore di F.1.

— La scocca, e l'aerodinamica da chi

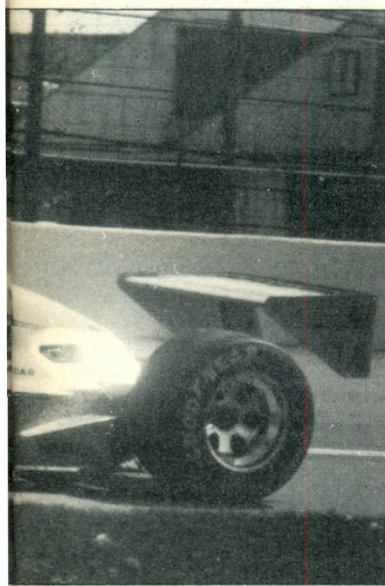
verranno curati?

«La Porsche ha già pronto il disegno della vettura al 70%, scenderà in pista negli Stati Uniti qualche settimana prima dell'edizione 1987 di Indy dopo una serie di test che saranno effettuati da Al Unser jr.»

— Sarà Unser il pilota ufficiale della Casa di Stoccarda per l'87 in Usa?

«Tutte le voci indicano lui. Già disputa con la Porsche le gare Imsa, non vedo perché la Porsche non dovrebbe usarlo. È un pilota giovane, ottimo collaudatore e asso della Cart. Le direttive arriveranno in ogni caso da Stoccarda.»

(l. m.)



Grandi novità entro la fine del campionato

Ci riprova l'Honda

Il motore giapponese, dopo l'esordio poco felice di Phoenix è stato migliorato da John Judd e dovrebbe essere di nuovo in gara fra breve

INDIANAPOLIS — Il «vecchio» Cosworth resiste a Indy da undici anni e apparentemente nessuno è ancora in grado di declassarlo. Nove diversi tipi di motori sono apparsi durante le 70. edizioni della 500 Miglia. Dal Peugeot (1913) che aprì la serie di vittorie, al Duesenberg, dal Miller all'Offenhauser, dal Ford/Foyt al Cosworth, dal Buick 6V al nuovo Chevrolet V8 e infine l'Honda. Quest'ultimo, dopo un primo tentativo fallito a Phoenix in apertura di campionato è stato sottoposto ad una revisione generale che John Judd sta completando per la squadra di Geoff Brabham, con la speranza di poterlo ripresentare in una delle ultime gare di quest'anno. Il V8 di alluminio, turbocompresso di 2650 cc sviluppa dai 700 ai 750 cavalli. Il Buick che lo scorso anno permise a Pancho Carter di ottenere la pole position alla media di 341,677 km/h, sta pagando lo scotto

della gioventù: «Il motore è molto sensibile — spiega Donald Hackworth, general manager della Buick —. È dotato di due valvole per cilindro, con un albero a camme singolo montato sul motore V6 block a 90 gradi». Allo stato attuale può erogare 800 cavalli e forse proprio questa potenza rappresenta un handicap per il propulsore di Detroit. Comunque il Buick è il più veloce ma anche il più fragile, completamente diverso dal Cosworth e dal nuovo Chevrolet Ilmor che indubbiamente è un propulsore innovativo come misure e disegno».

L'OFFENHAUSER che per 25 anni dominò incontrastato, con l'avvento del Cosworth venne messo in museo. Il motore di Keith Duckworth più collaudato e resistente lo sostituì egregiamente, ma nel 1987 si troverà di fronte ad un compatto gruppo di propulsori di

Case famose che tenteranno di spezzarne l'egemonia. Sul fronte degli arrivi figurano infatti, il Porsche che ha già superato l'esame del dinamometro, l'Honda che Geoff Brabham dovrebbe mostrare sulla sua March, il Ferrari, il Buick, il Ford/Foyt, il Renault, nomi da non sottovalutare anche se occorrerà un periodo di rodaggio prima di poter raggiungere la competitività. Il 1987 sarà indubbiamente un anno di rinascita completa per il campionato. «La March — ha detto Robin Herd — ha iniziato la costruzione della 87C, completamente nuova nell'aerodinamica e scocca. Sarà pronta per novembre, quando effettuerà prove di collaudo a Phoenix e Laguna Seca. Non dimentichiamo che nell'87 arriverà la Ferrari e dinanzi a questo nome non si può sonnacchiare. Noi lavoreremo come prima ed anche di più per presentare una monoposto all'altezza della situazione. Abbiamo imparato molto dalla March 86». Secondo gli esperti, l'anno prossimo sarà quasi difficile trovare differenze tra la Lola e la March. Ma il titolare di questa ultima precisa: «Basterà osservare i "roll bar" e le sospensioni per distinguerle. La March ha il "roll bar" a forma di piramide, quello della Lola, invece, è curvo. Il musetto della March è più appesantito». La geometria delle sospensioni è totalmente diversa. La March usa «rocker arms» che consentono di piazzare le sospensioni in posizione orizzontale, la Lola ha sospensioni più classiche a triangolo. «Ma il 1987 — conclude Herd — sarà un anno di rivelazioni». Una innovazione nella March che ha trovato dissenzienti i capi della Cart ma favorevoli quelli della Usac (Indy) è stato il posizionamento delle due wastegates. Il turbo infatti è stato girato a 90° in modo da aspirare aria dal centro del motore anziché lateralmente offrendo quindi un miglior baricentro. La Lola, disegnata da Nigel Bennett conserva una sola wastegate mentre il turbo è montato nella parte bassa dello chassis, offrendo così un profilo posteriore molto più basso e filante. Anche la Pontiac, seguendo l'esempio della Buick sta elaborando il V8 già montato nella Corvette apriorica di Indy e potrebbe fare il suo esordio a fine d'anno. Una prima prova segreta su scocca March ha avuto luogo lo scorso mese ed il portavoce della Casa di Detroit si è detto: «lieto e fiducioso». La F. Indy, dunque, entra in un ordine di idee nuove grazie soprattutto all'avvento della Ferrari, della Porsche e delle altre Case le quali stanno vedendo nel campionato americano uno sbocco importante verso traguardi pubblicitari ad alto potenziale.

Lino Manocchia

I 33 AMMESSI AL VIA

Rick Mears (March Cosworth) 348.876 kmh	Danny Sullivan (March Cosworth) 346.549 kmh	Michael Andretti (March Cosworth) 345.165 kmh
Bobby Rahal (March Cosworth) 343.601 kmh	Al Unser Jr (Penske Chevrolet) 341.582 kmh	Kevin Cogan (March Cosworth) 340.982 kmh
Tom Sneva (March Cosworth) 340.911 kmh	Roberto Guerrero (March Cosworth) 340.425 kmh	Al Unser Sr. (Lola Cosworth) 340.356 kmh
Ed Pimm (March Cosworth) 339.296 kmh	Emerson Fittipaldi (March Cosworth) 338.271 kmh	Johnny Rutherford (March Cosworth) 338.243 kmh
Randy Lanier (March Cosworth) 337.832 kmh	Pancho Carter (Lola Cosworth) 337.302 kmh	Jacques Villeneuve (March Cosworth) 336.919 kmh
Danny Ongais (March Buick) 336.535 kmh	Josele Garza (March Cosworth) 336.182 kmh	Tony Bettenhausen (March Cosworth) 336.173 kmh
Arie Luyendick (Lola Cosworth) 334.367 kmh	Geoff Brabham (Lola Cosworth) 333.194 kmh	A.J.Foyt (March Cosworth) 343.058 kmh
Raul Boesel (Lola Cosworth) 339.824 kmh	Scott Brayton (March Buick) 334.799 kmh	Phil Krueger (March Cosworth) 334.588 kmh
Chip Ganassi (March Cosworth) 334.012 kmh	Jim Crawford (March Buick) 336.137 kmh	Rick Vogler (March Cosworth) 334.815 kmh
Johnny Parsons (March Cosworth) 334.501 kmh	Gary Bettenhausen (March Cosworth) 337.497 kmh	Mario Andretti (Lola Cosworth) 341.590 kmh
George Snider (March Cosworth) 336.321 kmh	Roberto Moreno (Lola Cosworth) 337.035 kmh	Dick Simon (Lola Cosworth) 329.879 kmh

Cambia ancora lo schieramento

Fra i 33 partenti ci sono anche sette suoi vincitori: Mears, Sullivan, Unser, Unser jr., Rutherford, A.J. Foyt, e Mario Andretti. Lo schieramento di partenza è stato cambiato dopo le prove libere di giovedì, il cosiddetto «carburation day», quando un incidente a quattro ha eliminato tre macchine che così partiranno in ultima fila. Sono quelle di Snider, Moreno e Andretti (quest'ultimo ha avuto un incidente la scorsa settimana). Non è partito Dennis Firestone, ancora sofferente in ospedale, e il suo posto è stato preso dal primo dei non qualificati Dick Simon.

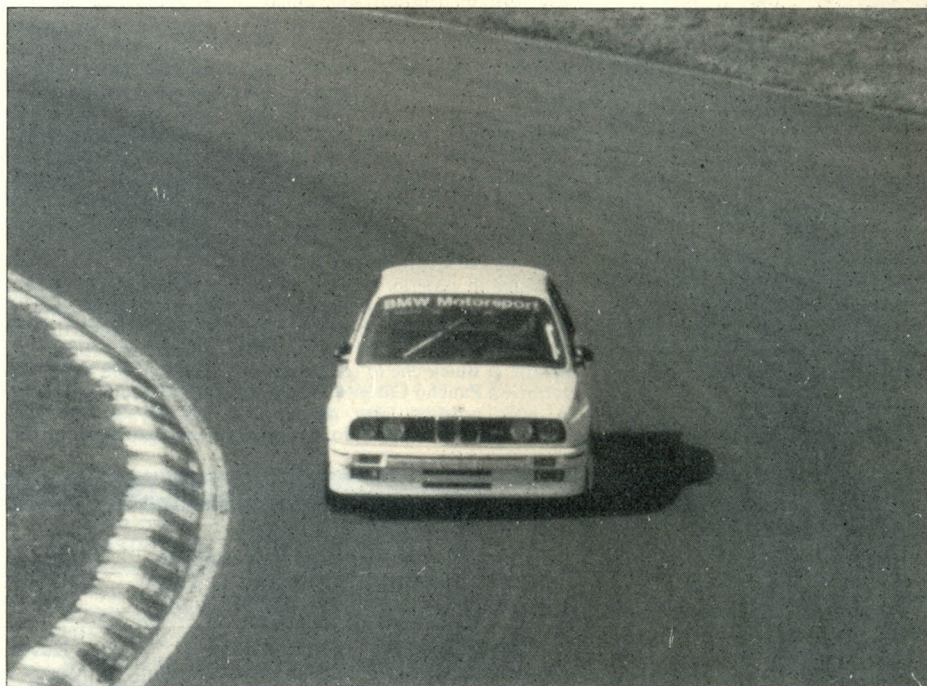
ANTEPRIMA

Al Mugello la Bmw del mondiale turismo '87

Scoperta la M 3

La vettura di Gruppo A della Motorsport ha girato quattro giorni in gran segreto all'autodromo toscano per il primo test in pista. Si trattava della vettura laboratorio che servirà allo sviluppo. Il motore derivato da quello di F.1 eroga già oltre 360 cavalli.

MUGELLO — Dovevano essere delle prove segrete per valutare alla prima uscita in pista il potenziale agonistico della M 3, la vettura della Bmw Motorsport in versione Gruppo A che ha girato all'autodromo del Mugello a porte chiuse da lunedì a giovedì. Nonostante l'assoluto riserbo dei tedeschi, Autosprint è in grado di offrirvi questa succosa anteprima mostrandovi quale sarà una delle armi di punta su cui la Casa bavarese farà affidamento l'anno prossimo nel campionato mondiale turismo. Il team della Motorsport ha portato al circuito toscano solo un esemplare di M 3 da corsa (la versione stradale è stata presentata a settembre al Salone di Francoforte): si trattava della vettura-laboratorio sulla quale i tecnici tedeschi stanno verificando ogni possibilità di sviluppo. Sotto la bianca carrozzeria pulsava il motore 4 cilindri a quattro valvole di 2300 cc, il cui basamento deriva strettamente da quello Bmw utilizzato in F.1. Il propulsore è già in grado di erogare una potenza valutabile intorno ai 260 cavalli, anche se il limite è sicuramente superabile di gran lunga durante il lavoro di sviluppo. Comunque il risultato già ottenuto è incoraggiante se si considera che è già superiore a quello della Mercedes 190 E 2.3-16 che corre in euroturismo, nella 2. divisione, la stessa nella quale sarà omologata anche la M 3 a partire dal 1. aprile 1987. A guidare la linda berlina è stato chiamato l'ingegnere Richer, valido tecnico collaudatore della Bmw Motorsport che ha condotto una serie impressionante di prove, e senza peraltro andare alla ricerca di prestazioni cronometriche di rilievo. Rispetto alla M 3 stradale erano molte anche le modifiche esteriori: innanzi tutto l'aspetto grintoso della macchina è stato accentuato dall'adozione dei codolini ai parafranghi che hanno permesso di montare cerchi Bbs da 16", anteriormente c'era un ampio spoiler, mentre in coda era apparso un vistoso alettone con due pinne laterali piuttosto ampie. All'interno sono stati tolti tutti gli allestimenti per alleggerire al massimo la struttura, ed è stata ampliata la strumentazione. Se la M 3 saprà mantenere le promesse dovrebbe diventare una vettura in grado di puntare all'assoluto: dovrebbe arrivare a disporre di una potenza di 130 Cv/litro, che, unita al basso peso consentito per le vetture della classe fino a 2500 cc (960 kg), le permetterebbe di inserirsi tranquillamente nel discorso di vertice. È questo valore di



potenza che i tecnici della Bmw cercheranno di ricavare durante l'estate. La M 3 Gruppo A ha mostrato di possedere già una buona tenuta di strada: l'inserimento e la percorrenza delle curve sono apparsi molto indicativi. Vista la frequenza con cui la vettura è scesa in pista (sequenze di cinque giri inframmezzate da soste ai box) è sensato supporre che già di base la

berlina M 3 sia a un buon standard di messa a punto. La vettura effettuerà ancora una seduta di collaudo segreta molto probabilmente a Hockenheim, durante la quale saranno provate tutte le modifiche suggerite dalla spedizione toscana. Poi la vettura sarà affidata ai piloti della Motorsport impegnati nell'euroturismo per lo sviluppo definitivo. La M 3 andrà ad animare un confronto che sulla carta si annuncia interessante per la stagione 1987. Infatti l'anno venturo nel mondiale della specialità oltre alla Mercedes 190E 2.3-16, la classe fino a 2500 del Gruppo A, registrerà il ritorno in grande stile dell'Alfa Romeo con il modello 75 Turbo, la cui potenza dovrebbe essere di 280 Cv grazie al motore 4 cilindri di 1779 cc turbo, che in base al rapporto di correzione di 1,4 fa rientrare la 75 nella classe fino a 2500 cc. Tuttavia tale rapporto potrebbe subire un correttivo nell'87, passando al valore di 1,7: in tal senso la cilindrata della 75 sarebbe di 3029 cc, quindi la vettura dell'Alfa Romeo dovrebbe correre con un peso superiore ai 960 kg perdendo così il vantaggio rappresentato dal positivo rapporto peso/potenza a tutto favore della M 3 che già al debutto potrebbe riservare delle sorprese. Il futuro è già incominciato. □


La scheda Bmw M3

Queste le caratteristiche tecniche della Bmw M3 Gr. A vista al Mugello. Telaio: carrozzeria tipo berlina, due porte. **Dimensioni:** lunghezza 4360 mm; larghezza 1675 mm; carreggiata ant. 1412 mm; carreggiata post. 1434 mm. **Peso:** 975 kg. **Sospensioni:** ant. montate a snodo unico con variazione dell'incidenza, mollone eccentrico, barra antirollio; post. individuale con bracci obliqui, molle e ammortizzatore separato, barra antirollio. **Impianto frenante:** 4 freni a disco autoventilati, con pinza a pugno a tampone unico. **Cerchi:** Bbs 9x16. **Pneumatici:** Pirelli. **Motore:** posizione longitudinale; 4 cilindri in linea, 4 valvole per cilindro. **Cilindrata:** 2302 cc. **Alesaggio x corsa:** 93,4x84 mm. **Rapporto di compressione:** 11:1. **Alimentazione:** iniezione elettronica Bosch Lm Motronic. **Potenza:** 260 cv a 7500 giri/minuto. **Cambio:** 5 marce + RM.



Ecco le prime immagini dell'arma con cui la Bmw entrerà in lizza nel mondiale turismo nell'87: si tratta della M3 in versione Gruppo A che ha provato in gran segreto al Mugello. Sopra: la vettura denota l'aspetto corsaiolo con i codolini e l'ampio alettone posteriore. A lato: una visione tre-quarti anteriore della Bmw che monta il motore da 2300 cc con il basamento di derivazione F.1. Sotto: la bisarca della Motorsport e della Pirelli tedesca presente ai test. Nell'altra pagina: la M3 guidata dall'ingegner Richter, in curva mostra già buone doti di messa a punto, specie nel veloce





IN COPERTINA/In una gara che ha assunto una sua precisa fisionomia fin dalla partenza, con Prost e Berger fuori gioco pur se rimasti in gara, Nigel ha fatto tutto da solo: prima ha sbagliato e poi ha recuperato il suo errore andando a vincere il suo terzo gran premio e rivendicando, grazie al balzo in classifica, il suo buon diritto a essere il leader della Williams

di Daniele Buzzonetti

COLPO DI MA



ANSELL

SPA — Qualche volta riserva giornate terribili, poi, per incanto, la Formula 1 ritrova la propria immagine affascinante e ricca di emozioni. Il Gran Premio del Belgio non ha certo fatto dimenticare la tragedia di Elio De Angelis al «Ricard» ma con una gara combattuta e ricca di colpi di scena ha onorato nel migliore dei modi il pilota scomparso. La Formula 1 deve essere in gran parte spettacolo e questa volta sul circuito delle Ardenne i motivi di lotta non sono mancati. A cominciare dal via, quando in una serie di «tamponamenti» sono usciti di scena almeno due dei possibili protagonisti

segue



Colpo di Mansell

segue

sti. Chissà, forse esiste una legge non scritta che protegge lo spettacolo nei Gp e che qualche volta viene rispettata alla lettera. Senza Prost e la sua McLaren-Porsche, rimasta sempre nelle posizioni di rincalzo per il ritardo dopo l'incidente multiplo, tutto è stato più semplice per gli altri protagonisti. I tempi in prova con vetture in condizione-gara, avevano fatto temere l'ennesima passeggiata di Prost ma il destino ha agito diversamente: forse non è giusto ringraziarlo per averci regalato uno spettacolo che altrimenti avrebbe potuto essere inferiore ma la realtà è questa. Con Prost fuori dalla lotta per la vittoria, ha dato spettacolo inizialmente Nelson Piquet ma il suo è stato un fuoco di paglia perché è stato costretto a fermarsi con il motore rotto: non è il suo momento anche se in prova ha dimostrato di non attraversare un momento opaco, come la gara di Montecarlo faceva magari pensare. I motori Honda non vogliono però assisterlo e la sua speranza è che la Casa giapponese corra ai ripari perché, vittoria di Mansell a parte, le rotture sono state numerose anche in prova. Lo spettacolo vero lo ha dato però Nigel Mansell che ha confermato di essere un pilota magari con un certo estro bizzarro ma di classe. Inizialmente era secondo, poi si è



Sopra: lo scatenato Johansson ha superato il compagno di squadra Alboreto (FotoAmaduzzi). A lato: Rosberg è costretto alla resa dal suo motore Tag. Sotto: poca fortuna per Patrese e Nannini: il primo è dovuto partire dai box, il secondo si è dovuto ritirare per il cambio (FotoColombo)



Sursum cordola

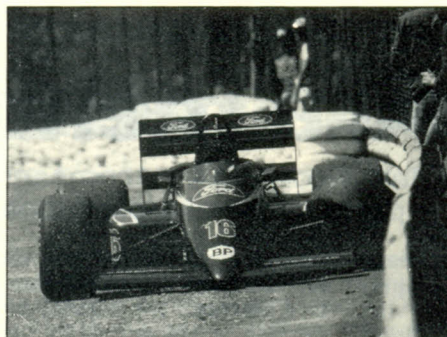
DOPO tanto cercare e tantissimi arrivi, alla Ferrari hanno finalmente trovato l'uomo giusto, l'infalibile Pat Garrett che, ancora una volta, ha sconfitto Billy the KKKid. Si temeva che il team di Maranello fosse giunto a Spa solamente per passare le acque ma forse è passata la paura. Anche quella di Johansson che quando ha visto il cartello «slow» esposto al box ha pensato che siccome stavano andando bene Piccinini avesse organizzato una festa danzante per la sera. In molti si sono stupiti del fatto che Alboreto non abbia effettuato la sosta per il cambio delle gomme. Interrogato in proposito il milanese ha ribattuto: «Squadra che vince non si cambia», poi, sottovoce: «Non sono mica matto: per una volta che sto andando...». Chi invece non è rimasto per nulla stupito dell'ottimo comportamento della Ferrari è stato l'ingegnere Tomaini: «Ma non sapete che noi siamo Ferrari S.p.A.?». Per nulla preoccupati i tecnici dell'Honda secondo i quali Confucio ha detto che «Un Mansell lava l'altro». Molto contento Streiff al quale i responsabili delle riprese televisive hanno offerto un posto di cameraman. «L'unico problema — gli hanno detto — è che dovrai stare a terra». «Tanto...», è stata la risposta. Berger e Prost, subito dopo il via, hanno ingaggiato una prova di Force, quella di Tambay, che ne è uscita malissimo. Il presidente della Fisa ha poi comunicato che poiché le Balestre sono vietate, d'ora in poi si farà chiamare Jean-Marie Pullrod.

Alfredo Maria Rossi

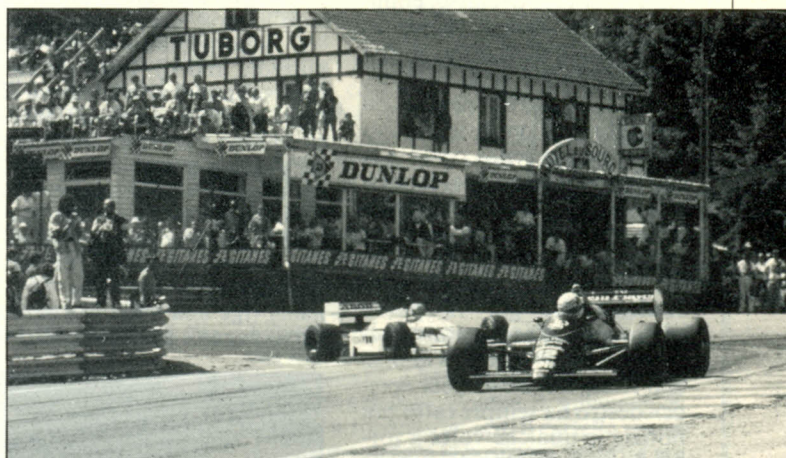
«inventato uno svarione» in una chicane ed è stato costretto a rimontare. Non si è però perso d'animo e dopo i cambi di gomma a metà gara, ha avuto in mano la situazione. Un fatto che denota anche la competitività, peraltro non certo misteriosa, della Williams-Honda che in versione gara è spesso sul piano della McLaren o per lo meno le è molto vicina. Sui lunghi curvoni di Spa, la Williams ha sfruttato probabilmente meglio della Lotus le gomme Goodyear semimorbide (tipo «C»), le stesse montate da Senna. Quest'ultimo è stato però condizionato dall'usura anomala proprio di una gomma (la posteriore sinistra) a causa della confusione generata dall'incidente al via. In questo modo Senna è stato costretto a «soffrire» e dopo qualche tentativo iniziale non è più stato in grado di competere per il primo posto: «Per me si è trattato di un miracolo — ha detto poi al termine della corsa — È un risultato che non mi aspettavo dopo tanti problemi in prova. Devo infatti riconoscere che se la gara avesse avuto uno svolgimento normale, non avrei potuto fare molto contro la McLaren e contro la Williams di Piquet. I ritiri mi hanno facilitato e nel finale di gara ho tirato anche un po' i remi in barca perché con Mansell era davvero inutile «spingere». La sua vettura era più veloce e non ci sarebbe stato niente da fare. Il computer non mi ha affatto segnalato problemi di consumo ma davvero di più non potevo fare». Tuttavia la sua vettura al controllo pesa solamente 542 chilogram-

mi. In realtà il vero problema di Senna è stato di carattere tecnico: la sua Lotus era infatti equipaggiata con sospensioni posteriori tipo '85 per un problema ai portamozzoni che non è stato possibile risolvere in tempo. Così in prova non ha potuto utilizzare i variatori di assetto; in gara il problema è stato minore ma ha comunque influenzato il suo rendimento. Con Senna bloccato, sono tornati a sognare i tifosi della Ferrari che finalmente hanno conosciuto una giornata non priva di soddisfazioni. Stefan Johansson è salito sul podio dopo una corsa bellissima ed è arrivato a sfiorare un «colpaccio», cioè un secondo posto ai danni proprio di Senna. Comunque, l'importante è che le Ferrari siano tornate protagoniste, se non proprio di primo piano, in grado comunque di vivacizzare le corse. Il piccolo «miracolo» è forse anche opera delle turbine Garrett, utilizzate in corsa al posto delle usuali Kkk. Le infinite rotture nei Gp precedenti hanno convinto la Ferrari a cambiare, anche a causa di un appoggio che da parte della Casa tedesca (che è di proprietà della Daimler Benz) è sempre stato molto tiepido. Il «trapianto» non è riuscito subito nel migliore dei modi e d'altronde ci si sarebbe meravigliati del contrario. In prova sono state utilizzate ancora le Kkk che forniscono potenza maggiore e «risposta» migliore ma certamente si tratta solo di un lavoro di adattamento che non dovrebbe essere lungo. Quando il motore avrà il rendimento di prima con la robu-

stezza che sembra possedere con le Garrett, la situazione potrà anche migliorare. Purtroppo c'è ancora molto da fare sotto il profilo dell'assetto e non sembra un problema di facile soluzione, almeno su certi circuiti. I dubbi legati a questo particolare hanno d'altronde invitato i piloti ad una scelta di gomme differente che forse è alla base della corsa meno brillante di Alboreto. Quest'ultimo è infatti partito con Goodyear tipo «B» (dure) mentre Johansson aveva le «C» semimorbide. È vero che Michele non si è fermato per il cambio ma con le gomme più tenere avrebbe potuto certamente fare di più, tenendo anche conto che al via è stato bloccato dall'incidente e che gli si è perfino spento il motore. Con la discesa il problema è stato risolto ma il tempo perso è stato notevole. Nel finale, i due piloti sono stati anche protagonisti di un «duello in famiglia» che è servito a risvegliare i tifosi ma Johansson con gomme tenere non poteva certo avere problemi pur se un piccolo difetto al motore (perdita di colpi) gli ha impedito di tentare un possibile attacco a Senna. Consola anche che le Ferrari siano arrivate con oltre 10 litri di benzina nel serbatoio, segno che il consumo non è un problema e fra tre settimane la F.1 si trasferirà sul «terribile» circuito di Montreal, dove il consumo è a livelli abissali. Arriverà una soddisfazione anche maggiore per gli appassionati delle «rosse»? □



A sinistra: così si è ridotta la Force di Tambay nell'incidente subito dopo il via. Sotto: Senna è davanti a Mansell ma presto l'inglese scatterà al comando (FotoVillani)



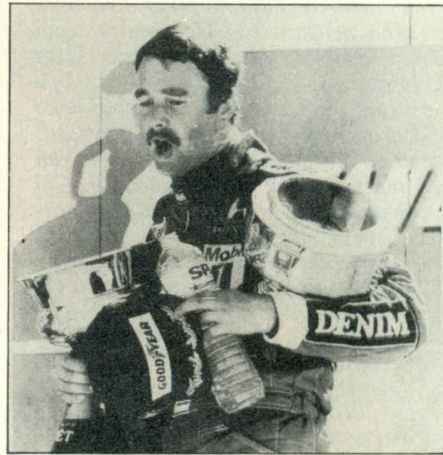
IL PERSONAGGIO/Mansell dedica il successo al pilota romano

«Alla memoria di Elio»

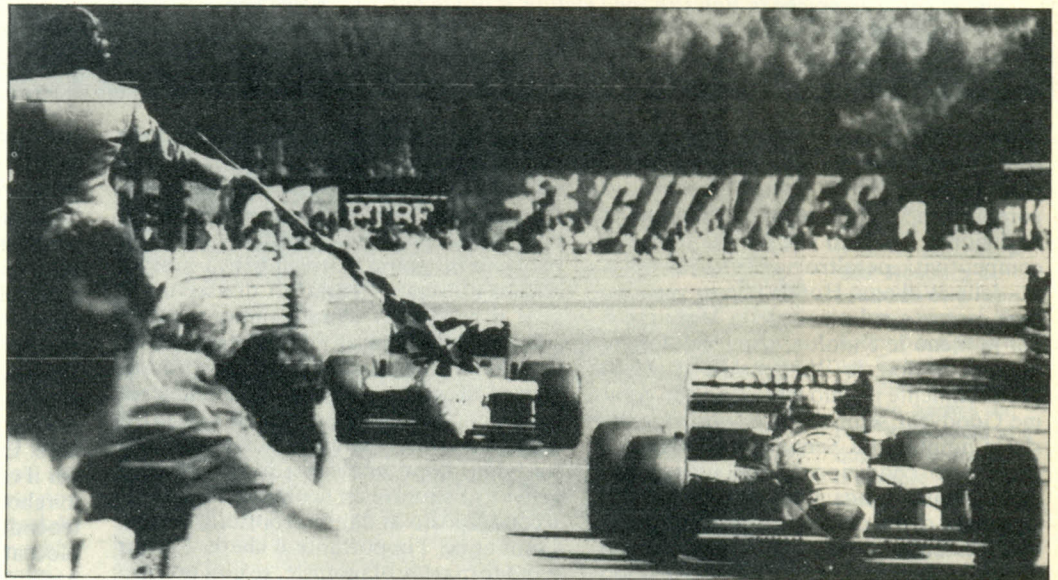
L'inglese ha voluto ricordare l'ex compagno di squadra che lo ha aiutato agli inizi. Ora si sente pronto per puntare al titolo iridato anche se non manca la valida concorrenza

SPA - Da buon inglese tiene particolarmente alla propria privacy, eppure è uno dei piloti più discussi degli ultimi anni. È dotato di classe, eppure sa solo essere veloce in determinate situazioni. A Spa Nigel Mansell si è rivelato, almeno in parte, perché ha ottenuto una vittoria da ragioniatore pur senza perdere la sua fama di pilota estroso. Di sicuro non ha il complesso della seconda guida, pur essendo cresciuto alla Lotus di Elio De Angelis, quando quest'ultimo era già un pilota affermato, ed essere stato successivamente alla Williams con Keke Rosberg, il cui « piede » destro ha sempre fatto più notizia (e qualche volta a torto) degli exploit del flemmatico britannico. Poi alla Williams è arrivato Nelson Piquet che ha una personalità nettamente più estroversa di Mansell e quest'ultimo è stato, non diciamo dimenticato, ma certamente preso in considerazione solo in determinati momenti. Eppure Mansell ha una personalità altrettanto notevole, pur esprimendosi in modo nettamente diverso. È meno personaggio, in certi casi non lo è affatto, ma è un uomo sensibile e lo ha dimostrato nel dopo corsa: «**Prima di raccontarvi la gara** — ha dichiarato — **voglio dire che intendo dedicare questa vittoria a Elio De Angelis, un caro amico più che un collega. Ho imparato molto da lui quando sono arrivato in F.1 alla Lotus. Sono molto emozionato mentre sto dicendo questo e non voglio nemmeno dimenticare Frank Williams: darei non so cosa perché potesse essere con noi ai Gran Premi fra qualche tempo**». Un pilota veloce, ma anche un grande uomo. Fuori dall'abitacolo sembra piuttosto flemmatico ma è dotato di un certo spirito e lo ha dimostrato proprio a Spa, raccontando la propria corsa: «**Eh sì, al quinto giro l'ho fatta grossa.**

Non so nemmeno io come sia arrivato lungo a quella "fermata d'autobus" (in inglese, ha definito la chicane della sua escursione con il termine "bus stop", forse perché a Spa le "S" assomigliano a curiose piazzole, n.d.r.), fatto sta che sono saltato in aria e temevo di finire contro il guard-rail. Invece mi sono ripreso e sono finito sul gradino più alto del podio. Mi dispiace che la festa con lo Champagne non sia stata particolarmente brillante. Non sono andato più in là di uno spruzzetto perché alla Williams vige una legge ferrea: lo Champagne è per i meccanici e



A lato: Mansell sul podio: l'inglese non ha faticato molto a vincere in pista mentre è sembrato in difficoltà nel non perdere coppe, cappellino, acqua minerale e champagne. Sotto: il pilota della Williams mentre taglia vittorioso il traguardo di un Gran Premio per la terza volta nella sua carriera (FotoAnsa)



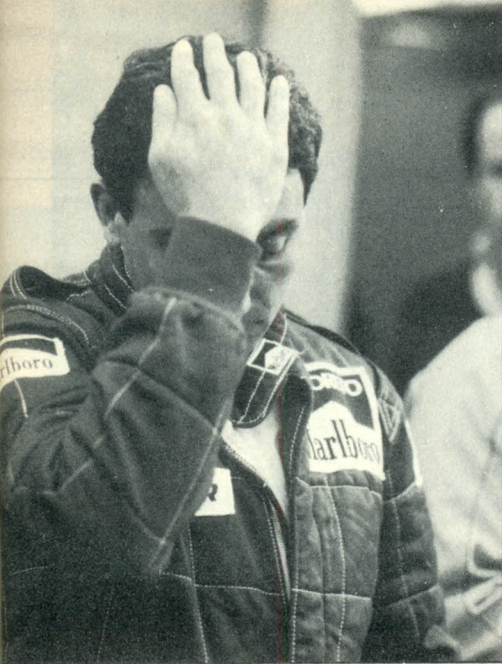
a loro l'ho portato davvero volentieri».

CON LA vittoria di Spa, Nigel Mansell si è anche «vendicato» della beffa subita al Gran Premio di Spagna, quando non è riuscito a battere Senna, dopo una battaglia furibonda, per una inezia. Ha ammesso che il fatto di avere battuto Senna gli ha fatto piacere ma forse gli è mancata la lotta, quella che a lui piace tanto e che spesso lo ha visto protagonista (chi può dimenticare, ad esempio il Gran

Premio d'Australia dell'85?) proprio con l'altrettanto focoso brasiliano: «**A parte lo svavione iniziale, è andato tutto tranquillamente e per fortuna sono rimasto fuori dall'incidente al via. Il cambio delle gomme è stato eccellente e anche quando Senna mi era davanti non c'erano problemi, perché mi ero accorto che aveva problemi con i pneumatici. Mi sono «svegliato» negli ultimi tre giri, quando Patrick Head mi ha parlato via-radio, ricordandomi di guardare i consumi, perché secondo lui potevo**

avere problemi. Ho controllato e mi sono reso conto che potevo proseguire bene. All'ultimo giro invece, mi ha preso un mezzo accidente perché ho avuto l'impressione che il motore "tossisse", chiaro sintomo di mancanza di benzina. Però ho finito bene e non credo che l'aria fresca nel serbatoio abbia potuto aiutarmi... Bene, ora posso concentrarmi per il campionato, sono in lizza anche io anche se sarà davvero dura con tanti avversari. Credo che ci sarà da divertirsi».

Daniele Buzzonetti



IL TEAM/Podio per la Ferrari con le Garrett

Scatta il rosso

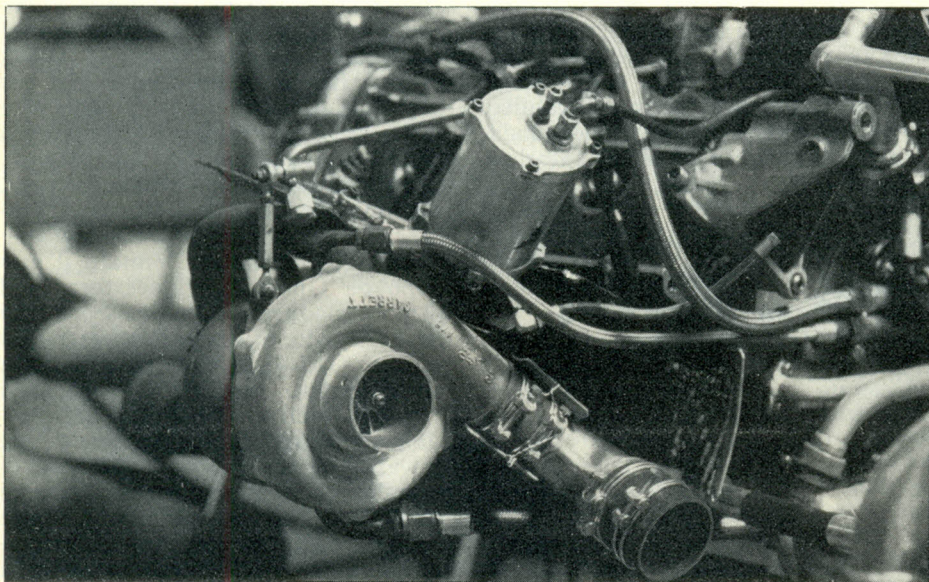
Dai box volevano bloccare la rimonta quando Alboreto era terzo, ma il pilota svedese non ha visto il cartello «slow»

Sopra: Alboreto doveva essere felice a Spa e invece si rammarica per aver atteso così a lungo la decisione di adottare le turbine Garrett al posto delle KKK: forse avrebbe finito qualche gara in più (FotoAmaduzzi). Sotto: la turbina americana che è parsa più affidabile di quelle tedesche (FotoColombo). In basso, Johansson spiega a Postlethwaite i miglioramenti della Ferrari (FotoColombo)

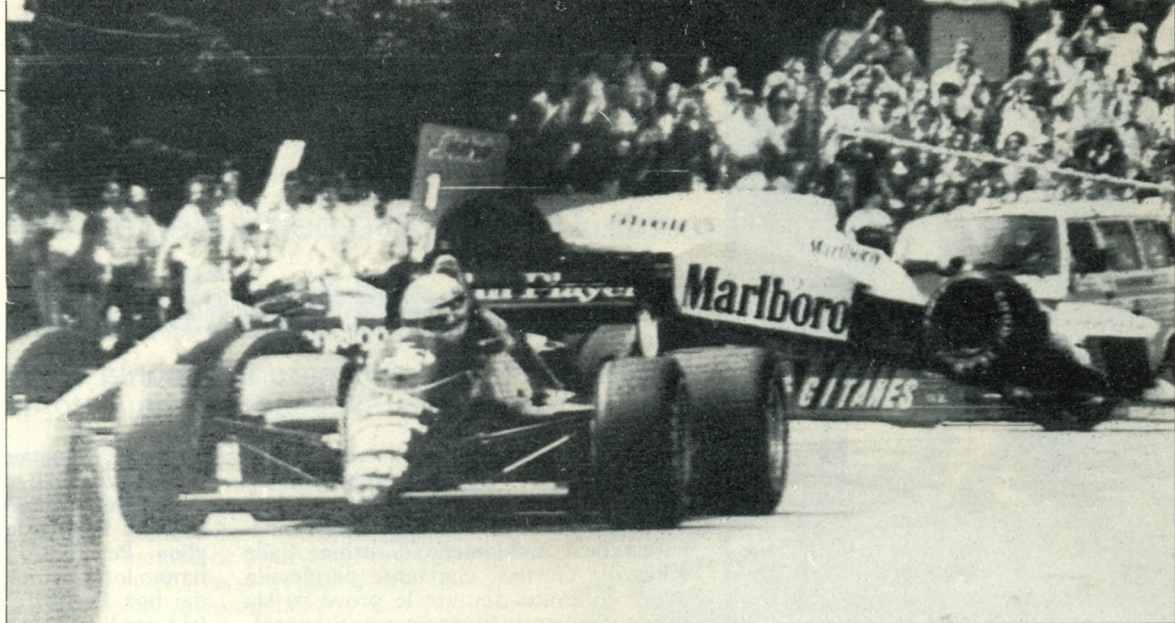
SPA — Finalmente due Ferrari al traguardo: un fatto che non accadeva dal Gp d'Austria del 1985. Non bisogna parlare di ritrovata competitività anche se è innegabile che il cambiamento di turbine, dalle Kkk alle Garrett, che tante perplessità aveva sollevato durante le prove, si sia invece dimostrato un passo avanti, soprattutto ai fini dell'affidabilità. Stefan Johansson è salito sul podio: in un momento in cui il suo valore è stato messo in discussione la cosa è particolarmente significativa. «È stata una gara estremamente difficile. Durante il giro di pre griglia il motore perdeva colpi, specie nelle curve veloci. Per un attimo ho anche pensato di partire con il muletto, ma in quel caso avrei dovuto prendere il via dall'ultima fila. Dopo il primo cambio ho avuto un momento di

difficoltà, le gomme nuove mi davano molto sottosterzo, poi il motore continuava a dare dei problemi. Quando la macchina è diventata più leggera le cose sono andate meglio». Per molto tempo le due Ferrari hanno lottato gomito a gomito: al 37. giro dai box Ferrari è uscito il cartello slow (ridurre l'andatura) una segnalazione che avrebbe costretto Johansson al quarto posto. Per Piccinini si trattava di un segnale usuale: «Non era un vero e proprio ordine. Si voleva evitare che nell'impeto della corsa i piloti si eliminassero con una collisione. Era un invito alla prudenza, alla calma. In quel momento Alboreto era terzo e la segnalazione era rivolta a Johansson». Per lo svedese non c'è stato nessun cartello: «Il seguente non l'ho visto. Ho raggiunto Alboreto, mi sono accorto che era in crisi con le gomme, era stupido che stessi dietro. Sono passato, e Michele non mi ha creato nessun problema». Anche il milanese dà ragione a Johansson: «Sì, il cartello era un invito a mantenere le posizioni, tuttavia ero in crisi con le gomme, Stefan era più veloce ed era giusto che passasse. Non c'è stato nessun duello. In frenata la mia macchina si è scomposta, perché avevo dei problemi. Non ci siamo mai ostacolati». Resta il dubbio sulla tempestività del cartello slow, soprattutto perché Johansson ha poi ridotto il suo ritmo, terminando a meno di sette secondi da Senna un distacco che considerati i guai del brasiliano, poteva anche essere colmato. La Ferrari è apparsa in recupero, sebbene nelle prime posizioni manchino almeno quattro macchine che sarebbero comunque terminate davanti alle Ferrari; le due McLaren, Piquet e Berger. Alboreto ha comunque giocato d'azzardo, se non fosse rimasto coinvolto nella collisione alla prima curva, avrebbe potuto finire oltre il quarto posto. «Prima del via ho deciso di partire con delle gomme molto più dure che mi avrebbero permesso di fare la gara senza soste, a differenza degli altri. Nell'incidente alla Source ho perso tantissime posizioni. Addirittura mi si è spento il motore. Fortunatamente in quel tratto la pista è in discesa e sono potuto ripartire. Gli ultimi giri sono stati difficili, forse era meglio partire con quattro C. Era un rischio che si doveva prendere». Per Postlethwaite, le cose stanno migliorando. «È difficile dire se è merito delle turbine Garrett, è vero che nei due precedenti Gp ci siamo fermati per noie al turbo. Oggi sono soddisfatto del rendimento della macchina. Di regola consumavamo molto le gomme, oggi siamo stati tra gli ultimi a fermarci, abbiamo ottenuto un ottimo bilanciamento rispetto alle prove».

Cesare Maria Mannucci



A lato: alla prima curva è subito il caos. Prost cerca di infilare Berger all'interno e scoppia il finimondo con il francese che vola sulle ruote dell'austriaco. Piquet e Senna, intanto, se la filano via (FotoAnsa). Nell'altra pagina: Arnoux e Rosberg decidono di rientrare in gara contromano (FotoAmaduzzi)



LA CRONACA/Le Williams si sono viste solo dagli scarichi

Honda su Honda

Allo strapotere iniziale di Piquet ha fatto seguito la brillante rimonta di Mansell che ha vinto nonostante un errore nei primi giri. Johansson in testa due giri durante i «pit stop»

di Cesare Maria Mannucci

SPA — Come da copione durante il warm up svettavano le Mc Laren, ma questa volta era Rosberg a precedere Prost. Problemi per Patrese con la trasmissione rotta, mentre una grande incertezza regnava per la scelta delle gomme. Tutte le vetture Goodyear e

Pirelli decidevano per una soluzione semi morbida, da sostituirsi a metà gara. Alboreto era l'unico che partiva cercando di fare tutta la corsa con le stesse gomme. Il via era estremamente caotico: Rosberg sconfinava sull'erba per guadagnare posizioni, ma era al tornante della

Source che accadeva l'incidente. Erano coinvolti Berger, Prost, Tambay, Fabi e Alboreto. Tambay si ritirava, mentre Prost e Berger rientravano ai box per cambiare il musetto e per regolare la sospensione posteriore. Dal caos della Source usciva per primo Piquet seguito da Senna, autore di un'ottima partenza, poi Mansell, Johansson, Dumfries, Laffite e Jones. Si ritirava Danner per cedimento del motore, imitato il giro dopo da Ghinzani. Piquet forzava il ritmo e guadagnava quattro secondi su Senna, mentre Mansell si apprestava ad attaccare la Lotus. Il sorpasso avveniva al terzo giro, tuttavia due passaggi dopo, Mansell scivolava in quarta posizione a causa di un testacoda alla chicane, permettendo a Johansson di installarsi al terzo posto, a dieci secondi da Piquet. Dietro rinvenivano Alboreto e Prost, mentre Berger, anch'esso ripartito dalle retrovie, lamentava noie alla frizione. Alboreto era decimo al primo giro, poi sorpassava Boutsen, Laffite, Jones, risalendo sino al quinto posto, anche grazie ai ritiri di Dumfries per rottura del radiatore e di Rosberg per cedimento del propulsore. Prost per parte sua transitava al primo giro in ventitreesima posizione, poi, a suon di giri più veloci, aveva la meglio su Palmer, Surer, Streiff, Nannini e si installava in sedicesima posizione. Piquet sembrava imprendibile e il suo vantaggio era già di dieci secondi. Dava spettacolo Mansell: l'inglese attaccava Johansson e ne aveva la meglio in cima alla salita della Acque Rosse. Due giri dopo il primo colpo di scena. Abbandonava Piquet con il motore rotto quando

IL MOMENTO CHIAVE/Nell'incidente alla prima curva

Per due non c'è... Prost

SPA — Prima del via Gerhard Berger era insolitamente teso. Per la prima volta partiva in prima fila, tuttavia il comportamento della sua macchina lo avrebbe dovuto porre in una situazione di relativa tranquillità. Al via, dato paradossalmente duecento metri prima di una curva a gomito, è successo di tutto. L'austriaco partiva lentamente e arrivava alla staccata della Source tra Senna e Prost. Il brasiliano era davanti e girava velocemente largo per evitare qualsiasi collisione. Berger stringeva verso l'interno, quando Prost era già dentro con tre quarti di macchina, e l'incidente era inevitabile. Per Berger la colpa era di Prost:

«Io non ho cambiato traiettoria, sono entrato normalmente, la posizione di Senna ci ha ostacolato, ma è stato Prost che è entrato all'interno dove non c'era lo spazio per passare. Mi sono sentito toccare da dietro, e mi sono girato. In quel momento la mia corsa è finita». Di parere opposto è Prost: «Berger ha stretto la traiettoria, quando mi sono infilato all'interno, la mia macchina poteva passare. Credo che la colpa di tutto sia però di Senna, Ayrton è arrivato troppo lungo. Rientrando ha causato la collisione. Senza l'incidente avrei sicuramente vinto. Avevo il motore che tendeva a spegnersi nelle curve, la sospensione era stata dan-

neggiata nella collisione, ma la mia macchina era comunque superiore». In realtà Senna non ha nessuna colpa, ed anzi aveva scelto la traiettoria più scomoda pur di non ostacolare nessuno. «La partenza alla Source è sempre pericolosa. Sono partito meglio di Berger, ma mi sono tenuto largo, per evitare qualsiasi contatto. Io non ho toccato nessuno, ho fatto tutto Berger. Anzi, per stare largo, ho finito per danneggiare la gomma posteriore sinistra che in gara mi ha poi causato tanti problemi». Come dire che la F. 1 ha tante verità, sebbene le responsabilità di Berger siano più che evidenti. (c.m.m.)



Sopra: Surer deve aver vissuto un momento di panico quando in piena velocità si è accorto di aver perduto la ruota anteriore destra. Lo svizzero come se nulla fosse successo si è presentato ai box per montare la gomma che mancava (FotoAmaduzzi). A lato: Alboreto infila l'Arrows di Surer a freni inchiodati dopo una staccatona al limite. Michele finalmente ha concluso una gara dopo una bella rimonta (FotoVillani)

il suo vantaggio aveva raggiunto una punta di dodici secondi. Andava in testa Senna, con Mansell a soli due secondi. La Williams era sensibilmente più veloce, mentre Senna era più a suo agio nelle parti lente del circuito, sebbene disponesse della vecchia sospensione posteriore e la gomma posteriore sinistra si stesse usurando rapidamente. Al diciassettesimo giro, Senna conduceva con due secondi su Mansell, Johansson era staccato a cinque. Alboreto a ventuno, mentre rinveniva in quinta posizione Arnoux che al giro successivo rientrava ai box per cambiare l'alettone posteriore danneggiato nell'incidente della partenza. Al ventunesimo giro Mansell entra-

va ai box per il cambio gomme, ripartendo a tredici secondi da Senna. Il giro dopo era la volta del brasiliano che effettuava un cambio particolarmente rapido riuscendo a ripartire proprio nella scia della Williams. In testa, per i giochi delle soste, era andato Johansson, leader della corsa con sette secondi di vantaggio. Il dominio dello svedese durava solo due giri. Cambiava le gomme in 7"45 ma ripartiva in quarta posizione, a quindici secondi da Mansell. Alboreto occupava allora la terza posizione, a nove secondi da Mansell, ma anche le gomme del milanese cominciavano a degradarsi. Si ritiravano per cedimento del motore, Nannini con il

cambio bloccato in terza e Arnoux sempre per rottura del propulsore. L'incertezza della gara viveva sulla rivalità tra Mansell e Senna anche se la Lotus non dava mai l'impressione di poter impensierire la Williams. Senna si portava a meno di un secondo, otteneva il giro più veloce in 1'59"867, tuttavia Mansell era in grado di rintuzzare tutti gli attacchi. A tenere tutti con il fiato sospeso era Prost. Il francese si riprendeva il primato sul giro in 1'59"282, e risaliva alla settima posizione, alle spalle di uno stupefacente Jones. L'altro deluso dalla Source, Berger, occupava la

segue

Honda su Honda

segue

dodicesima posizione, creando anche considerevoli problemi durante le fasi di doppiaggio. La corsa si giocava in queste battute. Senna capiva che non c'era nulla da fare e il suo distacco saliva a quattro secondi, visto che sul motore Renault pendeva sempre la spada di Damocle dei consumi, che limitava ogni sforzo del brasiliano. Le emozioni venivano dalla Ferrari: Johansson, staccato da Alboreto di sei secondi a causa di un motore che perdeva colpi, recuperava sul compagno di squadra riconquistando la terza posizione al trentottesimo giro, sebbene dai box fosse comparsa la segnalazione di mantenere le posizioni. Prost riusciva a entrare in zona punti



Sopra: il sorpasso di Mansell a Senna mentre poco lontano c'è Johansson, con la Ferrari nuovamente fra i primi (FotoAmaduzzi). A lato: Alan Jones, con la Force a motore Ford, è stato il protagonista di una gara strepitosa: poteva andare a punti se non avesse finito la benzina. Ecco l'australiano precedere Laffite, Alboreto, Boutsen e Brundle. Sotto: il cartello «slow» esposto a Johansson quando lo svedese stava pressando Alboreto che era terzo. Stefan non ha visto la segnalazione e ha effettuato il sorpasso (Villani)

avendo la meglio su un Jones ormai in crisi con i consumi. Si ritirava Rothengatter per rottura del radiatore, Brundle per cedimento del cambio dopo che aveva occupato anche la sesta posizione, Palmer a causa dell'alternatore e De Cesaris il primo pilota ad abbandonare per aver finito la benzina. A cinque giri dalla fine, Patrick Head preoccupato dal ritmo sempre incalzante di Mansell, ricordava via radio al suo pilota di controllare il consumo. Mansell non sembrava tener conto più di tanto di questa raccomandazione tant'è che otteneva il suo giro più veloce, al quarantesimo passaggio, quando il suo vantaggio su Senna era già di sette secondi. A tre

giri dalla fine, Jones veniva beffato dalla mancanza di benzina, ma per il motore Ford era comunque una corsa positiva. Mansell otteneva la sua terza vittoria sebbene nell'ultimo giro il suo motore perdesse molti colpi. Senna con il secondo posto conquistava la leadership del campionato del mondo. Il brasiliano dava anche una dimostrazione di grande strategia terminando la gara con solo mezzo litro di benzina, mentre a Mansell ne erano rimasti cinque. La Ferrari tornava a punti dopo una lunga astinenza. Prost intanto schiumava rabbia: senza l'incidente del primo giro, era sicuro di ottenere la terza vittoria consecutiva. □



LA TECNICA/Valvola by pass agli scambiatori delle Williams

Garrett per il Cavallino

Le vetture di Maranello, in versione gara, hanno impiegato le turbine americane al posto di quelle tedesche della Kkk. Nessun rinforzo supplementare per l'alettone della Brabham

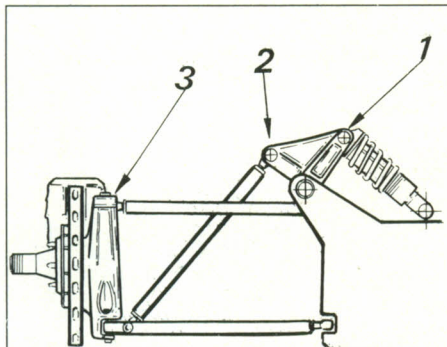
Testi e disegni di **Giorgio Piola**

SPA — Non si sono viste solo le nuove turbine americane Garrett sulla Ferrari in Belgio. Infatti la Casa di Maranello ha anche proposto una nuova sospensione posteriore. Meno mobili, se pur non bloccate, la paratie laterali degli alettoni della Benetton, che è anche tornata ai vecchi freni. Quello dei freni è stato comunque un leit-motiv di diversi team sulla pista di Spa, ma ecco cosa di nuovo hanno presentato le varie squadre.

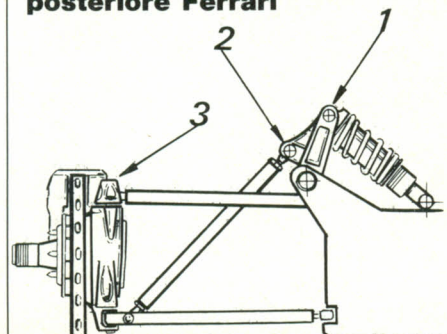
FERRARI

F1/86/89 Michele Alboreto
F1/86/90 Stephan Johansson
F1/86/91 «muletto»

Debutto ufficiale, nelle prove non cronometrate di venerdì, delle turbine Garret sulle due vetture da gara, la macchina di scorta montava invece le Kkk. Le turbine americane, per il momento, sono utilizzate solo sui motori non da qualifica ed in gara essendosi dimostrate più affidabili delle Garrett nelle prove private di Fiorano. Per le qualifiche, invece, vengono usate ancora le tedesche Kkk in attesa di nuovo materiale dalla Casa americana. Da rilevare delle novità, sempre sulle due vetture da gara, a livello della sospensione. Nuovo il bilanciante superiore dello schema a puntone, con un attacco diverso del puntone stesso. Nuovo è anche il portamozzo scatolato in un unico pezzo. Venerdì, durante le prove, è stata levata la valvola a farfalla all'ingresso delle prese d'aria delle turbine che era stata introdotta a Montecarlo. Alboreto ha utilizzato il muso versione Monaco vale



Nuova sospensione posteriore Ferrari



Vecchia sospensione posteriore Ferrari

Sulle due Ferrari da gara è apparsa una nuova sospensione posteriore che permette un diverso rapporto dello schema. Come si vede confrontando i due schizzi, nuova e vecchia sospensione, è stato cambiato il punto di attacco dell'ammortizzatore (1) e del puntone (2) mediante l'utilizzo di un nuovo bilanciante (che fra l'altro fuoriesce maggiormente dalla carrozzeria). Nuovo anche il portamozzo non più in due pezzi, come nella vecchia soluzione, ma in un unico pezzo scatolato.

a dire con lo «zoccolo» che va ad annullare lo scalino presente nella parte inferiore del muso della F1/86. Johansson invece ha conservato la soluzione originale. Venerdì pomeriggio è arrivata una quarta monoposto, la 88, destinata ad andare in Inghilterra per delle prove di gomme. Sul secondo camion c'erano anche dei motori da gara di scorta.

BENETTON

B186/3 Teo Fabi
B186/2 Gerhard Berger
B186/1 «muletto»

In questo circuito, non molto impegnativo per gli impianti frenanti, le Benetton sono tornate alle pinze Ap al retrotreno messe orizzontalmente nella parte inferiore del disco. Le paratie laterali

degli alettoni anteriori continuano ad essere fissate in maniera non del tutto perfetta, anche se ora la loro possibilità di movimento è ridotta ad uno-due centimetri nella zona posteriore. Come a Montecarlo è stata usata la versione con i tromboncini lunghi del 4 cilindri Bmw. Diversa posizione per il distributore dell'iniezione era angolato di 45° per ovviare a vuoti di potenza e fenomeni di spegnimento accusati in precedenza dai propulsori tedeschi.

BRABHAM

Bt55/4 Riccardo Patrese
Bt55/3 «muletto»

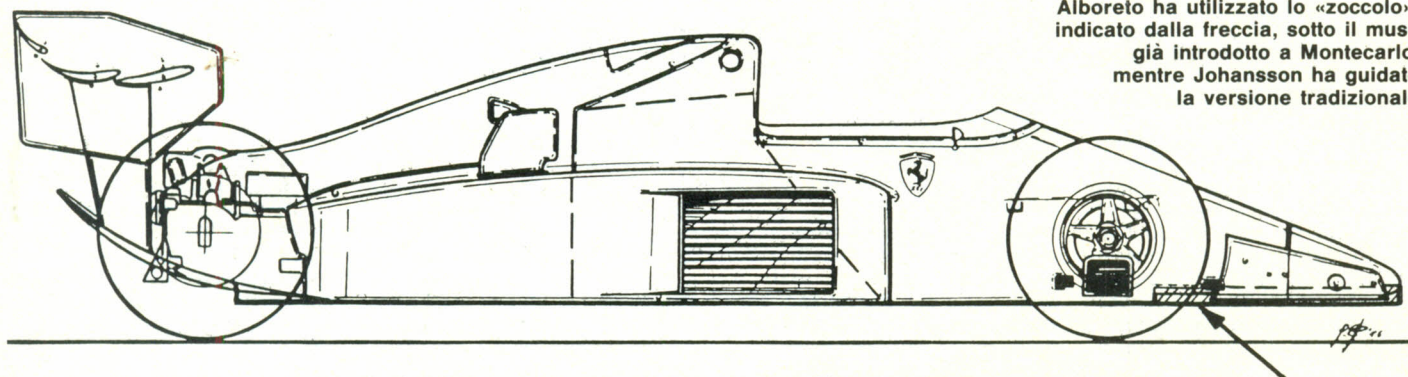
Solo due monoposto ai box Brabham, a disposizione di Patrese. La macchina andata distrutta nel terribile incidente del Paul Ricard era la numero 2, fatta arrivare apposta dall'Inghilterra. L'unica novità sulle Brabham riguardava la forma delle pance ritornate alla versione originale cioè con la presa di entrata stretta, versione circuiti veloci. Per il resto le monoposto avevano la stessa disposizione degli accessori vista a Montecarlo. Nessun rinforzo è stato aggiunto all'alettone posteriore che sempre più sembra essere stato all'origine dell'incidente del povero Elio De Angelis. Gordon Murray non si è fatto vedere a Spa.

WILLIAMS

Fw11/4 Nelson Piquet
Fw11/2 Nigel Mansell
Fw11/3 «muletto»

Ai lati delle paratie laterali degli alettoni anteriori sono comparse

segue

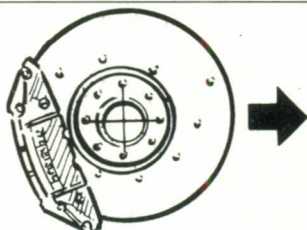


Alboreto ha utilizzato lo «zoccolo», indicato dalla freccia, sotto il muso già introdotto a Montecarlo, mentre Johansson ha guidato la versione tradizionale

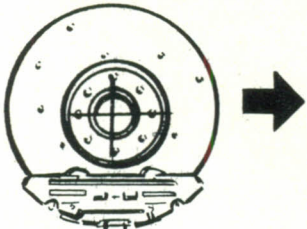
Garrett per il Cavallino

segue

delle piccole bandelle di materiale abbastanza flessibile per sigillare meglio questa zona al suolo. Novità anche a livello degli accessori del turbo con nuovi scambiatori di calore dotati di una valvola bypass e di un sensore di pressione, in modo da permettere all'aria di essere mandata, con valori al di sotto di una determinata pressione, direttamente senza dover passare attraverso gli scambiatori di calore. Questo per migliorare i



In Belgio le Benetton sono tornate alle pinze Ap al retrotreno (sotto). Da notare che le Brembo (sopra) viste nel Gp di Monaco erano montate a monte dei dischi, mentre le pinze inglesi sono montate nella parte inferiore



tempi di risposta delle turbine. Questi dispositivi erano già stati usati in prove private dalla Williams. Su una vettura c'erano i doppi dischi dei freni.

LOTUS

98T/3 Ayrton Senna
98T/2 Johnny Dumfries
98T/1 «muletto»

Nulla di nuovo sulle Lotus o meglio un ritorno alla soluzione dello scorso anno per la sospensione posteriore. Ducarouge ha infatti scoperto che all'origine dei guasti lamentati ai cuscinetti delle ruote posteriori vi erano i nuovi portamozzoni con il quadrilatero nella parte superiore ed il triangolo inferiore. In attesa dei nuovi pezzi più robusti su tutte e tre le Lotus sono state quindi montate le sospensioni dello scorso anno con lo schema invertito. La cosa più importante è però il fatto che tale schema non è compatibile, per esigenze di spazio, con il

montaggio dei correttori di assetto. Venerdì sono arrivati dall'Inghilterra i nuovi pezzi per la sospensione posteriore, ma la squadra ha deciso di qualificarsi con la vecchia soluzione. Sono stati montati alettoni posteriori più piccoli, mentre all'avantreno sono stati conservati i deviatori di flusso dietro le ruote anteriori e messe delle bandelle flessibili alle paratie laterali degli alettoni.

McLaren

Mp4/2C/3 Alain Prost
Mp4/2C/2 Keke Rosberg
Mp4/2C/4 «muletto»

Nuova scocca per la McLaren, la quarta della serie 86, il primo esemplare verrà utilizzato d'ora in avanti solo nei test privati. Presto dovrebbero arrivare grosse novità inerenti al 6 cilindri Porsche. Ron Dennis prevede l'impiego di cose nuove già dalla prossima gara in Canada, mentre i tecnici di Stoccarda sono più cauti. Qualcosa è già stato provato in Inghilterra e verrà ulteriormente collaudato a Brands Hatch e a Hockenheim prima della trasferta nord-americana. Solo se i test andranno bene potremmo vedere qualcosa di nuovo a Montreal. Vi saranno anche delle migliori a livello vettura, prima dei circuiti europei ultra veloci.

LIGIER

Js27/1 Jacques Laffite
Js27/4 René Arnoux
Js27/3 «muletto»

Niente sospensioni idrauliche, che dovevano essere provate subito dopo Montecarlo al Paul Ricard sulla macchina numero 4. Gli esperimenti verranno fatti nelle prossime sessioni di prove libere in Inghilterra e Germania.

TYRRELL

015/1 Martin Brundle
015/2 Philippe Streiff
014/3 «muletto»

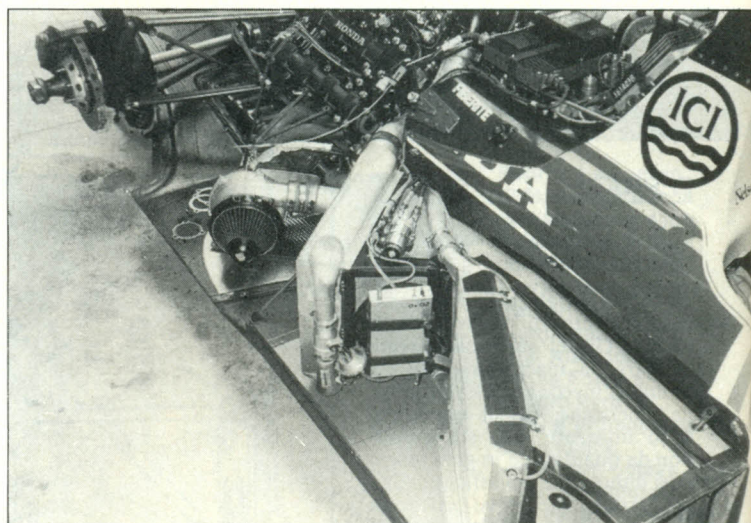
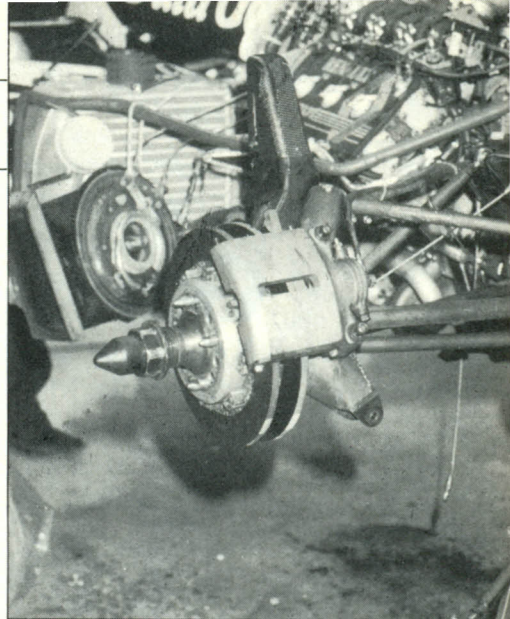
Su tutte e due le nuove vetture (il muletto è una monoposto del vecchio tipo) c'è una presa d'aria aggiuntiva nel cofano motore per raffreddare meglio la centralina elettronica. Sulla monoposto di Brundle sono stati montati i doppi dischi in carbonio con le pinze singole della Ap provate con successo al Paul Ricard da entrambi i piloti. Questi dispositivi saranno utilizzati quasi sicuramente a Detroit.

Haas

Th12/4 Alan Jones
Th12/2 Patrick Tambay
Th12/3 «muletto»

Nuova macchina per Alan Jones mentre Tambay è passato sulla monoposto numero 2 usata a Montecarlo dall'australiano. Novità a livello motore, 5 i propulsori da gara, con parecchie cose

A fianco: sulla Tyrrell di Brundle sono stati utilizzati i doppi dischi in carbonio provati in precedenza, evidentemente con successo, sul circuito del Ricard. Le pinze sono quelle singole della Ap (FotoColombo)



Nuovi scambiatori di calore per le Williams. Sono stati studiati per diminuire i tempi di risposta mediante una valvola by pass che, a seconda della pressione, lascia passare direttamente l'aria

inedite. A livello vettura da notare delle nuove prese d'aria per i freni anteriori: sono più piccole e sottili di quelle viste in precedenza.

ARROWS

A8/4 Thierry Boutsen
A8/2 Marc Surer
A8/6 «muletto»

La nuova macchina arriverà per il Gp di Francia e sarà affidata a Boutsen. In Belgio sulle vetture inglesi non vi erano novità.

OSELLA

Fa1H/1 Cristian Danner
Fa1F/1 Piercarlo Ghinzani
Fa1G/1 «muletto»

Finalmente Danner ha portato al debutto la nuova Osella. La nuova monoposto è decisamente più bassa della vecchia pur ricalcando gli schemi. Molto diversa la sospensione posteriore che ha richiesto anche una nuova fusione del cambio per poter integrare alcuni attacchi. Questa sospensione è del tipo a tirante ed è molto simile a quella della Lotus dello

scorso anno. Ghinzani avrà una scocca completamente nuova che, una volta assemblata, dovrebbe permettere un leggero guadagno di peso. La nuova macchina al momento è più di 580 kg, ma potrebbe scendere a 565 kg con l'impiego di materiali più sofisticati.

MINARDI

Mn 185B/2 Andrea De Cesaris
Mn 185B/1 Alessandro Nannini
Mn 185/3 «muletto»

In attesa della nuova monoposto, che dovrebbe debuttare in America, le vetture di Spa sono state le stesse già viste a Monaco. La squadra romagnola aveva a disposizione 7 motori.

ZAKSPEED

Zk841/2 Jonathan Palmer
Zk841/1 Huub Rothengatter
Zk841/3 «muletto»

Come a Montecarlo il muletto era equipaggiato con i freni al carbonio per il resto sulle tre vetture non sono state apportate modifiche di rilievo.

LE PROVE/Piquet impone la legge del suo potentissimo Honda ma...

La sorpresa è Berger

I progressi della Benetton-Bmw sono apparsi evidenti e va tenuto presente che le vetture con i Goodyear hanno utilizzato gomme da gara: quelle da qualifica non tenevano un giro

SPA - Ha resistito per quasi due intere sessioni di prova, la provvisoria pole-position di Gerhard Berger, poi all'ultimo momento Nelson Piquet ha tirato fuori tutto il potenziale della Williams-Honda annullando le speranze dell'emergente austriaco. L'andamento delle prove ha dunque confermato il costante progresso della Benetton-Bmw, ma non va sottovalutato un problema tecnico che ha condizionato soprattutto le vetture con pneumatici Goodyear che di solito lottano per la pole-position. La pista di Spa è infatti semipermanente e in ogni caso viene utilizzata raramente. L'asfalto era dunque inizialmente molto sporco, tanto che i pneumatici da qualifica non riuscivano ad entrare in temperatura perché le vetture scivolavano. Questo comportamento anomalo procurava però anche una usura particolare del battistrada, dettaglio che, unito alla lunghezza notevole del circuito (6940 metri), in molti casi non permetteva di completare un giro con una resa decente. Molti piloti legati alla «Gy» hanno utilizzato anche gomme «C» da gara (sia pure se di tipo morbido) ma, pur potendo completare un maggior numero di giri, si è trattato comunque di un compromesso. Venerdì Berger ha sfruttato invece un triplice vantaggio: le buone doti del telaio Benetton che notoriamente ha un ottimo appoggio sul veloce, la generosità del motore Bmw che ha permesso ottimi exploit e infine, le Pirelli che gli hanno permesso di completare quattro giri. Sul posteriore è stato costretto a utilizzare gomme da gara «morbide», ma il risultato è stato comunque migliore rispetto a quello ottenuto dai piloti della Goodyear che hanno dovuto optare per la stessa soluzione.

convincente. Ayrton Senna non ha invece avuto la possibilità di confermare la sua fama di «predatore delle pole». La Lotus è stata infatti costretta ad un compromesso tecnico per quanto riguarda la sospensione posteriore; ha cioè utilizzato la vecchia sospensione '85 per permettere il montaggio di portamozzi più robusti. In questo modo non è stato però possibile utilizzare i corettori di assetto che sono un po' una «marcia in più» per il pilota brasiliano che, comunque, è in grado di utilizzarli molto bene. Senza più l'asso nella manica, la Lotus è ritornata una vettura «terrena» e

Senna non è andato più in là del quarto tempo. Soddisfazioni ancora minori per le Ferrari, costrette ad utilizzare turbine Garrett in versione gara e Kkk in versione da qualifica. Nei curvoni veloci l'assetto ha rilevato gravi carenze, ma Postlethwaite ha confermato che si tratta di un problema «meccanico» (sospensioni da rivedere) non facilmente risolvibile. Fatto sta che, nonostante ottimi exploit di motori, Alboreto non ha nemmeno avvicinato il tempo ottenuto con la vecchia macchina nel settembre 1985: quando cioè si parlava già di crisi. (d. b.)



In alto: la rivelazione delle prove Berger. Sopra: Fabi che, rispetto al compagno, ha avuto un motore meno efficiente (FotoVillani)

IL GIORNO dopo le condizioni della pista non sono migliorate, nonostante l'asfalto avesse ormai una buona «base», dopo il passaggio delle F.1 e delle vetture impegnate nelle gare di contorno: una violentissima pioggia ha infatti portato di nuovo fango in pista che si è trasformato in polvere quando è ricomparso il sole. L'esperienza del primo giorno è stata però utilizzata per mettere a punto un assetto in grado di fare lavorare meglio le Goodyear morbide e ne ha approfittato Piquet con un giro da manuale. Dopo avere constatato che la battaglia per la pole-position era complicata, la McLaren ha invece dedicato molto tempo alle prove versione gara, ma Prost si è inserito comunque al terzo posto, relegando il compagno di squadra in ottava posizione. Una situazione che diventa sempre più sorprendente, data la fama del pilota finlandese che a Spa ha anche precisato di non gradire molto la messa a punto della vettura che da tempo è studiata secondo le caratteristiche di Prost. Una uscita davvero poco

Sempre con Prost
Prove libere dominate dalla McLaren

McLAREN — Alain Prost ha ottenuto il miglior tempo nelle prove libere sia il venerdì che il sabato e non si è trattato di un caso. Tanto lui che Rosberg hanno lavorato molto per mettere a posto le macchine in versione gara, mentre hanno badato un poco meno alla possibilità di conquistare la pole-position. Entrambi hanno sempre montato gomme da quali-

segue

McLaren domina le prove libere

segue

fica che non hanno procurato particolari problemi pur se duravano solo un giro. Come si immaginava, il team ha patito l'impossibilità di utilizzare un vero motore da qualifica e infatti le velocità di punta non hanno offerto valori interessanti, fatto che, in una pista veloce come quella di Spa, si è fatto sentire. Il venerdì Rosberg è stato handicappato dalla rottura di una turbina e successivamente ha trovato Senna che procedeva lentamente. Il sabato ha ammesso di avere un po' rovinato un treno di gomme da qualifica per essere entrato subito di forza, senza prima scaldarle; poi si è lamentato di un pelo di sottosterzo nelle curve lente mentre ha apprezzato l'assetto sul veloce. Ha però confermato che la McLaren sembra fatta apposta per lo stile di guida di Prost e di non averla ancora capita fino in fondo.

TYRRELL — Le doti velocistiche offerte dal motore Renault con distribuzione pneumatica non sono mancate alle Tyrrell, almeno nel caso della vettura di Brundle, ma l'equilibrio sui curvoni non è parso al massimo. L'inglese ha sempre usato gomme da qualifica, ma è stato bloccato da un fastidioso sottosterzo. Streiff non ha potuto evitare un piccolo incidente il sabato mattina, tanto che nelle «libere» ha girato poco per permettere ai meccanici di riparare l'avantreno e un radiatore. Nelle «ufficiali» si è poi trovato a mal partito perché il lavoro di messa a punto non era completo. Inoltre con il primo treno ha fatto un testa-coda in chicane e con il secondo ha trovato «traffico».

WILLIAMS — Sia il venerdì che il sabato, Piquet e Mansell hanno utilizzato gomme «C» semimorbide per il primo treno (sfruttato a più riprese) e gomme da qualifica per il secondo. Piquet, comunque, ha ottenuto la pole utilizzando le gomme morbide, ma in ogni caso non si è trattato di una sessione semplice per il team: il brasiliano ha infatti rotto subito il motore sulla macchina da qualifica ed è stato costretto a utilizzare il «muletto», mentre Mansell ha terminato le prove con il motore in un bagno di acqua. L'inglese si è anche lamentato di essere stato bloccato da Arnoux, che procedeva lentamente, durante il suo giro migliore. Da notare che il motore Honda ha confermato prestazioni buone, ma non eccezionali in accelerazione mentre si è trovato addirittura piuttosto indietro quanto a velocità di punta.

BRABHAM — L'effetto psicologico della recente tragedia che ha colpito il team inglese si è fatto inevitabilmente sentire e si è accu-



Sopra: ha fatto veramente fuoco e fiamme per ben figurare con la sua Force Lola Tambay. Sotto: De Cesaris durante le prove libere di sabato (Amaduzzi). A fianco: Piquet pole con muletto (Colombo)



mulato agli ormai cronici problemi della vettura di Gordon Murray. A Montecarlo la situazione era migliorata in virtù della pista lenta mentre sul «veloce» di Spa i difetti di inserimento in curva si sono fatti sentire nettamente. Oltretutto l'asfalto rovina-gomme non ha certo favorito una macchina che tendenzialmente non è tenera con i pneumatici. Tutte le altre vetture con gomme Pirelli riuscivano a percorrere bene più di un giro con un treno, mentre la Brabham arrivava a malapena a terminarlo. Tanto è vero che la macchina è apparsa in difficoltà in accelerazione a causa anche della minore velocità in curva mentre sul diritto le buone doti del Bmw non sono servite a molto.

LOTUS — Incredibilmente basse le velocità sia in accelerazione che sul diritto del motore Renault montato dalle Lotus. Con queste prospettive, Senna non ha potuto esprimersi in uno dei miracoli che lo hanno reso famoso. In particolare poi, l'impossibilità di montare la nuova sospensione posteriore sui portamozi rinforzati per evitare rotture, ha tolto le ali al pilota brasiliano che è apparso forse un tantino rinunciatario. Con la vecchia sospensione non ha potuto d'altronde sfruttare il correttore di assetto che ha sempre «delegato» piuttosto bene con la sua guida decisa. Senna ha sempre utilizzato gomme da qualifica e il sabato ha anche mancato un cambio di marcia durante la prima uscita.

ZAKSPEED — Durante le «ufficiali» di venerdì, Palmer si è fermato sul circuito con il motore rotto mentre Rothengatter ha accusato mancanza di pressione nel circuito della benzina. Il sabato l'olandese è stato protagonista di una uscita di strada mentre Palmer è stato handicappato dal fatto di avere utilizzato solo gomme da gara in qualifica.

FORCE-LOLA — Il telaio della macchina anglo-inglese ha messo in mostra ottime doti sulle curve veloci pur se con gomme da qualifica c'era una certa difficoltà a completare il giro. Infatti Tambay ha ottenuto il 10. tempo assoluto con gomme da gara di tipo morbido. Senza grandi problemi il motore Ford, che però continua ad essere utilizzato in versione gara e non può offrire quindi grandi prestazioni. Notevole perciò l'exploit di Tambay pur se Jones è stato costretto a fermarsi per rottura di una turbina verso il termine delle prove di sabato.

ARROWS — Thierry Boutsen, pilota di casa, ha avuto a disposizione materiale migliore di Surer, ma con tutto non è riuscito ad andare vicino al tempo ottenuto nel settembre scorso con la stessa macchina (1'56"697 contro 1'57"612). Segno che in attesa della nuova Arrows A9, la vecchia A8 è stata fin troppo abbandonata. Buone le prestazioni fornite dal Bmw, ma i piloti hanno lamentato una costante mancanza di aderenza delle gomme.

BENETTON — Il venerdì Berger ha ottenuto la provvisoria pole-position grazie anche alle gomme Pirelli che gli hanno permesso di percorrere quattro giri senza particolari problemi, mentre tutti i piloti con gomme Goodyear erano inizialmente nei guai. L'austriaco è comunque in forma e ha sfruttato bene il suo momento. Il sabato è stato anche sfortunato perché nelle «libere» ha dovuto utilizzare il «muletto» a causa di un problema al motore che poi gli è stato cambiato per l'ultima sessione che lo ha visto però troppo inattivo: fiducioso del tempo del giorno prima, è sceso infatti in pista solo dopo 52 minuti, ma a quel punto era troppo tardi e in pratica ha compiuto un solo giro. Fabi, invece, è stato decisamente sfortunato; sabato mattina ha compiuto un solo giro per guai al motore e il «muletto» era in mano a Berger. Nel pomeriggio si è accorto che il motore prendeva 500 giri in meno: si è avvicinato molto al tempo del compagno di squadra, ma non lo ha superato.

OSELLA — Il venerdì nelle prove libere, Danner ha portato al debutto la nuova vettura «FaH» che non era mai stata provata in pista. A parte la necessità di cambiare i rapporti del cambio, non si sono presentati particolari inconvenienti, tanto che il tedesco il sabato ha preferito restare fedele alla nuova macchina per qualificarsi. Ha accusato la rottura di un collettore di una turbina, ma ha notato una



La Bmw pensa ad una F. 1 tutta sua

Warwick rientra con la Brabham

SPA — Mentre Autosprint arriva in edicola, Derek Warwick debutta a Brands Hatch al volante della Brabham per la sessione di prove programmata in preparazione al Gp di Inghilterra. Warwick ha firmato un accordo per tutta la stagione, più una opzione per l'anno prossimo. Dopo l'incidente di De Angelis, le difficoltà non sembrano comunque abbandonare il team di Ecclestone. La Olivetti alla fine della stagione potrebbe anche abbandonare la F.1, in virtù di una clausola contrattuale che al secondo anno di impegno, permetterebbe al colosso di Ivrea di lasciare il suo ruolo di sponsor per tornare ad occupare quello di fornitore del servizio di cronometraggio. De Benedetti non è certo contento dei risultati ottenuti. L'anno scorso Ecclestone aveva spiegato all'imprenditore italiano che i risultati non potevano essere di rilievo perché si dovevano sviluppare le gomme Pi-

relli. La fuga di Piquet, l'avveniristica Bt 55 e adesso il grave episodio dell'incidente a De Angelis, hanno determinato una certa sfiducia di De Benedetti verso la F.1. L'impegno dell'Olivetti era di tre anni, tuttavia potrebbe interrompersi alla fine dell'86, a causa degli scarsi risultati ottenuti. All'orizzonte per il team Brabham si profila un altro grande problema: ossia l'ingresso diretto della Bmw in F.1. Come Autosprint aveva già anticipato al Gp di Spagna, la casa di Monaco si è definitivamente decisa a costruire in proprio una sua vettura. A realizzarla sarà l'ufficio tecnico della March, che per la Bmw ha già costruito la macchina per il campionato Imsa. Supervisore del progetto è Robin Herd dopo che le trattative per assumere Gerard Ducarouge sono definitivamente tramontate. La macchina sarà pronta a metà della stagione '87 e i primi collaudi verranno effettuati da Niki Lauda. Il mese di giugno sarà determinante per il futuro della Bmw. Saranno ridiscussi i contratti di Benetton e Arrows, e il team italiano ha ottime possibilità di conservare la fornitura.

PER QUANTO riguarda la Brabham, il suo accordo scade alla fine dell'87, tuttavia è un contratto che potrebbe essere sciolto con reciproca soddisfazione. La Brabham non gradisce che la Casa che le fornisce i motori realizza in proprio una vettura (questo stesso motivo determinò l'attrito che fu alla base del divorzio con l'Alfa Romeo). La Bmw è invece delusa dagli attuali risultati e preferirebbe investire il denaro che oggi viene destinato alla Brabham sulla sua vettura, dove, tra l'altro, potrebbe utilizzare i suoi progetti Berger e Danner, con Lauda nel ruolo di collaudatore e direttore sportivo. Berger che con la Benetton ha un contratto che scade quest'anno, sarebbe lasciato in posteggio ancora una stagione alla Benetton, poi passerebbe alla Bmw. Ecclestone non sta comunque con le mani in mano. La trattativa con la Ford è ad uno stadio avanzato e la dichiarata eventualità di una fornitura esclusiva al team Force nell'87 diventa sempre più remota. Kranevoss ha già parlato con il «patron» della Brabham, e la adozione della valvola per ridurre la potenza, renderebbe meno pesante l'operazione, poiché risulterebbero meno gravate di lavoro le maestranze (ancora molto limitate alla Cosworth) destinate alla costruzione dei motori turbo da F.1. (c. m. m.)



migliore stabilità. Ghinzani che guidava la vecchia vettura, dotata però del motore con iniezione elettronica «Jofa», non ha preso parte alle qualificazioni di sabato per perdita di olio.

MINARDI — De Cesaris ha levato oltre 6" al tempo della Minardi nell'85, segno che il team ha progressivamente messo a punto e affidabilità. E in effetti in due giorni non si sono registrati inconvenienti. Nannini per qualificarsi ha utilizzato il motore che avrebbe poi dovuto usare in gara e non ha potuto «tirare»; De Cesaris nel giro giusto aveva, invece, le gomme ormai consumate.

LIGIER — Il team francese ha trovato maggiore difficoltà, rispetto alla Benetton, a utilizzare le gomme Pirelli morbide. Il sabato l'assetto è migliorato, ma per problemi al cambio, Laffite non ha nemmeno girato. Arnoux ha riportato invece la Ligier tra le grandi, ma ha ottenuto il miglior tempo con le Pirelli «raspate» perché quelle nuove procuravano sottosterzo.

FERRARI — La squadra italiana si è dovuta accontentare di qualche record in fatto di velocità, sia in accelerazione che sul diritto, ma Alboreto non è riuscito nemmeno a battere il tempo del settembre scorso a causa della solita mancanza di grip in curva. In qualifica sono state utilizzate sia gomme da gara morbide che gomme super-teneri che però completavano a fatica un giro.



Le due foto mostrano come Surer, andato in testa coda alla curva «Source» (sopra) durante le prove libere di venerdì, prima si sia ritrovato la vettura inondata da una nube di polvere estinguente «sparatagli» dai commissari, impressionati da un semplice ritorno di fiamma del suo Bmw, e poi sia stato costretto a spingere lui stesso la sua Arrows fuori pista (FotoAmaduzzi)



Riduzione dei cavalli e sicurezza delle piste: a Spa ne ha parlato Balestre, sotto, nonché Warr, Piccinini ed Ecclestone qui a fianco (FotoVillani). In basso: le Pirelli andranno nell'87 a un altro top team oltre che alla Brabham (FotoColombo)



PNEUMATICI/Mentre la Pirelli cerca un altro top team per l'87...

Ritorna Bibendum

SPA — Anche per quanto riguarda il mercato gomme, sono in corso trattative. Per l'87 viene dato quasi per certo il ritorno della Michelin in F.1. Non a caso proprio in questo periodo a Parigi è stato inaugurato un nuovo centro sperimentale, che si occuperà della ricerca avanzata. Entro un breve periodo, a questo ufficio sarà chiamato per la presidenza Pierre Dupasquier, il mago delle radiali francesi, che dopo il ritiro dalla F.1 si era trasferito in America occupandosi della produzione per i veicoli di serie.



La Pirelli intanto è alla ricerca di un altro top team, fermo restando la fornitura a Brabham, legata da contratto fino a tutto l'87, così come la Liger. Con la Benetton sono in corso trattative per il rinnovo, sebbene anche la Goodyear abbia offerto al team anglo-italiano la sua fornitura. La Pirelli comunque guarda in alto. I contratti di McLaren, Williams e Lotus scadano tutti alla fine di quest'anno, mentre per quanto riguarda la Ferrari, legata con la Goodyear fino all'ottantotto, ogni trattativa è subito naufragata a causa del doppio impegno F.1 e Cart che adesso lega Ferrari e Goodyear. La Lotus sarebbe la candidata numero uno alle gomme italiane, e la presenza di Senna sarebbe ben vista anche dagli uomini del settore commerciale, insoddisfatti degli attuali piloti, e che ancora adesso rimpiangono le doti di uomo immagine come Nelson Piquet. La McLaren, pur avendo ricevuto una proposta, continuerebbe il suo rapporto con la Goodyear, nella considerazione che il doppio impegno F.1-Cart implica un considerevole appoggio da parte della Goodyear. In caso di fornitura alla Lotus, la Pirelli sarebbe disponibile a ricoprire anche il ruolo di co-sponsor, seppure in forma meno evidente che sulla Brabham. (c.m.m.)

Test segreto a Balocco su un nuovo telaio disegnato da Stirano

Gira bene il 4 cilindri Alfa

SPA - Mentre tutti i team di F.1 preparavano la trasferta belga, l'Alfa Romeo ha portato al debutto (segreto) il nuovo motore a 4 cilindri che in precedenza era stato provato solo al banco. Ufficialmente non è stato diramato nulla ma sembra che in Alfa siano «moderatamente soddisfatti» dei primi risultati ottenuti sulla pista privata di Balocco. Due sono state le sessioni di prova e in entrambe le occasioni è stato Giorgio Francia a provare la vettura. I tempi non sono stati rimarchevoli e soprattutto va registrata una rottura non indifferente in un propulsore; in ogni caso sono stati molti i secondi che hanno diviso la macchina nuova dalle precedenti Euroracing-Alfa Romeo dell'85, dalle quali deriva. Come è noto, il motore a 4 cilindri in linea è stato adattato su un telaio predisposto per montare il vecchio 8 cilindri e non si è trattato di un lavoro semplice. Lo sviluppo è stato fatto in Alfa Romeo da

Gianni Tonti, sfruttando però la consulenza dell'ingegnere Stirano che ha disegnato un telaio a traliccio per la parte posteriore, in modo da «ancorare» il motore nettamente di dimensioni più contenute rispetto al precedente. Sotto certi aspetti, la monoposto assomiglia a una Benetton, dato che sui due lati si notano il radiatore dell'acqua e lo scambiatore di calore. Sembra che il lavoro di adattamento sia stato particolarmente soddisfacente, in particolare anche per l'aerodinamica posteriore, mutata rispetto alla vettura originale. I test proseguiranno ma è difficile ipotizzare un futuro per il motore milanese, che ora viene offerto a condizioni molto vantaggiose. Si è già fatta avanti l'Osella ma l'Alfa punta a un top-team e, dato quanto c'è già in giro, non si tratta di una possibilità semplice. (d. b.)

SICUREZZA/Riduzione dei Cv e circuiti discussi da Balestre

Arrivederci all'Esecutivo

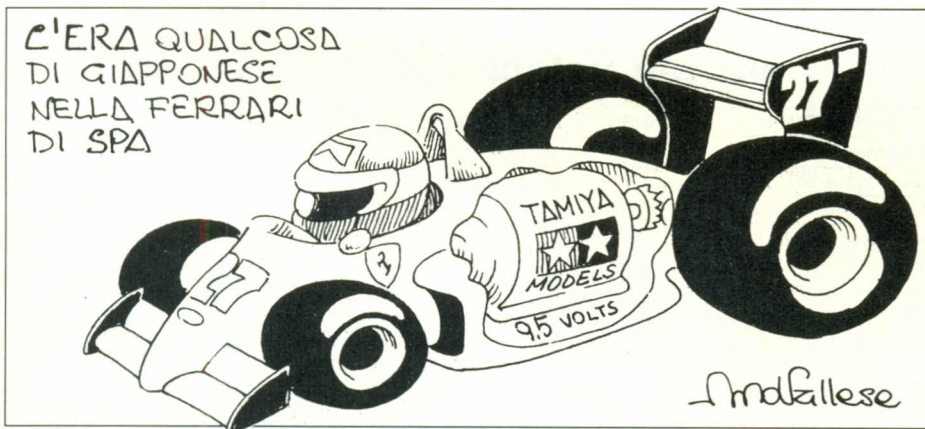
SPA — Non siamo ancora alle guerre regolamentari, ma dal ventisei giugno, giorno in cui si riunirà l'esecutivo Fisa, la F.1 vivrà un periodo particolarmente caldo. Per due giorni il presidente Balestre ha discusso con i singoli team manager e con la commissione piloti per definire le misure relative al contenimento della potenza e le nuove disposizioni riguardanti le prove private. Per quanto riguarda la riduzione della potenza, tutti i costruttori sono in linea di massima d'accordo per un abbassamento del numero di cavalli utilizzabili in corsa, e soprattutto per eliminare le grandi differenze che attualmente esistono tra motori da qualifica e da gara. Tenendo conto dello studio che la Moteur Moderne ha fatto per conto della Fisa, si è fissato un tetto di seicento cavalli come potenza massima, mentre una grande diversità di opinione esiste in merito ai mezzi da adottare per ottenere questo controllo. Attualmente esistono tre possibilità. La prima è la riduzione della cilindrata. Questa teoria è sostenuta solamente dalla Ferrari e implica diverse controindicazioni. Abbassando la cilindrata a mille centimetri cubici, si avrebbe un calo provvisorio della potenza, poi, con i prevedibili progressi tecnologici, si tornerebbe ai valori del millecinqué. Inoltre la riduzione della cilindrata non risolverebbe il problema dei motori da qualifica, così come verrebbe a rappresentare una considerevole lievitazione dei costi. La seconda possibilità è rappresentata da una strozzatura d'aria posta

nel condotto di alimentazione del turbo. A sostenere questa tesi sono Honda e Porsche che in un primo momento avevano richiesto il mantenimento dell'attuale stato regolamentare. Anche la strozzatura ha poche possibilità di essere adottata. Il rischio che si corre è quello di trasformare il campionato del mondo in un campionato di turbine, tale è l'importanza che questo dispositivo verrebbe ad assumere. La strozzatura diventerebbe difficile da controllare anche a livello regolamentare, in quanto si assisterebbe alla proliferazione di polmoni o contenitori d'aria più o meno regolari, in grado di consentire un immagazzinamento d'aria da utilizzare nel momento in cui la sovrimentazione necessita di una maggior portata. Honda e Porsche sostengono questa tesi, anche perché sono legate da contratti di collaborazione con Ihi e Kkk, cosa che manca in forma così esclusiva agli altri costruttori di motori. I tecnici dell'Honda sostengono comunque che la strozzatura è il sistema più sicuro e controllabile in quanto l'alimentazione della sovrimentazione non andrebbe mai oltre il limite della velocità del suono. La terza possibilità è rappresentata da una valvola di controllo sulla pressione di sovrimentazione. Sono favorevoli Renault, Bmw, Ford e in seconda istanza la Ferrari. Lo studio della Moteur Moderne ha dimostrato che una pressione di 2,7 atmosfere è sufficiente per ottenere settecento cavalli. La Fisa ha assicurato di essere in grado di

assicurare un controllo sulla regolarità del funzionamento delle valvole, e nella loro distribuzione. Presto Cadringer andrà negli Stati Uniti ad assistere a una gara Cart, per rendersi conto dei sistemi usati. Alla luce di quello che è trapelato a Spa, la valvola di controllo ha le maggiori possibilità di essere introdotta in F.1 mentre per quanto riguarda la Ferrari, che lo scorso anno aveva osteggiato aspramente la valvola considerandola un elemento di appiattimento della ricerca tecnica, adesso si dichiara favorevole perché già avanti con i suoi studi per la definizione del motore da usare nel campionato Cart. Con l'introduzione della valvola, verrebbe a decadere anche la prevista riduzione della benzina a 180 litri, che doveva entrare in vigore nel 1988.

CIRCUITI. La riunione con la commissione piloti, è stata più tranquilla. In seguito all'incidente di De Angelis, anche i conduttori si sono dichiarati favorevoli a una riduzione della potenza a seicento cavalli, ma soprattutto per il futuro la Fisa dovrà permettere l'effettuazione di prove private solamente su piste omologate per la F.1 e per qualsiasi test sarà obbligatorio un allestimento standard di sicurezza, comprensivo di un certo numero di ambulanze, mezzi estinguenti ed elicottero. In sostanza piste come Donington, Nogaro e Misano non potrebbero più ospitare la F.1 perché non omologate, mentre è tutta da definire la posizione di piste private come Fiorano o Balocco.

POSIZIONE FISA. Balestre ha emesso il solito delirante comunicato dove sostiene che tutti gli sforzi intrapresi dalla Fisa per ridurre la potenza sono stati vanificati dagli interessi di parte dei costruttori. Ha minacciato che dopo il ventisei giugno, giorno della riunione del Comitato esecutivo, il sistema scelto per ridurre la potenza delle F.1 potrebbe essere adottato subito, adducendo motivi di sicurezza come accadde a Monaco nel 1969 con la drastica riduzione degli alettoni. Ha anche tenuto a sottolineare che il Comitato esecutivo apporgerà tutte le modifiche necessarie al Patto della Concordia, che scadrà alla fine dell'86. In realtà il presidente si trova questa volta in una situazione particolarmente scomoda, in quanto non si trova più a fronteggiare due schieramenti definiti come legalisti e Foca. Adesso i grandi costruttori sono divisi da tre proposte e una pedina importante come l'Honda potrebbe anche lasciare la Formula 1, qualora venisse presa una decisione regolamentare non gradita. Non a caso, per concentrarsi meglio sui problemi della Fisa, Balestre ha delegato alla presidenza della Fia, per un periodo di svariati mesi, il polacco Pijanowski, mentre lo stesso Esecutivo Fisa del ventisei giugno sarà presidiato dal vice presidente Resburgh. Una «voce di corridoio» francese sostiene anche che Balestre è stanco e starebbe pensando di lasciare progressivamente il potere sportivo. (c.m.m.)



C'ERA QUALCOSA
DI GIAPPONESE
NELLA FERRARI
DI SPA

Gp Francia sul nuovo Ricard

SPA - Era deciso da tempo ma i lavori erano stati rimandati di un anno: il tragico incidente che ha causato la morte di Elio De Angelis ha invece convinto la Federazione Francese e i responsabili del circuito «Paul Ricard» a modificare il tracciato in vista del Gran Premio di Francia. Verrà dunque esclusa la «S» della Vetreria che è stata fata-

le a Elio De Angelis e il rettilineo del Mistral sarà sensibilmente accorciato. Verrà infatti sfruttata la «bretella della scuola di pilotaggio» che già unisce il rettilineo del traguardo con il rettilineo del Mistral, in modo da ottenere un circuito di 3800 metri. I lavori dureranno 6 settimane e riguarderanno soprattutto i raccordi tra i due rettilinei che

al momento non sono previsti per corse di F.1. Saranno finanziati dalla stessa Federazione francese e successivamente la «bretella» sarà «rifornita» secondo il piano esistente fin da quest'inverno. Trattandosi di un circuito in parte nuovo, verrà organizzata una sessione di prove libere il giovedì precedente il Gp di Francia del 7 luglio. (d. b.)

GP BELGIO

m. 6940

Spa-Francorchamps

In 25 al via

fra parentesi la media

1. FILA

6 **Nelson Piquet** (Williams Fw 011) 1'54"331 (218.523) 20 **Gerhard Berger** (Benetton B 186) 1'54"468 (218.262)

2. FILA

1 **Alain Prost** (McLaren Mp4/2c) 1'54"501 (218.199) 12 **Ayrton Senna** (Lotus 98T) 1'54"576 (218.056)

3. FILA

5 **Nigel Mansell** (Williams Fw 011) 1'54"582 (218.045) 19 **Teo Fabi** (Benetton B 186) 1'54"765 (217.697)

4. FILA

25 **René Arnoux** (Ligier Js27) 1'55"576 (216.169) 2 **Keke Rosberg** (McLaren Mp4/2c) 1'55"662 (216.009)

5. FILA

27 **Michele Alboreto** (Ferrari F.1-86) 1'56"242 (214.931) 16 **Patrick Tambay** (Force Thl 2) 1'56"309 (214.807)

6. FILA

28 **Stefan Johansson** (Ferrari F.1-86) 1'56"496 (214.462) 3 **Martin Brundle** (Tyrrell 015) 1'56"537 (214.387)

7. FILA

11 **Johnny Dumfries** (Lotus 98T) 1'57"462 (212.699) 18 **Thierry Boutsen** (Arrows A8) 1'57"612 (212.427)

8. FILA

7 **Riccardo Patrese** (Brabham Bt55) 1'57"612 (212.427) 15 **Alan Jones** (Force Thl 2) 1'57"815 (212.061)

9. FILA

26 **Jacques Laffite** (Ligier Js27) 1'58"238 (211.303) 4 **Philippe Streiff** (Tyrrell 015) 1'58"603 (210.652)

10. FILA

23 **Andrea De Cesaris** (Minardi M186) 1'59"960 (208.269) 14 **Jonathan Palmer** (Zakspeed 861) 2'00"148 (207.944)

11. FILA

17 **Marc Surer** (Arrows A8) 2'01"320 (205.935) 24 **Alessandro Nannini** (Minardi M186) 2'01"354 (205.877)

12. FILA

29 **Huib Rothengatter** (Zakspeed 861) 2'03"842 (201.741) 21 **Piercarlo Ghinzani** (Osella Fa1F) 2'05"092 (199.725)

13. FILA

22 **Christian Danner** (Osella Fa1H) 2'06"219 (197.942)

Quinta gara del mondiale F. 1 1986
25 maggio 1986

Circuito: Spa-Francorchamps

Distanza: 43 giri pari a km 298,420

Organizzatore: Royal Automobile Club de Belgique - 53 rue d'Arlon 1040 Bruxelles

Direttore di gara: R. Bruynseraede

Partenza: ore 14,34

Spettatori: 40.000

Organizzazione: 8

Sicurezza: 8

Condizioni climatiche: sole ventilato in prova e in gara

In 13 al traguardo

PILOTA	VEETTURA	GIRI	TEMPO	MEDIA	DISTACCO
1. Nigel Mansell	Williams Fw 011	43	1.27'57"925	203.548	—
2. Ayrton Senna	Lotus 98T	43	1.28'17"752	202.786	19" 827
3. Stefan Johansson	Ferrari F.1-86	43	1.28'24"517	202.528	26" 592
4. Michele Alboreto	Ferrari F.1-86	43	1.28'27"559	202.412	29" 634
5. Jacques Laffite	Ligier Js27	43	1.29'08"615	200.858	1'29" 690
6. Alain Prost	McLaren Mp4/2c	43	1.30'15"697	198.370	2'29" 772
7. Teo Fabi	Benetton B 186	42	1.28'54"848	196.693	a 1 giro
8. Riccardo Patrese	Brabham Bt55	42	1.30'37"087	192.995	a 1 giro
9. Marc Surer	Arrows A8	41	1.27'15"285	195.662	a 2 giri
10. Gerhard Berger	Benetton B 186	41	1.29'18"519	191.162	a 2 giri
11. Alan Jones	Force Thl 2	40	1.24'04"888	198.094	a 3 giri
12. Philippe Streiff	Tyrrell 015	40	1.27'58"265	189.335	a 3 giri
13. Jonathan Palmer	Zakspeed 861	38	1.26'57"744	181.955	a 5 giri

12 i ritirati

PILOTA	VEETTURA	GIRI	CAUSA
Andrea De Cesaris	Minardi M186	35	Fine benzina
Martin Brundle	Tyrrell 015	25	Cambio
Huib Rothengatter	Zakspeed 861	25	Radiatore acqua
Alessandro Nannini	Minardi M186	24	Cambio
René Arnoux	Ligier Js27	23	Motore
Nelson Piquet	Williams Fw 011	16	Motore
Thierry Boutsen	Arrows A8	7	Motore
Johnny Dumfries	Lotus 98T	7	Radiatore acqua
Keke Rosberg	McLaren Mp4/2c	6	Motore
Piercarlo Ghinzani	Osella Fa1F	3	Motore
Christian Danner	Osella Fa1H	2	Motore
Patrick Tambay	Force Thl 2	-	Incidente

I giri più veloci

PILOTA E VETTURA	GIRO	TEMPO	MEDIA KMH
Prost McLaren Mp4/2c	31	1'59"282	209.453
Senna Lotus 98T	28	1'59"867	208.431
Mansell Williams Fw 011	40	1'59"879	208.410
Johansson Ferrari F.1-86	34	2'00"221	207.817
Arnoux Ligier Js27	20	2'00"751	206.905
Alboreto Ferrari F.1-86	32	2'00"828	206.773
Berger Benetton B 186	25	2'00"877	206.689
Fabi Benetton B 186	23	2'01"204	206.132
Patrese Brabham Bt55	30	2'01"241	206.069
Brundle Tyrrell 015	22	2'01"555	205.537
Jones Force Thl 2	36	2'01"584	205.488
Laffite Ligier Js27	35	2'01"655	205.368
Piquet Williams Fw 011	4	2'01"663	205.354
Streiff Tyrrell 015	35	2'03"183	202.820
De Cesaris Minardi M186	27	2'03"916	201.620
Palmer Zakspeed 861	28	2'04"287	201.019
Surer Arrows A8	36	2'04"435	200.780
Rosberg McLaren Mp4/2c	2	2'04"546	200.601
Dumfries Lotus 98T	6	2'04"781	200.223
Boutsen Arrows A8	2	2'05"545	199.004
Nannini Minardi M186	19	2'07"875	195.378
Rothengatter Zakspeed 861	7	2'08"018	195.160
Ghinzani Osella Fa1F	3	2'17"068	182.274
Danner Osella Fa1H	2	2'34"035	162.197

Tambay non ha completato il primo giro.

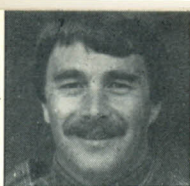
L'altalena della corsa

COSÌ DOPO 10 GIRI

1. **Piquet** in 22'36"262(184.212 kmh); 2. **Senna** a 09"729; 3. **Johansson** a 13"304; 4. **Mansell** a 14"576; 5. **Alboreto** a 29"230; 6. **Arnoux** a 35"321; 7. **Laffite** a 37"157; 8. **Brundle** a 38"627; 9. **Fabi** a 53"169; 10. **Jones** a 1'05"095; 11. **De Cesaris** a 1'14"558; 12. **Surer** a 1'18"381; 13. **Rothengatter** a 1'19"359; 14. **Nannini** a 1'24"724; 15. **Patrese** a 1'36"489; 16. **Prost** a 1'42"850; 17. **Streiff** a 1 giro; 18. **Berger** a 1 giro; 19. **Palmer** a 2 giri.

COSÌ DOPO 20 GIRI

1. **Senna** in 41'12"113(202.127 kmh); 2. **Mansell** a 03"347; 3. **Johansson** a 05"724; 4. **Alboreto** a 21"110; 5. **Brundle** a 40"566; 6. **Laffite** a 56"674; 7. **Fabi** a 1'00"042; 8. **Jones** a 1'12"635; 9. **Prost** a 1'25"996; 10. **De Cesaris** a 1'41"613; 11. **Surer** a 1'45"511; 12. **Patrese** a 2'02"191; 13. **Rothengatter** a 1 giro; 14. **Nannini** a 1 giro; 15.



MANSELL



SENA



JOHANSSON

Classifiche iridate dopo 5 gare

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

MONDIALE PILOTI

1. Senna	6	9	—	4	6												25	25
2. Prost	—	4	9	9	1												23	23
3. Mansell	—	6	—	3	9												18	18
4. Piquet	9	—	6	—	—												15	15
5. Rosberg	—	3	2	6	—												11	11
6. Johansson	—	—	3	—	4												7	7
Laffite	4	—	—	1	2												7	7
8. Berger	1	1	4	—	—												6	6
9. Arnoux	3	—	—	2	—												5	5
10. Alboreto	—	—	—	—	3												3	3
11. Brundle	2	—	—	—	—												2	2
Fabi	—	2	—	—	—												2	2
13. Patrese	—	—	1	—	—												1	1

MONDIALE COSTRUTTORI

1. McLaren	—	7	11	15	1												34	34
2. Williams	9	6	6	3	9												33	33
3. Lotus	6	9	—	4	6												25	25
4. Ligier	7	—	—	3	2												12	12
5. Ferrari	—	—	3	—	7												10	10
6. Benetton	1	3	4	—	—												8	8
7. Tyrrell	2	—	—	—	—												2	2
8. Brabham	—	—	1	—	—												1	1

Berger a 1 giro; 16. Arnoux a 2 giri; 17. Streiff a 2 giri; 18. Palmer a 2 giri.

COSÌ DOPO 30 GIRI

1. Mansell in 1.01'40"734 (202.533

kmh); 2. Senna a 02"056; 3. Alboreto a 14"426; 4. Johansson a 20"604; 5. Laffite a 51"354; 6. Jones a 1'23"779; 7. Prost a 1'30"650; 8. Fabi a 1'46"603; 9. Surer a 1 giro; 10. De Cesaris a 1 giro; 11. Patrese a 1 giro; 12. Berger a 1 giro; 13. Streiff a 2 giri; 14. Palmer a 3 giri.



Prost infila Patrese alla Source. La grande rimonta ha consentito al francese di conquistare il record sul giro (FotoVillani)

I primati

PRIMATO SULLA DISTANZA

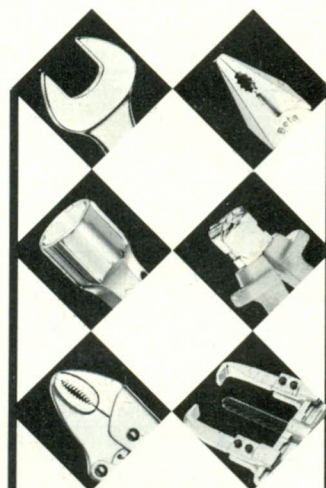
Nigel Mansell ha stabilito il nuovo record, percorrendo 43 giri in 1.27'57"925 alla media di 203,548 km/h.

PRIMATO SUL GIRO IN PROVA

Se lo è aggiudicato Nelson Piquet che ha conquistato la pole position con 1'54"331.

PRIMATO SUL GIRO IN GARA

Alain Prost che deteneva il primato precedente ha battuto se stesso girando in 1'59"282 alla media di 209,453 km/h.



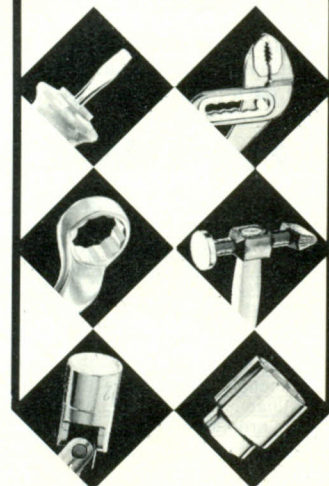
Beta

UTENSILI

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

Beta

UTENSILI



Tutti i tempi delle prove

MIGLIORE TEMPO 1985	PILOTA	VETTURA	MOTORE	VENERDI		SABATO		DOMEN.
				I	II	III	IV	WARM UP
1'55"648 3. Brabham	Piquet	Williams Fw 011	Honda	1'59"679	1'54"637	1'56"850	1'54"331	2'00"256
1'56"770 8. Arrows	Berger	Benetton B 186	Bmw M 12-13	2'02"051	1'54"468	1'59"813	1'54"939	2'02"151
1'55"306 1. McLaren	Prost	McLaren Mp4/2c	Tag Porsche	1'56"098	1'55"039	1'56"028	1'54"501	1'59"601
1'55"403 2. Lotus	Senna	Lotus 98T	Renault EF 15	1'59"485	1'55"776	1'56"518	1'54"576	2'01"950
1'56"727 7. Williams	Mansell	Williams Fw 011	Honda	1'56"515	1'55"345	1'56"531	1'54"582	2'00"054
1'57"588 11. Toleman	Fabi	Benetton B 186	Bmw M 12-13	2'01"279	1'57"440	2'00"186	1'54"765	2'01"732
Non presente	Arnoux	Ligier Js27	Renault EF 15	2'01"541	1'57"269	1'58"640	1'55"576	2'01"743
1'57"465 10. Williams	Rosberg	McLaren Mp4/2c	Tag Porsche	1'58"969	1'56"354	2'01"059	1'55"662	1'59"590
1'56"021 4. Ferrari	Alboreto	Ferrari F.1-86	Ferrari	2'00"645	1'56"294	2'01"701	1'56"242	2'01"902
1'58"105 13. Renault	Tambay	Force Thl 2	Hart	2'01"796	1'58"574	1'57"298	1'56"309	2'00"724
1'56"585 5. Ferrari	Johansson	Ferrari F.1-86	Ferrari	2'03"398	1'57"697	2'01"296	1'56"496	2'01"428
2'00"950 21. Tyrrell	Brundle	Tyrrell 015	Renault EF 15	2'01"007	1'57"797	1'57"095	1'56"537	2'03"390
Non presente	Dumfries	Lotus 98T	Renault EF 15	2'01"047	1'58"619	2'00"683	1'57"462	2'04"684
1'56"697 6. Arrows	Boutsen	Arrows A8	Bmw M 12-13	2'00"783	1'57"918	2'00"040	1'57"612	2'03"399
1'58"414 15. Alfa Romeo	Patrese	Brabham Bt55	Bmw M 12-13	2'02"310	2'00"357	2'00"402	1'57"612	2'04"191
Non presente	Jones	Force Thl 2	Hart	2'02"381	1'59"180	2'00"659	1'57"815	14'02"706
1'58"933 17. Ligier	Laffite	Ligier Js27	Renault EF 15	2'02"781	1'58"238	2'02"549	2'27"817	2'05"233
1'59"245 18. Ligier	Streiff	Tyrrell 015	Renault EF 15	2'04"738	1'59"347	2'00"417	1'58"603	2'05"821
Non presente	De Cesaris	Minardi M186	Motori Moderni	2'03"927	2'00"984	2'05"170	1'59"960	2'07"262
Non presente	Palmer	Zakspeed 861	Zakspeed	2'04"289	2'02"307	2'03"797	2'00"148	2'14"177
1'57"729 12. Brabham	Surer	Arrows A8	Bmw M 12-13	2'07"768	2'01"320	2'01"185	2'01"415	2'07"480
Non presente	Nannini	Minardi M186	Motori Moderni	2'04"315	2'01"528	2'26"202	2'01"354	2'09"402
2'05"776 23. Osella	Rothengatter	Zakspeed 861	Zakspeed	2'10"037	2'06"006	2'03"824	2'03"842	2'08"572
1'58"706 16. Toleman	Ghinzani	Osella Fa1F	Alfa Romeo	2'09"899	2'05"092	2'05"360	3'38"767	2'14"573
2'05"059 22. Zakspeed	Danner	Osella Fa1H	Alfa Romeo	2'12"201	2'09"465	2'06"742	2'06"219	—

VELOCITÀ IN PROVA

Rilevate a Les Combes

VENERDI

N. PILOTA	KM/H
7. Patrese	323.160
28. Johansson	319.243
27. Alboreto	318.115
19. Fabi	317.928
3. Brundle	315.974
20. Berger	314.136
25. Arnoux	313.589
26. Laffite	313.407
5. Mansell	311.598
1. Prost	311.239
29. Rothengatter	309.013
6. Piquet	308.836
2. Rosberg	306.993
17. Surer	304.054
23. De Cesaris	303.286
12. Senna	302.182
18. Boutsen	302.013
4. Streiff	301.592
1. Prost	300.752
14. Palmer	300.501
15. Jones	300.000
24. Nannini	299.003
16. Tambay	296.622
21. Ghinzani	291.813
22. Danner	275.862

SABATO

N. PILOTA	KM/H
27. Alboreto	321.333
20. Berger	319.527
28. Johansson	318.960
25. Arnoux	317.367
7. Patrese	315.697
17. Surer	315.513
3. Brundle	314.777
19. Fabi	313.954
2. Rosberg	313.498
6. Piquet	312.862
1. Prost	312.139
18. Boutsen	311.778
23. De Cesaris	311.419
5. Mansell	310.316
26. Laffite	310.167
14. Palmer	310.167
4. Streiff	309.633
29. Rothengatter	309.367
12. Senna	308.660
16. Tambay	306.296
11. Dumfries	305.689
15. Jones	303.286
24. Nannini	299.584
22. Danner	287.387
21. Ghinzani	233.463

DOMENICA

N. PILOTA	KM/H
2. Rosberg	307.605
6. Piquet	306.731
28. Johansson	305.862
29. Rothengatter	301.845
5. Mansell	301.760
27. Alboreto	301.003
3. Brundle	300.836
25. Arnoux	300.752
20. Berger	300.752
1. Prost	299.833
4. Streiff	295.243
12. Senna	292.921
16. Tambay	292.129
19. Fabi	291.655
26. Laffite	290.713
14. Palmer	290.401
23. De Cesaris	289.544
7. Patrese	288.770
21. Ghinzani	287.693
17. Surer	287.005
11. Dumfries	286.396
24. Nannini	284.735
18. Boutsen	283.019
15. Jones	230.130



Palmer con la Zakspeed ha avuto un buon avvio di gara (FotoColombo)

I pesi dopo la gara

VETTURA	PILOTA	PESO
Brabham Bt55	(Patrese)	572
Ferrari F.1-86	(Johansson)	572
Ferrari F.1-86	(Alboreto)	572
Ligier Js27	(Laffite)	568
Arrows A8	(Surer)	568
Zakspeed 861	(Palmer)	566
Tyrrell 015	(Streiff)	562
Benetton B 186	(Fabi)	554
Benetton B 186	(Berger)	552
Williams Fw 011	(Mansell)	550
McLaren Mp4/2c	(Prost)	548
Lotus 98T	(Senna)	542

Le cifre iridate

■ **TERZA VITTORIA** in 79 gare per Nigel Mansell che si è portato al 3. posto della classifica provvisoria scavalcando il compagno-rivale Nelson Piquet, mentre, grazie al secondo posto, Ayrton Senna è tornato al comando della graduatoria alla media di 5 punti /gara.

■ **LA McLAREN** Porsche mantiene ancora il primo posto nel campionato costruttori, alla media di 3, 4 punti partecipazione, ma con un solo punto di vantaggio sulla Williams-Honda.

■ **IL SUCCESSO** di Mansell è stato il 24. per un pilota di Frank Williams che supera così Ken Tyrrell per numero di vittorie. Nona vittoria invece per i motori Honda che raggiungono i propulsori Mercedes e Vanwall nella graduatoria dei motori più vittoriosi.

■ **BUONO IL RISULTATO** della Ferrari che dopo 10 Gran Premi riporta entrambi i piloti in zona punti. L'esito delle prove invece non aveva fatto sperare molto.

■ **ALBORETO** nei suoi 41 Gran Premi con la Tyrrell-Ford si era dovuto ritirare 17 volte (pari al 41,46%) mentre in 37 gare con la Ferrari i suoi abbandoni sono già 18 (48,64%).

■ **JACQUES LAFFITE** è arrivato a 172 presenze e il francese è ora il secondo pilota in questa speciale graduatoria, preceduto dal britannico Graham Hill — primatista dal 1975 ma ancora per poco con 176 partecipazioni — e seguito da Niki Lauda, arrestatosi a 171 presenze lo scorso anno.

■ **A SPA LE PRESTAZIONI** velocistiche sul giro sono andate a Nelson Piquet e a Alain Prost. Il brasiliano ha ottenuto la 19. pole position, distanziando così Mario Andretti e René Arnoux e portandosi isolato al 4. posto tra i più veloci in prova dopo Jim Clark, forte di 33 pole position, Fangio (28) e Lauda (24). Per il francese invece questo è stato il 18. giro veloce in gara; pure questa graduatoria vede al primo posto (Clark (27), Lauda (25) e Fangio (23)) ma anche Stirling Moss (20) precede ancora il campione del mondo in carica.

■ **PER LA PRIMA VOLTA** quest'anno la media di un Gran Premio ha superato i 200 kmh; in 425 gara titolate è la 97. volta che questo accade. La corsa più veloce in assoluto rimane il Gp d'Italia del 1971, vinto da Peter Gethin su Brm-P160 a Km/h 242,615 di media.

Mauro Mori

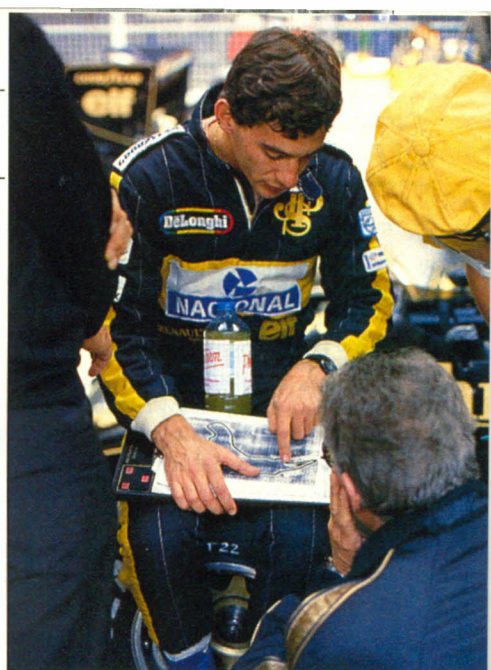
DRIVERS HIT PARADE/Piquet vince la tappa ma nella generale...

Che balzo Johansson!

LA NOVITÀ della settimana è certamente la vittoria di... tappa di Nelson Piquet. Il brasiliano, pur non terminando il Gp del Belgio è stato giudicato il migliore del lotto. E giustamente perché oltre ad aver ottenuto la pole è andato subito in testa menando la danza finché il suo motore Honda non l'ha tradito. Col suo grande recupero, comunque, Prost è riuscito ad assicurarsi molti voti ed a restare in testa alla classifica generale davanti a Piquet e

Senna. In questa graduatoria il primo spostamento viene al quarto posto dove è salito Alboreto. Il premio per il miglior avanzamento, ben quattro posizioni, è comunque appannaggio di Johansson che rientra così nei «top ten» assieme a Mansell. Ad uscirne sono stati i nostri Patrese e Fabi. Il salto da «gambero» della settimana è in ogni caso di Tambay che, causa l'incidente al via, ha perso ben tre posizioni d'un colpo. □

PILOTI	GIORNALISTI										Totale punti Gp Belgio
	Mannucci (Autosprint)	Constanduros (Motor Racing)	Windsor (Autoweek)	D'Ulisse (Corriere dello Sport-Stadio)	Rives (L'Equipe)	Crombac (Sport Auto)	Marincovich (La Repubblica)	Zigliotto (Rombo)	Camus (Autohebd)	Gonzalez (O estato)	
Piquet	9	9	10	8	10	9	10	8	9	9	91
Mansell	10	9	9	9	8	9	8	9	9	9	89
Senna	9	8	9	8	8	9	9	9	9	9	87
Prost	10	9	8	8	9	7	9	7	8	10	85
Johansson	8	8	9	9	8	8	9	8	8	8	83
Alboreto	8	8	8	8	8	8	8	8	8	7	79
Laffite	7	8	8	8	7	7	8	8	7	7	75
Arnoux	7	7	5	8	7	7	7	7	7	7	69
Boutsen	7	7	7	7	7	7	6	6	6	7	67
Fabi	7	7	7	6	6	6	7	6	6	6	64
Brundle	7	7	6	6	6	6	6	6	6	7	63
De Cesaris	6	6	5	7	6	6	6	7	6	6	61
Jones	7	7	6	7	6	6	6	5	6	5	61
Berger	3	5	9	7	8	7	3	5	7	7	61
Dumfries	7	7	6	6	6	5	5	7	6	5	60
Palmer	5	6	8	6	6	6	6	6	6	5	60
Surer	6	6	6	7	5	5	6	6	6	6	59
Patrese	6	6	5	6	6	6	6	6	6	6	59
Nannini	4	5	6	5	5	5	6	7	5	4	52
Streiff	6	6	5	5	5	5	5	5	5	4	51
Rothengatter	4	5	5	5	4	6	5	6	5	5	50
Rosberg	6	6	3	6	7	6	3	0	6	6	49
Tambay	2	0	7	0	7	0	0	0	0	6	22
Danner	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ghinzani	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0



Senna, dopo le prove, si è dato da fare per spiegare al suo team dove occorreva migliorare la vettura... e che, in quel punto, ci volevano i cavalli dell'Honda!

Classifica generale

Nelson non molla Alain

=	1. (1.)	Prost	456
=	2. (2.)	Piquet	436
=	3. (3.)	Senna	417
△	4. (5.)	Alboreto	391
▽	5. (4.)	Arnoux	388
=	6. (6.)	Laffite	386
△	7. (8.)	Berger	360
▽	8. (7.)	Rosberg	352
△	9. (11.)	Mansell	338
△	10. (14.)	Johansson	329
▽	11. (9.)	Patrese	322
▽	12. (10.)	Fabi	321
=	13. (13.)	Brundle	311
△	14. (15.)	Boutsen	300
▽	15. (11.)	Tambay	271
=	16. (16.)	Surer	268
△	17. (18.)	Streiff	241
△	18. (19.)	Dumfries	224
△	19. (20.)	Jones	214
△	21. (21.)	Palmer	194
△	22. (23.)	De Cesaris	182
=	23. (22.)	Ghinzani	130
△	24. (25.)	Nannini	125
=	25. (24.)	Danner	90
△	26. (26.)	Rothengatter	77

Legenda

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

GP BELGIO

Il Gp d'Inghilterra per cinque anni a Silverstone

Brands Hatch vuole l'Europa

SPA - Per i prossimi cinque anni, a partire dal 1987, il Gran Premio di Inghilterra verrà disputato sempre sulla pista di Silverstone. Un contratto è stato siglato tra i proprietari del circuito e la Foca ma sono previsti anche vari lavori per migliorare la sicurezza, messa di recente in discussione a causa delle prestazioni possibili sul tracciato che è velocissimo. Il circuito di Brands Hatch non resterà però orfano della F. 1: molto probabilmente, verrà organizzato «in permanenza» un Gp

d'Europa. Sempre sul fronte dei Gp, si è saputo che quello del Brasile dell'87 non corre alcun pericolo. Proprio a Spa, il presidente della Federazione brasiliana, Melo, ha consegnato al presidente della Fisa, Balestre, un dossier contenente le garanzie per lo svolgimento della corsa. Come si ricorda l'organizzazione brasiliana è stata messa sotto accusa (oltre che multata) a causa dell'ingerenza delle autorità non sportive che hanno condizionato soprattutto le prove. □

LA BENETTON non ha mai nascosto che sulle vetture di Fabi e Berger sarebbero stati ben accetti sponsor esterni rispetto a quelli legati al famoso marchio trevigiano. E infatti a Spa è comparso sulle Benetton il nome della «Riello bruciatori» che ha firmato un contratto di tre anni. E nello stile della livrea Benetton che prevede varie macchie di colore sulla carrozzeria, il nome Riello è stato inserito in fuoco stilizzato, naturalmente di colore rosso.

AL TERMINE delle prove ufficiali, i commissari tecnici della Fisa, coordinati dall'ingegnere Cadringer, controllano le prime due vetture qualificate oltre alle due scelte tra un lotto di cinque che vengono estratte a sorte. Il venerdì è stato controllato se gli estintori da 10 Kg fossero effettivamente pieni. Oltre alle vetture di Berger e Piquet, sono passate sotto l'occhio dei commissari la Lotus di Dumfries e la Ligier di Arnoux. Tutto o.k.

LETTA su una pubblicazione dedicata interamente alla presentazione del Gp del Belgio: «Notoriamente i belgi sono risparmiatori, dunque è utile ricordare che può essere acquistato un biglietto cumulativo per venerdì e sabato, ma utilizzabile da due persone differenti. Inoltre sia il sabato che la domenica ci sarà la diretta-Tv che potrà invitare gli appassionati a starsene a casa...». Per inciso: doveva essere una pubblicazione di propaganda alla corsa!

TUTTI i piloti gradiscono controllare su piccoli visori l'andamento dei tempi sul giro dei colleghi quando sono fermi ai box ma devono restare in macchina per brevi operazioni di messa a punto. Così ci deve sempre essere un addetto che, in posizione precaria per non infastidire chi lavora, deve reggere il monitor. Per evitare il problema, alla Williams hanno costruito un supporto arcuato che si appoggia alla carrozzeria delle vetture sopra il cruscotto.



DUE CONT

DENIM '86

SEMPRE SU WILLIAMS.

Per Nelson Piquet e Nigel Mansell questo è un anno di sfide e di vittorie. Sfide coinvolgenti e vittorie entusiasmanti. Da un circuito all'altro: sempre su Williams, sempre con Denim. Due contro tutti: forza Nelson, forza Nigel.



NELSON PIQUET



A lato: Piccinini sembra interessato alle parole di De Cesaris che spera di approdare alla Ferrari nell'87. Sotto: la polizia ha malmenato i fotografi alla Source (FotoAmaduzzi)



AI BOX è proibito fumare e normalmente i commissari fanno rispettare con rigore la norma. A Spa invece molti meccanici tenevano tranquillamente la sigaretta in bocca anche durante operazioni non proprio tranquille.

ALBORETO è allergico ai pollini che in primavera si trovano con molta frequenza nell'aria. Per questo a Spa aveva perennemente gli occhi gonfi e andava avanti a forza di collirio.

TRA TANTE associazioni più o meno serie, in F.1 ne esiste anche una a carattere volutamente scherzoso: si tratta della «Fofa» che unisce, in un circolo molto «ristretto» ed «esclusivo» chi ha fama di play-boy. Una fama evidentemente usurpata, dal momento che uno dei maggiori esponenti, p.r. di uno sponsor, è stato colto in flagrante in un quartiere di Liegi, notoriamente apprezzato dagli amatori che non sono propriamente dei «Casanova».

IN BELGIO si è visto anche l'ingegnere Stirano, in veste di osservatore della F.1. Stirano infatti, come consulente dell'Alfa Romeo, ha modificato il telaio Euroracing '85 per ospitare il nuovo 4 cilindri milanese (provato di recente in un paio di sessioni con Giorgio Francia a Balocco) e ha voluto rendersi conto delle ultime mode in fatto di tecnica. Inoltre la F.3000 resta un suo «pallino»: doveva realizzare una vettura ed aveva già acquistato un motore Cosworth ma per mancanza di appoggi il progetto è sfumato. Il motore è stato quindi convertito in «C2» ed è stato utilizzato per una nuova Alba (simile però alle precedenti vetture con motore Cosworth) che debutterà alla 24 Ore di Le Mans.

BEFFA da parte di Michele Alboreto che sabato, dopo le prove ufficiali, era atteso da numerosi giornalisti italiani alla base del pullman della Ferrari. Il tempo è passato ma Michele non scendeva e pareva che fosse impegnato al telefono. Poi si è invece scoperto che era sceso dalla parte opposta e, filandosela all'inglese, era salito sul van della Marlboro per seguire in Tv la corsa di F. 3000.

NON SI è perso una battuta del Gp, a partire dalle prove, Andrew Rigley, noto componente del famosissimo complesso «Wham» di George Michael. Rigley che era in compagnia della sua ammiratissima oltre che fotografatissima girlfriend, è un grande appassionato di automobilismo.

SOTTO l'impatto emotivo della tragedia che ha causato la morte di Elio De Angelis, gli addetti al servizio antincendio di Spa, sono stati piuttosto vigili in prova, ma hanno anche dimostrato una certa improvvisazione tecnica. Venerdì Surer non ha potuto evitare una testa-coda alla «Source» e, mentre la Arrows era pressoché ferma, è uscita una fiammata dallo scarico del Bmw. Un fatto normale per un motore turbo ma gli «addetti» non ci hanno pensato due volte ed hanno letteralmente cosparsi di polvere antincendio vettura e pilota. Surer che voleva tornare ai box è stato costretto a scendere e a spingere. Lo svizzero è poi risalito e tra la discesa e una spinta tardiva è riuscito a tornare ai box. Poco dopo è stata la volta di Fabi cui è toccata identica sorte.

segue

ROTTUTTI

DENIM
Per l'uomo che non deve chiedere. Mai.

NIGEL MANSELL

GP BELGIO

UNO SCIOPERO della «British Aerospace», incaricata di realizzare la scocca dell'Arrows A9, ha impedito al team inglese di debuttare con la nuova vettura al Gp del Belgio. La costruzione della scocca si è fermata al 6 maggio, ma i sindacati hanno anche impedito che quanto era già stato realizzato fosse portato fuori per terminare altrove il lavoro. Sembra, infatti, che in tre soli giorni la scocca poteva essere terminata ma non c'è stato nulla da fare. Fatto sta che la Arrows ha deciso di fare costruire presso un altro atelier una seconda scocca, ma a questo punto il debutto non potrà avvenire prima del Gp di Francia in programma la prima domenica di luglio. Sarebbe impossibile portare la macchina nuova a Montreal e a Detroit.

SETTIMANE intensissime per Agnès Carlier che da tempo si occupa della promozione Marlboro ai Gran Premi. Di recente infatti ha iniziato anche a interessarsi di pubbliche relazioni per conto del ministro dei trasporti del Governo francese, nonché sindaco di Orleans, Jacques Douffiauges. Così durante la settimana è a Parigi e nei week-end si trasferisce sui circuiti di Formula 1.

IN MOLTI circuiti i servizi igienici sono un vero problema per chi deve lavorare ma a Spa c'è un ulteriore fastidio, dai lati perfino comici ma pur sempre reale. Per accedere alle poche toilettes è necessario pagare 10 franchi (circa 330 lire italiane) e se non si hanno le fatiche monetarie sono dolori.

A SPA la sicurezza è intesa in alcuni casi in modo un po' particolare: in vari tratti velocissimi è permesso sostare all'interno della pista mentre nell'angolo della «Source», il punto più lento della pista, dove i piloti transitano in prima, sono stati inseriti fitti reticolati con cavalli di Frisia per impedire ai fotografi di appostarsi.

MOLTI piloti di F.1 sono anche ottimi giocatori di golf e su questa spinta la Marlboro ha organizzato un simpatico incontro in un golf-club non distante da Spa. Doveva essere una vera competizione sulla base delle nove buche, ma per l'oscurità ci si è dovuti accontentare di una esibizione nella quale hanno brillato Prost e Laffite. Era presente anche l'ex pluricampione del mondo di cross Gaston Rahier che d'altronde è ormai anche un po' «automobilista». A Pau ha infatti preso parte alla corsa delle F. Ford; arrivando secondo nella gara di consolazione.

NEGLI ultimi tempi, il Belgio è stato scosso da una serie di scioperi piuttosto pesanti nei settori pubblici. Nei giorni del Gran Premio c'era dunque la possibilità che telefoni, telegrafi e trasporti in generale non funzionassero ma il pericolo è stato evitato dai sindacati che si sono resi conto che sarebbe stata una mossa antipopolare. Il personale della centrale generale dei servizi pubblici di Verviers ha diffuso nella sala stampa del Gp un comunicato nel quale si faceva pesare il «favore».



Sopra: Osella prende da parte Piccinini. Ora che ha saputo che a Maranello stanno facendo un motore nuovo potrebbe aver chiesto in uso quello vecchio... Sotto John Bisignano, pr Barclay, nelle vesti di Johansson (FotoAmaduzzi) Non sarà mica stato lui a guidare tanto bene nel Gp?



L'AMORE tra la Simod e la F.1 non sembra conoscere ostacoli: la Casa calzaturiera di Padova ha sponsorizzato infatti anche la tuta di Piquet, pur mantenendo ovviamente il più vasto rapporto con la Minardi, dove compare su macchine e tute dei piloti.



Sopra: andare a vedere un Gp di F.1 ne vale sempre la pena anche se non si è proprio dei grandi appassionati di automobilismo: queste argomentazioni dovrebbero bastare. A lato, Dumfries solitamente solo e abbandonato nei box della Lotus si affida alle amorevoli cure della consorte: chi ha detto che è sempre trascurato? (FotoVillani)

BERNARD ASSET non ha vissuto un bel fine settimana a Spa: mentre era nella motor-home Ligier gli hanno rubato il materiale fotografico Canon e una borsa in cui aveva tutti i documenti personali. Se qualcuno avesse ritrovato almeno gli effetti personali può mettersi in contatto con Autosprint oppure può telefonare direttamente ad Asset allo 0033/579.88.54.

A CAUSA di una dimenticanza dei meccanici, Piquet è partito dai box, durante le prove libere di sabato, con le paratie laterali dell'alettone coperte dalle protezioni in tessuto plastificato che vengono utilizzate durante i trasporti. Le «guaine» hanno tenuto per un intero giro, poi Nelson se ne è accorto e si è fermato ai box per toglierle.

PER raffreddare le turbine quando le vetture sono ferme ai box, tutti i team hanno dei piccoli ventilatori collegati a un corto tubo che si inserisce sotto il motore. Alla Ford però il ventilatore è enorme e per evitare che diventi un impiccio per i meccanici, deve essere posto a distanza, tanto che il tubo, di vistose dimensioni, dà l'impressione di un «serpente» argentato.

AL TERMINE delle prove di sabato, Nelson Piquet ha stupito chi lo intervistava, sostenendo a proposito della competitività della Williams in gara: «Noi non abbiamo mai problemi se gli altri sono regolari...». Poi si è messo a ridere e ha aggiunto che stava scherzando. Il dubbio però è rimasto: un sasso nello stagno o davvero una frase buttata lì, tanto per ridere?

ESCLUSIVO/Il colosso americano entra in F.1

General Lotus

Già proprietaria della sezione auto di serie della Casa che fu di Chapman, la GM ora mira all'acquisto della factory per la massima formula. La trattativa con la vedova del fondatore è ben avviata ma restano da superare alcune resistenze all'interno della società Usa

di Giancarlo Cevenini

DETROIT — La General Motors sta trattando l'acquisto del team Lotus di F.1, dopo aver acquistato la Lotus Car che si occupa solo delle vetture di serie. In occasione del GP di Detroit '85, Autosprint aveva sottolineato la volontà della GM di entrare in F.1, notizia che venne poi confermata da Bernie Ecclestone in una conferenza stampa due mesi dopo. La trattativa con la vedova di Colin Chapman e i rappresentanti della Lotus è piuttosto avanti e potrebbe entro breve termine giungere a conclusione. Ci sono però delle resistenze in seno alla stessa GM. Il presidente Jim McDonald's è abbastanza favorevole, contrario è il «chairman of the board» (che corrisponde al nostro amministratore delegato), Roger Smith, mentre i due vicepresidenti esecutivi che sono stati eletti dopo il ritiro di Alex Cunningham, sono invece favorevoli. Si tratta di Roger Stempel che si è formato presso Pontiac, Chevrolet e Opel, e che ora è responsabile del programma «Chevrolet Racing» oltre ad essere capo di Cadillac, Oldsmobile e Buick, e Lloyd Reuss che si è formato presso Buick, Chevy, Pontiac e GM-Canada, ed è ora responsabile dei marchi Chevrolet, Pontiac e «GM-Canada»: tutti e due sono per le corse e vorrebbero subito l'accordo con la Lotus per entrare in F.1. Il responsabile del nuovo marchio «Saturno», non si è invece ancora espresso; come si sa la «Saturno» è una nuova macchina del gruppo GM che esordirà alla fine degli anni '80. David Hugland, presidente della marchio «Saturno», potrebbe essere l'ago della bilancia che deciderà l'entrata in F.1 della GM.

Acquistando la Lotus Car, la GM si è trovata in casa anche il 6 cilindri a V di 90° sviluppato dalla Toyota in «joint-venture» con la casa inglese in base all'accordo voluto da Colin Chapman prima della sua morte avvenuta nel 1982. Questo motore potrebbe essere utilizzato con marchio GM. Altra soluzione riguarda la possibilità di portare avanti un motore 6 cilindri con nome Buick che già corre in Usa in diverse specialità. Il motore Toyota è già stato ripetutamente provato al banco con buoni risultati e potrebbe essere entro breve tempo pronto. La Toyota avrebbe però gradito vederlo in gara con il proprio nome per controbattere la pubblicità della Honda, legata alla Williams in F.1. Dunque, l'accordo tra Toyota e GM potrebbe divenire difficile e allora ecco che alla GM

hanno avanzato un'altra proposta: se (come sembra) la Renault si ritira dalla F.1 a fine 1986, potrebbe fare pressioni per rimandare lo stop di un anno, allo scopo di sostenere la Lotus, e nel frattempo preparerebbe il suo motore che verrebbe schierato in gara nel 1988. La GM vuole questa operazione perché vuole controbattere sul piano pubblicitario la Ford che è rientrata recentemente, dopo il famoso Cosworth, in F.1 con un motore turbo. La GM quest'anno ha già rilevato grosse aziende come la Hughes Aircraft e la EDS, oltre alla Lotus Car, ma gli è sfuggita la possibilità di acquistare in Inghilterra il marchio «Land Rover» per l'intervento del Governo che non ha voluto che il prestigioso marchio entrasse

questo 4 cilindri 16 valvole destinato a una vettura a 4 ruote motrici, dopo l'ingresso della GM, perché le due Case americane sono in contrasto fra loro sul mercato interno. Intanto l'ingresso della GM nella Lotus sta cominciando a dare i primi frutti: sulla nuova Chevrolet che uscirà fra due anni, motore, sospensioni e materiali compositi sono dell'«Engineering Lotus» mentre per la Corvette 1988 la Lotus ha approntato un 8 cilindri «high-performance» che nulla ha a che vedere con la Corvette Indy. La GM sta insomma preparando il terreno per poter acquistare la Lotus F.1, e ha così predisposto che la Casa che fu di Chapman faccia parte della nuova organizzazione «GM Europa» che



Il suggestivo castello di Ketteringham che ospita gli uffici e la factory della Lotus

nell'orbita GM. Il colosso americano sta comunque godendo un momento industriale esaltante, dopo tanti anni è in testa alla classifica di «Fortune», prima fra le maggiori 500 industrie degli USA, ha passato la «Exxon», da sempre sua tradizionale avversaria.

Al prossimo salone dell'auto di Birmingham, si dovrebbe vedere il primo frutto della collaborazione GM-Lotus, una vettura sportiva che per ora porta la sigla «X 100» (ma che potrebbe chiamarsi Elan Sport) che verrà venduta sul mercato USA a partire dal 1987. Questa vettura sarà esportata anche in Giappone con un motore dalle alte prestazioni, realizzato espressamente dalla Lotus. Quest'ultima Casa ha un reparto di «Engineering» che occupa circa 200 tecnici ha fra gli altri, clienti come, Rolls Royce, Austin Rover e Peugeot. Anche la Chrysler aveva ordinato un motore «High-Performance» alla Lotus; poi ha disdetto l'ordinazione di

ha sede a Zurigo. Vuole reintegrare in tutte le macchine il «logo» del compianto Colin: «A.C.B.C.», ma avrà un rapporto diretto invece che con Zurigo con la GM di Detroit, esattamente con l'«Advanced Manufacturing And Engineering Staff» e con il «Warren Tecnical Center». La Lotus Car ha avuto un miliardo di profitti nel 1985 e l'attuale direttore della Lotus, Michael Kimberly, prevede un raddoppio degli utili già dal 1986, anche perché la Lotus Engineering ha il portafoglio ordini (tra gli altri del ministero della difesa inglese) per 64 miliardi di lire. L'azienda Lotus è dunque sana e ora la GM la controlla al cento per cento ma vuole acquistare da madame Chapman e dai figli anche il team Lotus, per rilanciare in contrapposizione alla Ford anche la propria immagine sportiva al massimo livello, e le premesse perché questa trattativa riescano, ci sono tutte. □



Forini ha abbandonato Coloni

IL CAMPIONE italiano di Formula 3 Franco Forini (nell'immagine **Photo4**) ha lasciato il team di Enzo Coloni, dopo l'esordio sfortunato nella corsa di Vallelunga. Il pilota ticinese, che la scorsa settimana ha collaudato a Monza la Dallara 386-Volkswagen del team Forti, è attualmente in contatto con alcune squadre per prendere parte alla corsa di Imola. Potrebbe finire al team Sanremo, soprattutto se Claudio Antonoli dovesse cambiare squadra, oppure da Corbari, dove la posizione di Scapini, a detta dello stesso pilota, si è fatta critica.

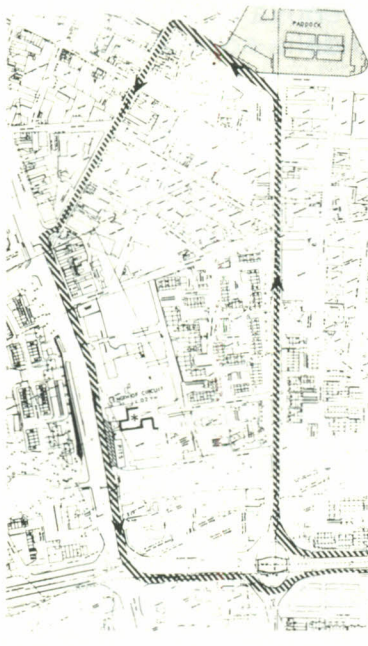
In settimana a Imola prove F. 3000

IN VISTA della quinta gara di campionato intercontinentale di Formula 3000 di Imola alcune squadre partecipanti alla serie hanno programmato una seduta di test all'autodromo «Dino Ferrari». Da mercoledì 28 a sabato 31 scenderanno quindi in pista il team Pavesi, il Sanremo Racing e il Genoa Racing con Ivan Capelli alla guida della March 86B preparata da Gariboldi. Non è escluso che alcune squadre straniere possano partecipare a questi test straordinari, concessi dall'associazione della categoria nonostante il divieto di effettuare prove su circuiti ospitanti corse di Formula 3000.

■ **LUTTO.** Un grave lutto ha colpito Maurizio Nardon, il popolare componente del team Ferrari di Formula 1. Maurizio era infatti assente al Gran Premio di Spa per l'improvvisa scomparsa del padre. A tutta la famiglia Nardon le più sentite condoglianze da parte della redazione di Autosprint.

■ **WEAVER.** James Weaver dopo avere ottenuto un ottimo terzo tempo nelle prove della gara di F.3000 di Spa si è... messo sul mercato. Ha infatti detto che quella belga sarà la sua unica esperienza con la Ralt nel corso dell'anno perché tutte le altre gare sono prenotate dal giapponese Nakajima e da Mike Thackwell.

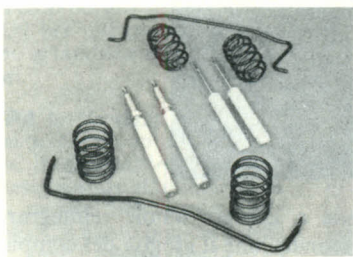
Già aperte le iscrizioni per la gara inglese di fine agosto Birmingham, cittadino velocissimo



ROBERT PERRY il responsabile dell'associazione Formula 3000 girava a Spa con le schede di iscrizioni per l'Halford's Birmingham Superprix, la nona prova del campionato intercontinentale di Formula 3000 che si svolgerà lunedì 25 agosto sul nuovo circuito stradale di Birmingham. Contrariamente a quello che si poteva pensare il tracciato, pur snodandosi tra case e palazzi è velocissimo, tanto che qualcuno tra i piloti di Formula 3000 quando ha visto la piantina ha esclamato: «Se gli inglesi non fanno una pista veloce anche in città non sono contenti». Il progetto, comunque, pare essere serio soprattutto in previ-

sione futura. Come è noto l'organizzazione ha espresso la volontà di realizzare il circuito solo l'estate scorsa e ben presto è passata ai fatti con l'appoggio dell'assicurazione municipale della città inglese, uno dei centri più industrializzati del paese, dove ha sede la British Leyland. Il circuito misura 4020 metri (2,4 miglia) e presenta solo una curva veramente lenta: un tornante posto al termine di un lunghissimo rettilineo. Le prove avranno luogo dalle 9,00 alle 10,45 (quarantacinque minuti per i due gruppi) e dalle 13,00 alle 14,45 e dalle 15,00 alle 16,45 di domenica 24. La corsa partirà alle 15,30 ore inglese.

HARTGE® motorsport



ASSETTI

Assetti abbassati di 35 mm. per tutti i modelli BMW Bilstein o Koni.

PER CATALOGO COMPLETO
INVIARE L. 5.000 IN FRANCOBOLLI



COMER
CONCESSIONARIA BMW

DISTRIBUTTRICE ESCLUSIVA PER L'ITALIA

Via Ferrarese, 41/d
Tel. 051-90.27.55 - CENTO (FE)

Veto per Capelli a Le Mans

IVAN CAPELLI a Spa era parecchio soddisfatto: oltre ad avere compiuto 23 anni il giorno della gara di Formula 3000 il milanese aveva appena ricevuto la conferma della sua partecipazione alla 24 Ore di Le Mans al volante della seconda Jaguar che avrebbe dovuto dividere con Gianfranco Brancatelli e Jean Louis Schleser. Purtroppo la Marlboro, proprio al termine della corsa, ha comunicato a Ivan il proprio veto per prendere parte alla 24 Ore su una vettura sponsorizzata dalla concorrenza, la Jaguar è infatti finanziata dalla Silk Cut. Quindi, se non interverranno fatti nuovi nelle ultime ore, Ivan dovrà accontentarsi di guardare la classica francese dalla televisione.

Lancia al Norisring

CAMBIO di direzione nei piani Lancia in gruppo C. La Casa torinese, che in un primo momento aveva annunciato la propria intenzione di ritirarsi definitivamente dal campionato mondiale sport prototipi, è ora tornata sui suoi passi e sta preparando la corsa sprint del Norisring, sicuramente la manifestazione più spettacolare dell'intero campionato iridato. A guidare la Lancia Lc2/86 dovrebbero essere Alessandro Nannini e Andrea De Cesaris.

■ **BERTUZZI.** Anche a Spa Aldo Bertuzzi è stato particolarmente sfortunato: il piacentino non ha potuto provare perché il preparatore John Nicholson non aveva inviato i motori Cosworth al team di Aldo Romani che cura la Minardi con la quale Aldo ha preso parte alle prequalifiche di Vallelunga.

■ **LOLA.** Imitando il team Gariboldi, anche la Lola ha voluto festeggiare Capelli per il suo 23. compleanno. Accanto al box, infatti, la squadra di Jean Louis Mosnier aveva scritto, con una decal multicolore «Happy Birthday Ivan From Lola». Un gesto di estrema cavalleria.

Una voce clamorosa sta mettendo in subbuglio l'europeo gr. A

Twr vuole la Maserati Biturbo

NELL'AMBIENTE del campionato europeo turismo Gruppo A sta scorrendo una voce molto interessante. Pare infatti che Tom Walkinshaw, il noto pilota e grande capo del Twr, Casa che prepara le Jaguar nel mondiale sport prototipi e le Rover Vitesse nell'europeo turismo, sia intenzionato a preparare una Maserati Biturbo che vorrebbe fare esordire nel campionato mondiale Gruppo A dell'anno prossimo. Walkinshaw, infatti, ritiene che con le attuali regolamentazioni le vetture dotate di motori aspirati, come Rover Vitesse, siano nettamente sfavorite nei confronti di quelle sovralimentate. Per questa ragione sta sondando

il terreno. Ha già avuto un contatto con la Toyota che ha omologato nella categoria la Supra Turbo ma è guardata con molto interesse la Maserati Biturbo, la quale ha tutte le potenzialità, per essere una protagonista della serie. Resta da vedere se la Twr incontrerà la collaborazione tecnica della Casa modenese facente capo al gruppo De Tomaso, che da parecchio tempo non guarda con favore le corse automobilistiche. Può darsi, però, che l'offerta di Walkinshaw possa allettare lo staff Maserati, sicuramente il marchio più glorioso del nostro motorismo con Ferrari e Alfa Romeo.

A Vallelunga la 2 Ore della Salerno Corse

LA SCUDERIA Salerno corse organizzerà l'8 giugno la 2 Ore sull'autodromo romano di Vallelunga. La manifestazione che si corre nell'ambito della 3. prova dello challenge Mazzalupi gode del supporto della scuderia Apulia. La gara si svolgerà in due manches di 60' con partenza lanciata e c'è quindi la possibilità di prendere parte alla 2 Ore anche con un solo pilota. Saranno ammesse alle verifiche tecniche, previste sabato 7, le vetture dei Gruppi N, A, B delle classi 1300, 1600, 2000 e oltre. Per maggiori informazioni rivolgersi alla scuderia Salerno Corse 089/27.14.40 oppure allo 089/22.04.26.

La Regione annulla la Trento-Bondone

È **SALTATA** anche l'edizione 1986 della Trento-Bondone una delle più prestigiose gare in salita italiane. Il divieto da parte del Commissario del Governo è arrivato come una doccia gelida a spegnere di colpo i molti entusiasmi degli sportivi trentini che si erano messi di buona volontà per ripristinare questa classica. Nei mesi scorsi i dirigenti dell'Ac Trento e della scuderia Trentina avevano raccolto l'adesione convinta da parte del Comune e degli altri Enti, così come si erano limiate le antiche diffidenze da parte della comunità di Sardegna che fra prove e gara restava praticamente ingabbiata tra le proprie case. La commissione di vigilanza infine aveva approvato il progetto organizzativo. Purtroppo chi doveva dare il parere definitivo ha ragionato in modo diverso.

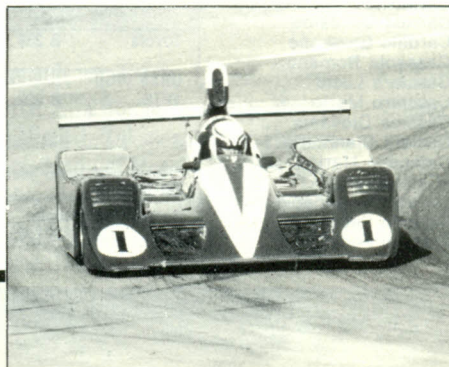


Velocissime le Dallara 386 a Monza

IN VISTA della prossima gara del campionato italiano di Formula 3 alcune squadre di questa categoria hanno partecipato all'autodromo di Monza a una seduta di prova. Le Dallara 386 hanno ottenuto i migliori tempi, dimostrando la loro innata attitudine alle piste veloci. Molto bene è andata anche la Reynard-Alfa Romeo di Stefano Modena, terzo nella graduatoria ufficiosa dei tempi, che si è presentata con un nuovo alettone posteriore, dotato di una sola ala. Ecco di seguito i tempi migliori: **Nicola Larini** (Dallara 386-Alfa Romeo) 1'50"60; **Franco Forini** (Dallara 386-Volkswagen) 1'50"80; **Stefano Modena** (Reynard 863-Alfa Romeo) 1'51"20; **Rinaldo Capello** (Ralt Rt30/85-Alfa Romeo) 1'51"40; **Alex Caffi** (Dallara 386-Alfa Romeo) 1'51"60; **Fabio Mancini** (Dallara 386-Alfa Romeo) 1'51"60; **Walter Voulaz** (Ralt Rt30/86-Alfa Romeo) 1'52"30; **Andrea Chiesa** (Dallara 386-Volkswagen) 1'52"80.

Brands Hatch passa a Foulston

IL PILOTA inglese John Foulston, (nella **fotoVillani**) protagonista della serie Thundersports su una Lola Can Am appartenuta a Patrick Tambay, è il nuovo padrone degli autodromi di Brands Hatch, Oulton Park e Snetterton. I tre impianti in precedenza erano di proprietà del Motor Circuits Developments di John Webb, recentemente passato a ricoprire un altro incarico in seno alla Fisa. Foulston che è il proprietario della compagnia di informatica Atlantic Computer Leasing Ltd, assicurerà agli autodromi quei finanziamenti che il gruppo Mcd sembrava non potesse più sborsare. La notizia del passaggio di consegne è stata accolta dall'ambiente delle corse britanniche con viva soddisfazione.



È Grouillard il pilota di Markus Hotz

OLIVIER GROUILLARD (nella **fotoVillani**) il giovane francese che l'anno scorso si comportò onorevolmente nel campionato europeo di Formula 3000 ha firmato un contratto con il team Horag di Markus Hotz per il quale disputerà cinque corse del campionato intercontinentale della categoria. Grouillard guiderà la Lola T86/50 che nelle prime due corse della serie cadetta era stata pilotata da Mike Thackwell, a Silverstone, e da Guido Daccò, a Vallelunga. Attualmente Grouillard è il pilota numero 1 dell'Equipe Oreca nel campionato produzione francese, dove sta fornendo buoni risultati su una Bmw M5. Con Hotz, comunque, è confermata la presenza di Cathy Muller.

■ **MAGGIORELLI.** Luca Maggiorelli, il pilota della Scuderia Salvati vincitore del Supercorso Federale Csai nel 1985, è attuale pilota della Dallara preparata da Franco Alloni è da qualche tempo afflitto da un acuto dolore al nervo sciatico che gli sta impedendo dalla corsa di Magione un corretto uso della gamba destra.

■ **FORINI.** Franco Forini ha provato la settimana scorsa a Monza la Dallara 386 che Nicola Marozzo usa abitualmente nel campionato italiano di Formula 3. Nonostante la lunga inattività ha ottenuto un ottimo tempo.

■ **SAN GIORGIO.** L'8 giugno torna la velocità in salita in Umbria con il 15. «Trofeo Città di Orvieto», sul percorso San Giorgio-Colonnetta di Prodo di km 7,600. La corsa è valida per il Trofeo Nazionale della Montagna (prima zona). Nel pomeriggio di sabato 7 giugno sono previste le prove. Le iscrizioni chiudono il 31 maggio; il record appartiene a Mauro Nesti con 3'42"90.

■ **FIOTTO ROSA.** La casa di Daniel e Delphine Audetto è stata allietata la settimana scorsa dall'arrivo di Maureen, una splendida bambina venuta alla luce a Mentone (Francia) il 12 maggio. Al responsabile delle relazioni esterne della Lamborghini e a sua moglie le più sentite felicitazioni di tutto Autosprint.

NOTIZIARIO CSAI

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

Altre decisioni del Comitato Esecutivo

CROSS e competizioni speciali: è stato deciso che, con effetto immediato, nelle prove di Campionato Italiano Autocross sia consentita l'effettuazione delle semifinali (attualmente sono previste solo batterie e finali), ed inoltre:

a - Campionato Italiano Autocross: la prova di Campionato Italiano Autocross, che l'Organizzatore della pista di Bordano (UD) ha annullato, verrà recuperato sulla pista di Spresiano (TV), alla data del 5/10/86, per l'organizzazione del Team Padova Cross.

b - Vetture Cross: al fine di consentire ai conduttori di partecipare alle gare nazionali senza essere costretti a continui adeguamenti delle vetture ai diversi regolamenti, si consente, nella logica di una unificazione dei regolamenti tecnici nazionali a quelli internazionali, alle vetture cross conformi alla regolamentazione FISA in vigore di essere ammesse alle gare nazionali (ivi comprese quelle valevoli per la Coppa Italia) senza obbligo di modifiche, fatta eccezione per la protezione laterale a cassone che deve in ogni caso essere mantenuta.

c - Vetture Cross Junior: si precisa che le vetture cross junior sono da considerarsi una sottoclasse delle vetture Cross pur mantenendo una propria regolamentazione tecnica. Pertanto, in caso di mancata sostituzione della classe, le vetture Cross Junior possono essere aggregate alle vetture Cross partecipando alle eventuali qualificazioni (prove cronometrate, batterie, semifinali) come se fossero vetture Cross vere e proprie. Le classifiche finali tuttavia dovranno essere redatte sempre separatamente.

Si corre in Val Martello

Nella pagina Csaì su Autosprint n. 21/86 è stato erroneamente inserito nella lista delle gare da deppennare la 7. Salita Val Martello, organizzata dal Racing Team Merano. Tale gara pertanto rimane regolarmente in calendario.

Coppa Carotti per Peuromontagna 86

In seguito all'annullamento della gara «Trofeo Scarfiotti» (AC Macerata), prova valida per il Campionato Europeo della Montagna in programma il 29 giugno la Csaì ha ottenuto dalla Fisa il trasferimento della validità per il Titolo Europeo alla Coppa Carotti, organizzata dall'Ac Rieti, che viene pertanto anticipata al 29 giugno dalla data del 5 luglio originariamente prevista.

Informazioni tecniche per autostoriche

1 - Nella categoria Gran Turismo, tutte le autovetture che all'origine montavano cerchi di diametro 400 sono autorizzate a montare cerchi di diametro 15". Qualora detto montaggio comporti delle oggettive difficoltà a causa degli ingombri di particolari tecnici (sospensioni, freni, ecc.) e, quindi, fosse indispensabile modificare le carreggiate, la Sottocommissione si riserva di concedere eventuali deroghe dietro richieste particolareggiate da parte dei concorrenti.
2 Lotus Elite S2 - Per motivi di sicurezza è autorizzata la sostituzione dell'elemento in gomma di raccordo tra la sospensione posteriore e la carrozzeria per mezzo di altri sistemi, compreso l'utilizzo di un «uni-ball».

Primo elenco piloti ammessi alle gare in salita con vetture Sport

Abbiati Gabriele
Aguzzoni Rodolfo
Alberici Fabio
Ammirati Antonio
André Corrado
«Antares»
Araldi Orazio
Arfé Renato
Artese Giuseppe
Baldanzi Pierfranco
Barberio Pasquale
Baribbi Ezio
Barone Pietro
Bastiani Divo
Bazzani Domenico
Benedini Emanuele
Benusiglio Mario
Benusiglio Renato
Bernasconi Vittorio
Bettin Alberto
Bettoni Stefano
Biasioli Roberto
Bielanski Stanislaw
Bogani Ettore
Bono Antonio
Bormolini Luigi
Bortolami Francesco
Bottani Eugenio
Braconi Mauro
Brandi Silvano
Branducci Idalgo
Breschi Franco
Cacciatore Bruno
Caci Gino
Caci Girolamo
«Caesar»
Calella Claudio
Caliceti Mario
Campedelli Sergio
Cancelli Mario
Canino Alfio
Canneori Corrado
Capacchietti Francesco
Cardone Franco
Carotenuto Vittorio
Carrasi Gesualdo
Cardillo Giuseppe
Casasola Romano
Casciaro Lucio
Casciaro Mario
Cassiba Giovanni
Castelli Gianmaria
Catanese Mario
«Caterpillar»
Ceraolo Giampaolo
Ceriello Pasquale
Cipriani Federico

Ciuti Gabriele
Colabello Giuseppe
Colucci Giuseppe
Comegna Giacomo
Compagnoni Paolo
Consoli Orazio
Consoli Santo
Corrao Amedeo
Corso Francesco
«Cortes»
Crestani Giuseppe

Cupelli Pietro
Curatolo Roberto
D'Astolfo Carlo
Dal Ben Luciano
«Dark»
Deiana Ferruccio
De Dominicis Rosario
De Filippis Santi
De Gan Romano
De Furia Michele
De Zio Rinaldo

Degli Esposti Antonello
Degano Maurilio
Demontis Alfredo
Di Gioia Michele
Di Girolamo Enzo
Di Renzo Aldo
«Din»
Di Trapani Giovanni
Dolfi Roberto
«Domingo»
Fabbri Alceste
Facetti Carlo
Faedda Giovanni
Faggioli Mario
Falorni Pietro
Famoso Santo
Fanti Roberto
Faro Concetto
Farris Sergio
Ferraro Santo
Fina Aldo
Fracastoro Alessandro
Franchini Pieracarlo
Frasson Alfio
Frisori Silvano
Frochieri Ignazio
Galli Roberto
Gasparella Roberto
Gellini Maurizio
«Gero»
Giammaria Armando
«Gianfranco»
Giannantonio Sabatino
Giliberti Angelo
«Gimax»
Giorgetti Giorgio
Giosia Lucio
Giustra Domenico
Gloria Giuseppe
Gnesato Nello
Gozzi Adriano
Grimaldi Enrico
Guadagno Gerardo
Guarini Angelo
Guarino Carmelo
Iaria Antonino
«Il Brizzolato»
Innocenti Giancarlo
Jacopino Leonardo
Jacoponi Enzo
«Kabibo»
«Kim»
Laureati Pietro
Licata Giuseppe
Licheri Michele
Lo Bello Domenico
segue sul prossimo numero

Vetture omologate dal 31/4/1986

GRUPPO A

Germania Federale (D):

Audi	A 5284	Coupe Quattro 2228 cc. - 05/01 ER/Motore
Volkswagen	A 5112	19 Golf Gti 1781 cc. - 08/08 VO Motore
	A 5295	19 Golf Gti 16V 1781 cc. - 01/01 VO Centina
		02/02 VO Serbatoio
		VO Trasmissione
		VO Sospensione
		VO Freni
		VO Attacchi ruote
		VO Direzione

Gran Bretagna (GB):

B.L. Cars	A 5078	Rover 3500 3532 cc. - 26/01 ES Carrozzeria
		ES Motore
Ford	A 5272	Escort Rs Turbo 1597. 2x1.4=2236.1 cc -
		VO Freni
		VO Motore
Vauxhall	A 5255	Astra 1.8 Gte (mod. 84) 1786 cc. - 07/06 VO
		Sospensione

GRUPPO B

Gran Bretagna:

Austin Rover		
Group LTD:	B 277	MG Metro 6R4 2991.4 cc. - 06/04 VO
		Sospensione
		VO Direzione

Giappone (J):

Mitsubishi	B 230	Lancer Turbo A 176 1997Ax1.4=2796 cc. -
		06/03 ER Turbo
Toyota	B 239	Celica Twincam Turbo TA64
		1791x1.4=2507 cc. - 10/03 ER Turbo

URSS (SU):

VFTS	B 222	Lada-Vfts 1563 cc. - 05/01 ET Carrozzeria
		ET Cambio
		ET Motore
		ET Interni

GRUPPO N

Germania Federale:

Volkswagen	N 5212	19 Golf Gti 1781 cc. - 02/02 VO Motore
------------	--------	--

SPERIMENTAZIONE A 300 ALL'ORA. AFFIDABILITÀ 365 GIORNI L'ANNO.



ECO

Accensione elettronica F.1

Accensione elettronica
auto di serie



Ferrari. Renault su Lotus, Ligier, Tyrrel. Ford su Force. Alfa Romeo su Osella. Motori Moderni su Minardi. Zakspeed. Brian Hart su Ram. Su tutte Magneti Marelli. Sempre in pista a sperimentare componenti innovativi per il rapido progresso tecnologico del prodotto di serie. Dai collaudi esasperati della

F.1, l'affidabilità della tua vettura. Un successo nato in corsa, sulle strade di tutti i giorni.

MAGNETI MARELLI

LA PARTE ELETTRICA ED ELETTRONICA DELLA TUA AUTO.

SENNA SCRIVE PER **AUTO SPORT** /La morte di De Angelis

Siamo tutti responsabili

L'ANNO SCORSO Elio De Angelis era il mio compagno di squadra alla Lotus. Con lui ho avuto un rapporto professionale non dei migliori, ma di questo aspetto non voglio nemmeno parlare: c'era una grossa rivalità tra noi due. Dal lato umano, però, ho sempre stimato Elio. Era un uomo molto intelligente e gentile, uno che correva per il puro piacere di correre. In questo senso rappresentava forse ciò che un pilota dovrebbe sempre essere, un gentleman. Troppo spesso noi della Formula 1 dimentichiamo l'aspetto umano. Solo quando capita l'irreparabile ci fermiamo, ci guardiamo attorno e pensiamo a quello che davvero è importante.

IL GIORNO PRECEDENTE l'incidente di Elio, ho commesso un grosso errore. Avevo dei problemi alla macchina e prima di rientrare ai box ho percorso un giro molto lentamente, guardandomi attorno: lungo la pista i servizi di sicurezza erano praticamente inesistenti. Ho visto un uomo con un estintore, uno solo, ma non mi sono preoccupato tanto. Ho pensato che quello del Paul Ricard è un circuito molto lungo, con grandi spazi, e che forse il servizio di emergenza c'era, anche se dall'abitacolo riusciva difficile vedere come era dislocato. Quando sono rientrato ai box mi sono dimenticato completamente del problema. Purtroppo noi piloti non pensiamo molto al pericolo: sappiamo che c'è ma lo vediamo come qualcosa di lontano. Quel giorno, al Paul Ricard il pericolo c'era, ed era lì, in agguato. Finito quel giro di pista avrei dovuto informarmi meglio della situazione, farmi dire dove erano gli uomini del servizio antincendio e sensibilizzare gli altri piloti sul problema. Non l'ho fatto questa volta come non l'avevo fatto in passato, durante altre sessioni di prove libere. È per questo che anch'io mi sento

addosso una parte di responsabilità per quello che è accaduto.

SAREBBE BASTATO un servizio antincendio adeguato ed Elio sarebbe ancora tra noi. Il problema del fuoco è sempre più attuale da quando tutte le Formula 1 adottano motori turbo che durante l'uso raggiungono temperature elevatissime. Se una vettura si ferma improvvisamente, il minimo che ci si può aspettare è che prenda fuoco. Questo avviene perché è sufficiente che dell'olio finisca sul turbo rovente perché prenda fuoco (lo vediamo spesso quando una macchina si ferma ai box). Le avvisaglie di quanto è accaduto al Paul Ricard le avevamo avute l'anno scorso durante le prove libere al Nürburgring, un circuito peraltro sicurissimo. Surer si fermò lungo la pista e la vettura prese fuoco. Lì non c'era nessuno e Marc, sceso dalla macchina, si guardò attorno fino a quando scorse un furgoncino di servizio parcheggiato in lontananza. Surer corse fin laggiù, salì al volante di quel veicolo (l'addetto se ne stava beatamente dormendo poco più in là), raggiunse la sua Brabham e se la spense da sé. Quel

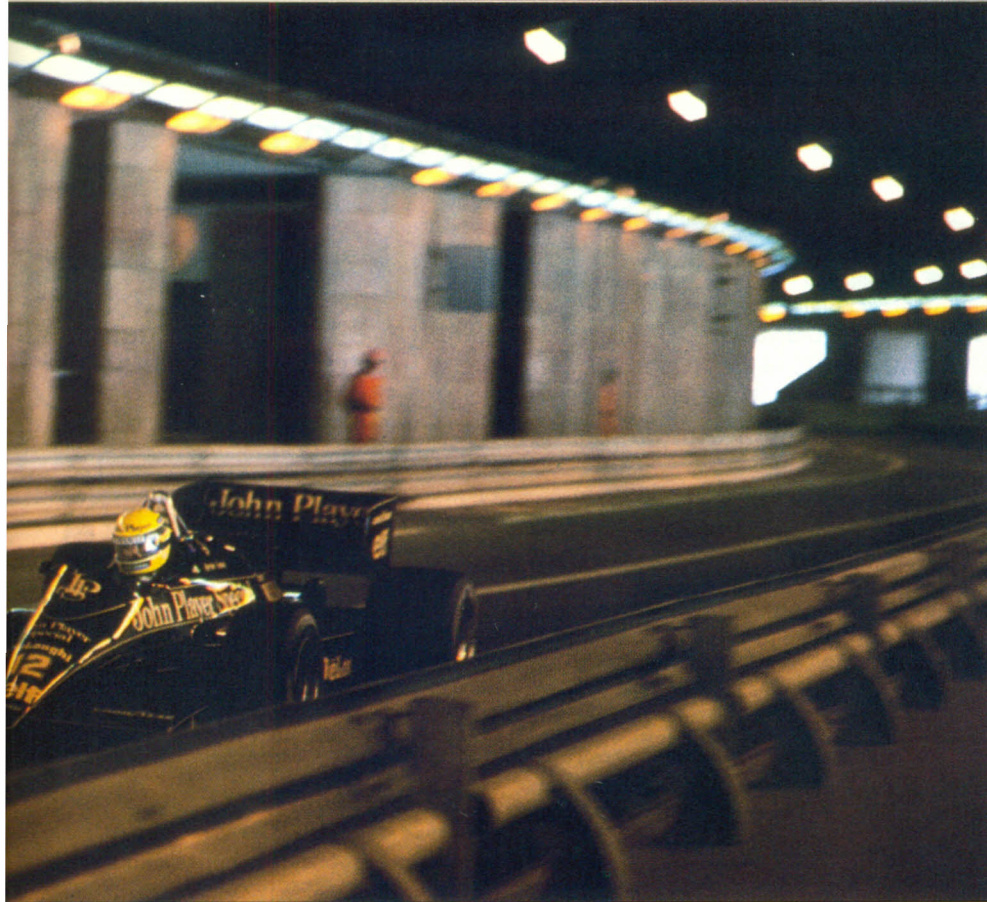
giorno tutti ridemmo amaramente scuotendo la testa pensando che non era giusto avere tanti commissari lungo la pista durante i Gran Premi e nessuno o quasi nel corso delle prove private. Ma poi non abbiamo fatto niente e tutto è rimasto come prima. Quel giorno a «scherzare» sull'episodio accaduto a Surer c'era anche Elio De Angelis.

È DURANTE LE PROVE private che corriamo i massimi rischi, quando proviamo soluzioni nuove mai utilizzate prima. Le vetture diventano di giorno in



A sinistra: Senna e Elio De Angelis, ripresi quando entrambi militavano alla Lotus, divisi da una forte rivalità ma solo sportiva (FotoColombo). In alto: il brasiliano in una suggestiva immagine dal recente gran premio di Monaco, scattata all'interno del tunnel, un passaggio sempre molto pericoloso (FotoVandystadt)





giorno più veloci; i circuiti restano gli stessi e molti non sono più adeguati già da qualche anno; chi gestisce i circuiti dà spesso prova di incapacità e dilettantismo; la Foca (l'associazione dei costruttori) pensa solo agli interessi dei team (tanto su quelle macchine non ci salgono i team manager); la Fisa lascia fare alla Foca e noi piloti ce ne fregiamo. Questo è il quadro nudo e crudo della situazione. Ma è una situazione che non può durare un giorno di più. Al Paul Ricard è morto uno dei piloti più maturi e coscientosi della Formula 1. Elio non era uno che si prendeva rischi superiori al necessario — lo dico in senso positivo, come lo dicevo per Niki Lauda — e il fatto che quel maledetto incidente sia accaduto proprio a lui è un campanello d'allarme per tutti gli altri. Avrete notato che la riduzione del carburante da 220 a 195 litri non ci ha impedito di migliorare ancora le nostre prestazioni. Non voglio dire che la soluzione non abbia fornito i suoi frutti, visto che con i 220 litri dell'anno scorso saremmo ovviamente più veloci di quanto lo siano oggi, voglio solo sottolineare quanto siano rapidi i miglioramenti nella massima Formula. Nessuna soluzione è stata trovata al problema delle prove di qualificazione. Oggi guidare una monoposto con le potenze da qualifica è

semplicemente pazzesco; l'accelerazione è eccessiva. A Montecarlo, con quei rettilinei così brevi, raggiungevamo velocità di punta incredibili, tra guard-rail e marciapiedi...

C'ERA UNA VOLTA la Gpda (Grand Prix Driver Association). L'associazione piloti esiste ancora, ma nelle riunioni che abbiamo fatto ci siamo sempre occupati di stupidi problemi marginali. Fino all'anno scorso c'era Lauda a tenere le redini dell'Associazione, anche se l'unica cosa giusta che abbiamo fatto è stata la rinuncia a correre a Spa, a causa dell'asfalto che andava a pezzi. Ora tutto sembra abbandonato a sé stesso. Io mi sono sempre tenuto abbastanza in disparte perché mi ritengo ancora uno degli ultimi arrivati. Confesso anche di averlo fatto per evitare di essere coinvolto in altre polemiche oltre a quelle che già mi riguardavano. È stato un errore anche questo, lo riconosco. Ma ora più che mai l'associazione dei piloti deve tornare a funzionare, perché il prezzo pagato è stato troppo alto. Non so chi potrebbe prendere il posto di Niki a capo dell'Associazione. Un leader è indispensabile e io proporrei Prost o Alboreto, due piloti esperti e con la mentalità giusta per occuparsi di questi problemi.

IL PERSONALE di servizio, commissari e uomini dell'antincendio, non sempre è all'altezza della situazione. In Inghilterra, per esempio, c'è un livello di preparazione elevatissimo. Lo so perché in quel paese ho corso alcuni anni e — anche se la mia simpatia nei confronti degli inglesi in genere è decisamente bassa — devo dar loro atto che sanno lavorare molto professionalmente. In altri posti, per esempio in Olanda, credo che ci sia il più alto grado di imprevisione per quanto concerne gli interventi antincendio. Troppo spesso si verifica che dei professionisti, noi, siano costretti a lavorare con dei dilettanti. Questa è la base di tanti problemi. In alcuni casi però i dilettanti siamo noi: non è ammissibile per dei piloti professionisti accettare di provare su una pista che non offre le misure di sicurezza indispensabili.

ADESSO È GIUNTO il momento di sedersi attorno a un tavolo e trovare delle soluzioni. Non mi interessa niente dell'unanimità dei team Foca: quella non ci sarà mai perché ogni squadra penserà solo ai propri interessi e ci sarà sempre qualcuno col timore di venire danneggiato da una qualunque modifica al regolamento. Ci vuole qualcuno che si prenda l'autorità di decidere sulla base di dati tecnici chiari e precisi. Non mi va di consigliare delle soluzioni a vanvera. Il problema della sicurezza deve essere studiato da persone competenti che dispongano del potere e delle informazioni giuste per venire a capo del problema e non da politicanti da strapazzo e la soluzione dovrà comprendere non solo modifiche alle macchine, ma anche ai circuiti, ai servizi di emergenza sui circuiti durante i gran premi e, soprattutto, le prove libere. Era tanto tempo che in Formula 1 non accadeva un incidente mortale e tutti ci eravamo rilassati. Purtroppo è dovuto accadere l'irreparabile per accorgersi che il pericolo esiste davvero e che è giunto il momento per tutti di fare un esame di coscienza. Perché di quello che è accaduto a Elio siamo tutti responsabili.

Ayfon Juma



brembo

FRENI A DISCO

F. 1 E SICUREZZA/Come e dove si può intervenire

Fatti e non parole

Come sempre dopo una tragedia come quella di De Angelis al Ricard, è tornata d'attualità la questione dei pericoli eccessivi che il pilota si trova ad affrontare. Purtroppo, nel passato, spentasi l'eco dei fatti tutto è rientrato ma ora si spera che ciò non accada più

Testi e disegni di **Giorgio Piola**

TUTTE LE VOLTE che un grave lutto colpisce il mondo della Formula 1, una grande rabbia, mista al dolore per la perdita di un uomo nel pieno della sua vitalità, pervade chi vive nell'ambito spesso magico ma talvolta odioso dello sport dell'automobile. La rabbia è motivata soprattutto dal fatto che nella maggior parte dei casi ci si trova di colpo di fronte ad una tragedia che poteva benissimo essere evitata: dopo ogni grave incidente, allora, si levano gli scudi in favore della sicurezza, si

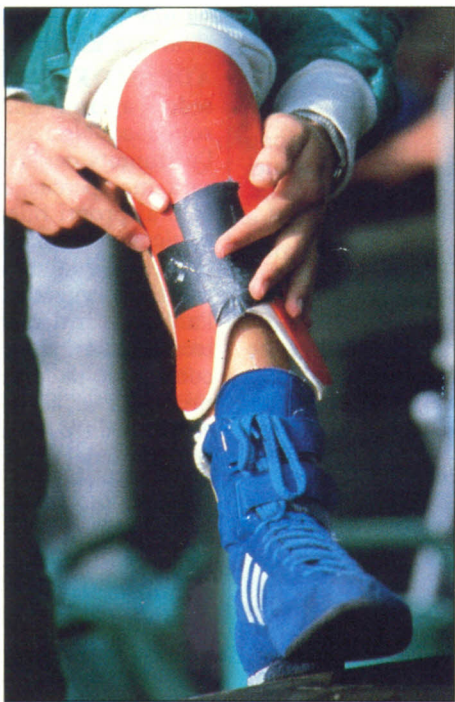
fanno tanti discorsi, ma poi tutto torna come prima o quasi. Gli stessi piloti, i primi a pagare per le manchevolezze organizzative o regolamentari dimenticano e troppo in fretta. In questo sport si commette spesso l'errore di considerare l'incidente come un fatto eccezionale, che non dovrebbe mai avvenire, dimenticando che il pericolo è, viceversa, una componente inevitabile dell'automobilismo. Non si deve pensare all'incidente solo con il senno di poi ma metterlo in preventivo studiando però tutti

gli accorgimenti possibili per limitarne i danni. La tragica scomparsa di Elio De Angelis mette sotto accusa tutto il sistema della sicurezza in formula 1. Purtroppo, dopo tre anni senza incidenti gravi ci si era un po' rilassati nella speranza che il pericolo fosse stato completamente eliminato ma già l'incidente di Tambay a Montecarlo era stato un campanello di allarme. Ci sono due fronti su cui la Federazione deve intervenire: quello organizzativo e quello della

segue

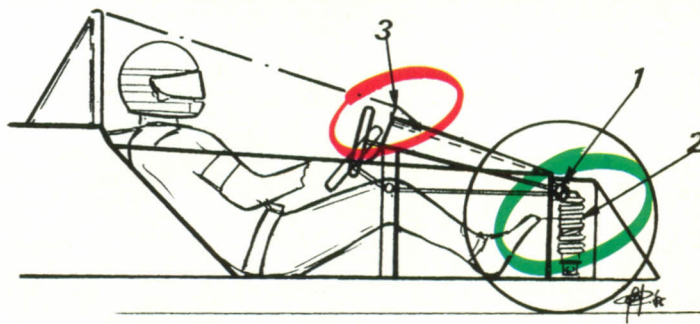
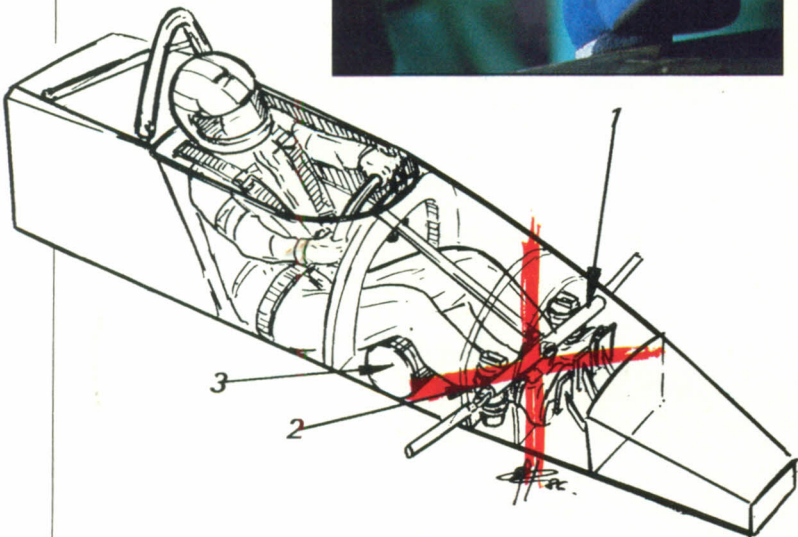
Troppo stretti i piedi

In molte monoposto la colonna dello sterzo è appena sopra le caviglie (1) mentre gli ammortizzatori (2) e l'estintore aumentano l'ingombro. Molti piloti (nella foto Dppi, un caso) sono costretti a usare delle speciali protezioni. Il rischio maggiore, tuttavia, è quello di restare imprigionati nella macchina in caso di incidente, rendendo difficoltosissima una pronta estrazione.



Sicurezza anteriore

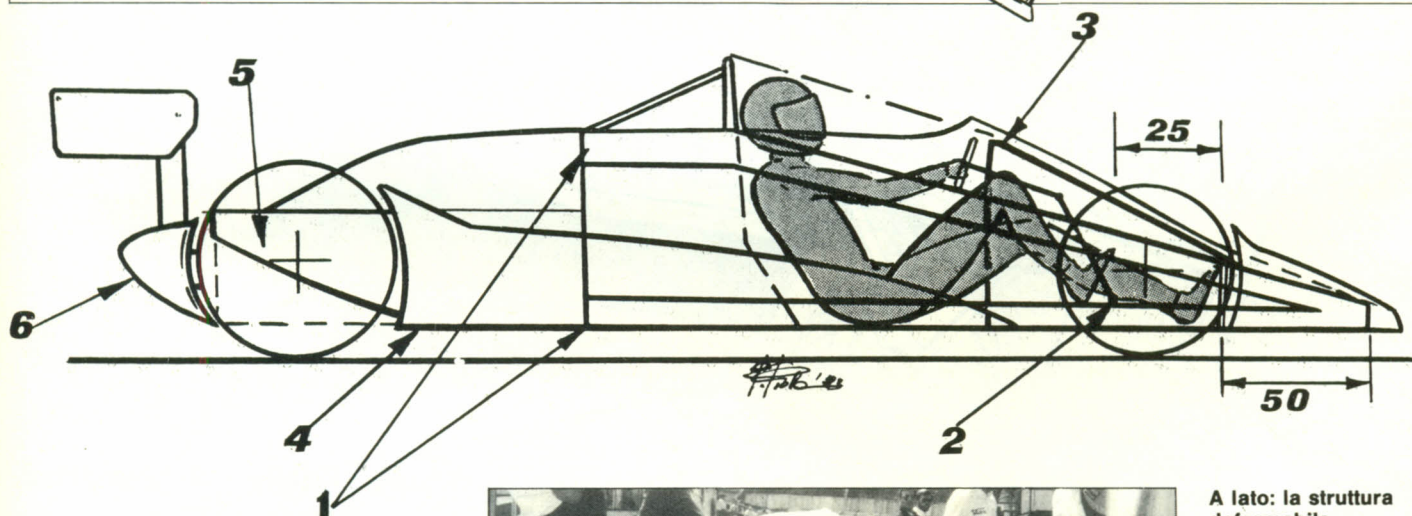
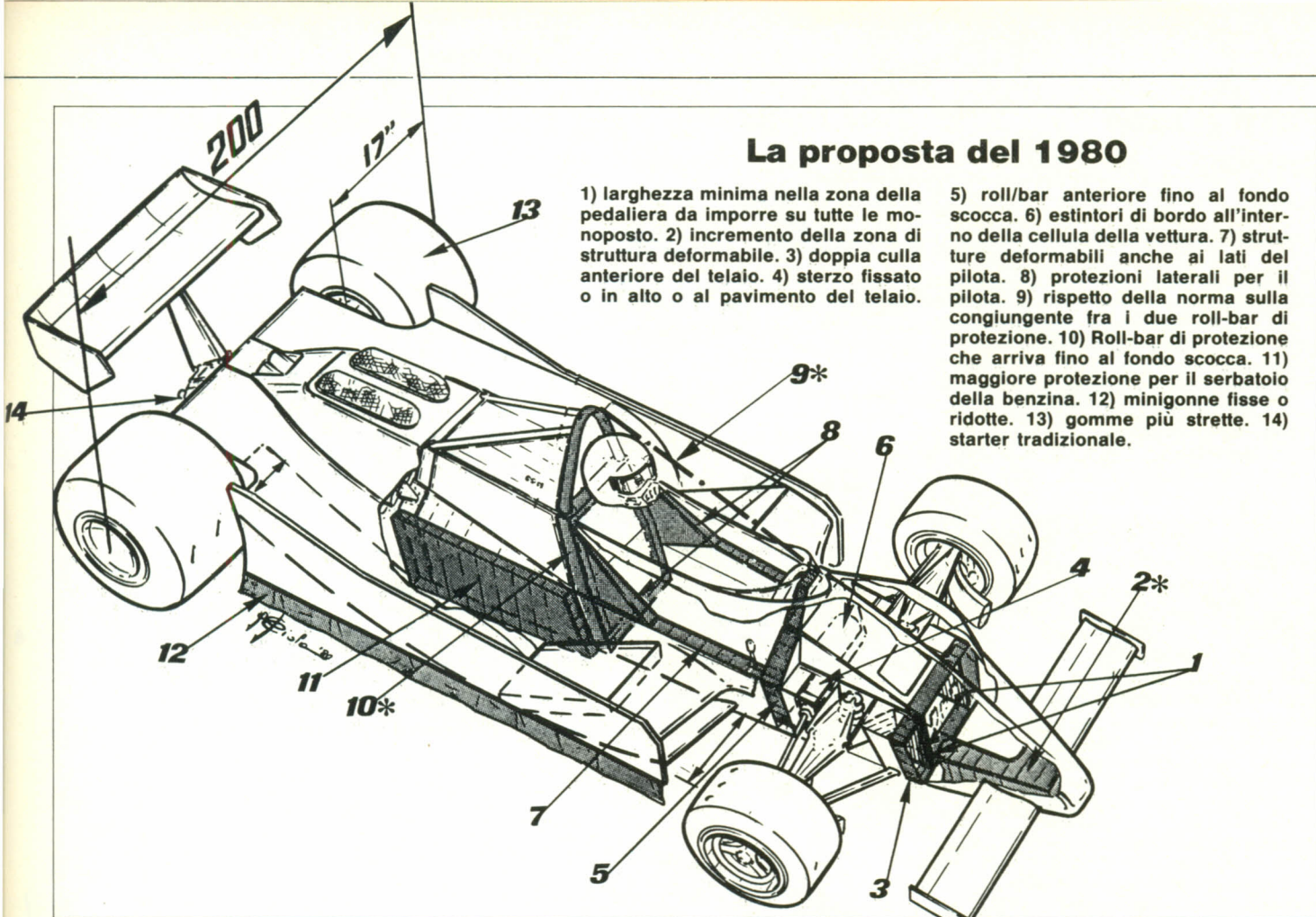
La congiungente tra i due roll bar dovrebbe contenere ampiamente la testa del pilota ma non sempre ciò accade. Nel disegno sotto, vediamo la Brabham BT55, molto funzionale nella zona della pedaliera con lo sterzo esterno alla struttura (1), cosicché gli ammortizzatori anteriori (2). Il numero 3 indica il rialzo della protezione anteriore che rende regolare la posizione del pilota. In caso di urto frontale, tuttavia, la BT55, estremamente bassa, potrebbe incunearsi sotto l'ostacolo.



La proposta del 1980

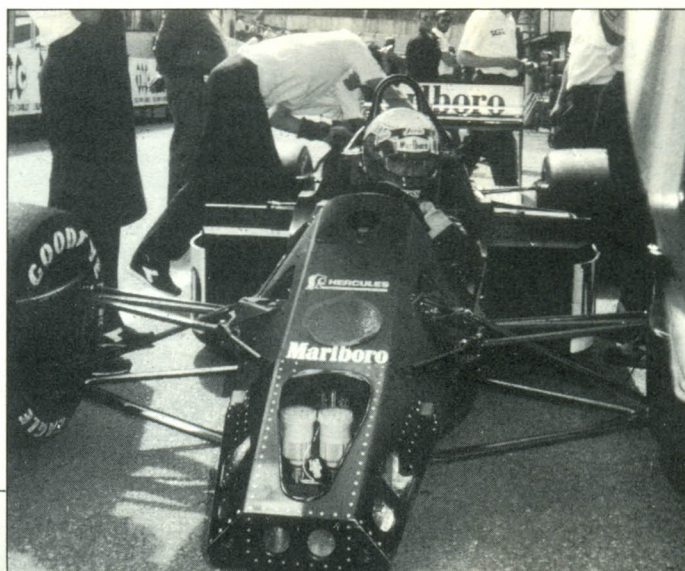
1) larghezza minima nella zona della pedaliera da imporre su tutte le monoposto. 2) incremento della zona di struttura deformabile. 3) doppia culla anteriore del telaio. 4) sterzo fissato o in alto o al pavimento del telaio.

5) roll-bar anteriore fino al fondo scocca. 6) estintori di bordo all'interno della cellula della vettura. 7) strutture deformabili anche ai lati del pilota. 8) protezioni laterali per il pilota. 9) rispetto della norma sulla congiungente fra i due roll-bar di protezione. 10) Roll-bar di protezione che arriva fino al fondo scocca. 11) maggiore protezione per il serbatoio della benzina. 12) minigonne fisse o ridotte. 13) gomme più strette. 14) starter tradizionale.



Ecco l'ipotesi di Jabouille nell'82

Il pilota francese Jean-Pierre Jabouille, che nel 1980 era rimasto drammaticamente bloccato nella sua Renault al Gp del Canada, presentò, nel 1982 dopo l'incidente di Villeneuve, una sua proposta (nel disegno sopra) che prevedeva (1) rinforzi laterali per l'abitacolo; lo sterzo fissato al pavimento (2); il roll-bar anteriore che permettesse di piegare le gambe per una uscita più veloce (3); il fondo piatto (4) con profili estrattori solo posteriormente (5); carenature tipo paraurti dietro le ruote posteriori per evitare agganciamenti (6). Solo il fondo piatto ha poi trovato pratica applicazione.



A lato: la struttura deformabile anteriore della McLaren, del tipo riportato. È funzionale ma espone al rischio di un fissaggio errato e anche a quello dell'usura dei bulloni (FotoAlquati)

Fatti e non parole

segue

sicurezza passiva delle monoposto.

PROVE LIBERE. Da tempo si dice che vi sono troppe prove libere per i piloti di formula 1 che sono così sottoposti ad uno stress fisico oltre i limiti ragionevoli e la Federazione deve ridurre la frequenza. È assurdo che piloti che hanno già sopportato la dura fatica di tre giorni tra prove e Gran Premio, in questo caso, a Montecarlo, riprendano il giorno dopo gli allenamenti su un'altra pista. Talvolta, nelle prove libere, un pilota copre in un solo giorno una distanza superiore a un gran premio. Prima della gara, numerosi piloti in Brasile compirono più di 300 giri a temperature torride, per collaudare nuove soluzioni. Una drastica riduzione delle giornate di prove libere abbasserebbe fra l'altro i costi.

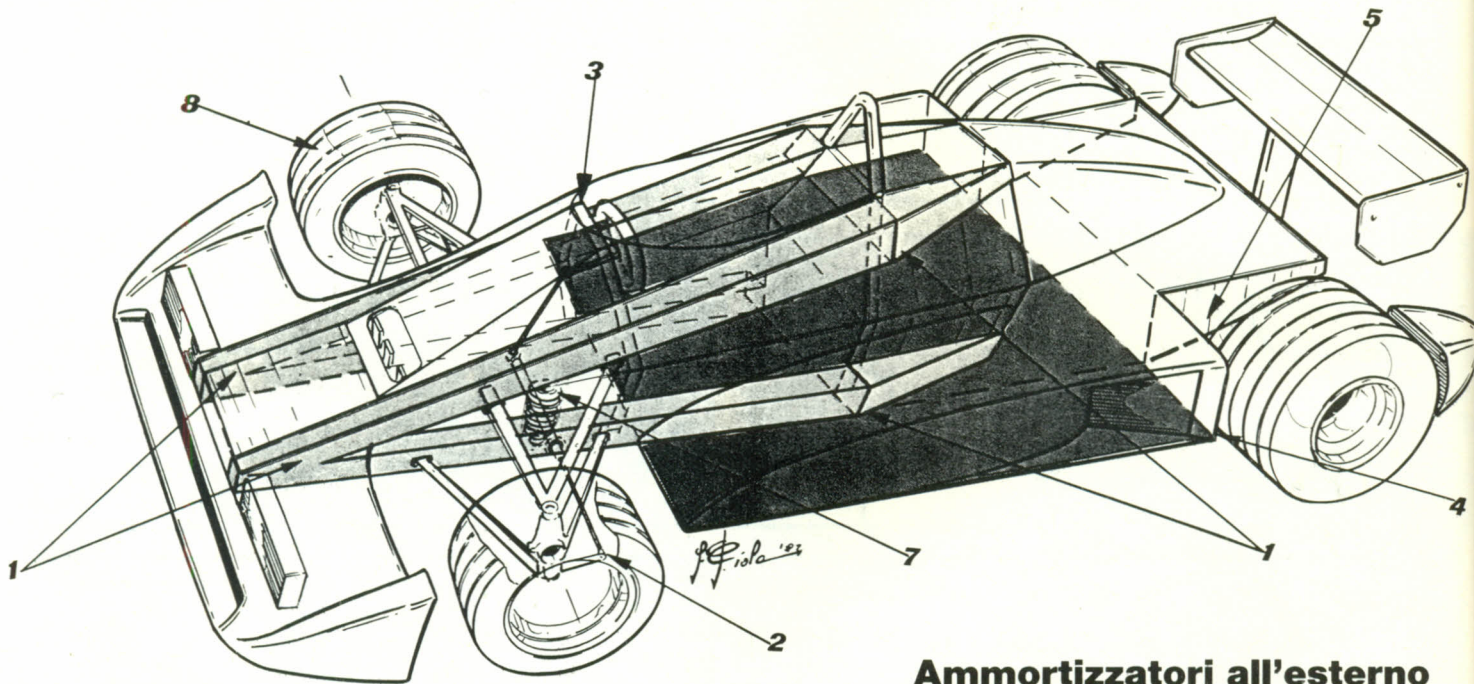
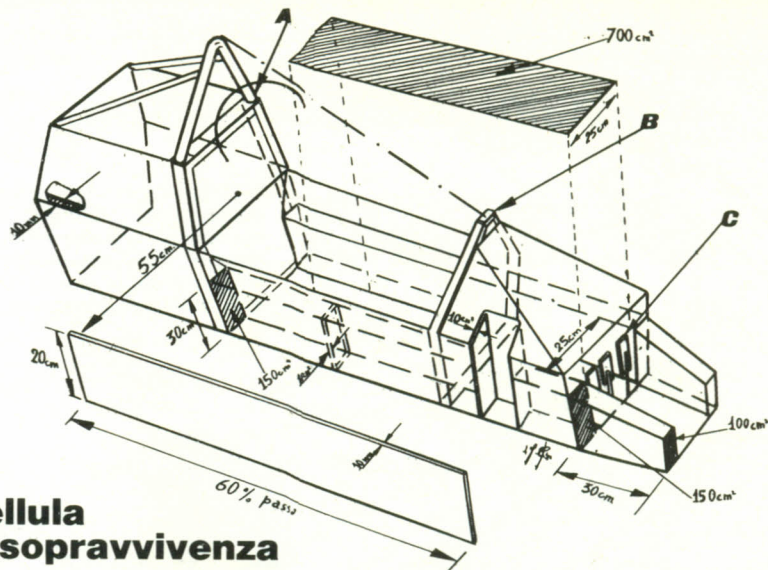
GLI STANDARD di sicurezza dei circuiti in occasione, delle prove devono essere adeguati. Devono esserci o reparti attrezzati ad ospedale come ad Imola (e dovrebbe

Cellula di sopravvivenza

Ecco, nel disegno sopra, la cellula di sopravvivenza ideale secondo le specifiche imposte dall'attuale regolamento tecnico. Questo complesso di norme sarebbe valido se i telai fossero realizzati in alluminio ma con le attuali scocche in fibra, non

esistono più i longheroni che dovrebbero iniziare anteriormente alla pedaliera e finire alle spalle del pilota. Viene tuttavia rispettata la prova di impatto per la zona deformabile anteriore. Anche le specifiche per il roll bar potrebbero essere supe-

rate. Attualmente si richiede che la struttura sia in grado di resistere a tre forze contemporanee pari a 1,5 P lateralmente, 5,5 P longitudinalmente e 7,5 P verticalmente dove P è il peso della vettura in assetto da gara.



Ammortizzatori all'esterno

essere così su tutti i circuiti permanenti) oppure speciali mezzi di soccorso specificamente attrezzati, come la clinica mobile usata nelle gare di moto e proposta a più riprese da vari organi. In mancanza di tali mezzi l'obbligo dell'elicottero come minima garanzia di un pronto ricovero nel più vicino ospedale.

PERSONALE — Legato al problema organizzativo quello di istituire un corpo di capi commissari professionisti che seguano tutte le gare di formula uno e sappiano come intervenire in caso di incidente (come staccare i contatti elettrici, dove attaccarsi per rovesciare una monoposto e così via). Purtroppo le persone che vengono dislocate

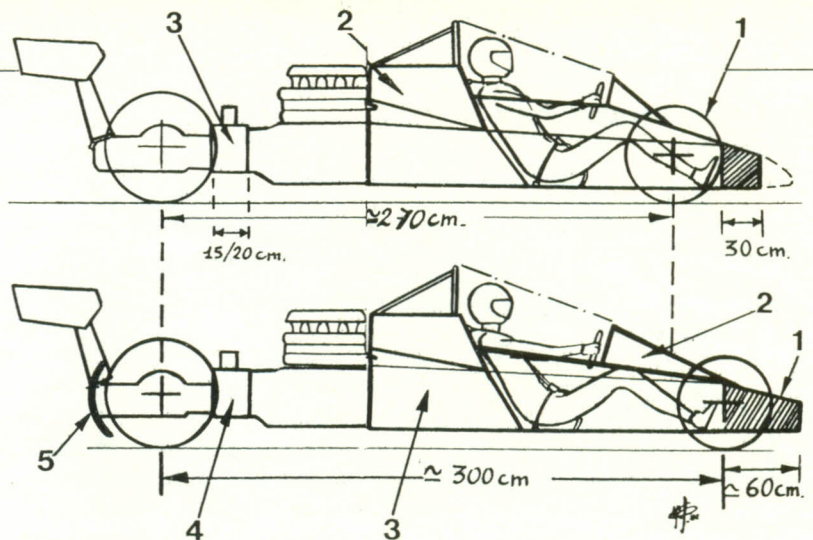
segue



Ecco, sopra, la trasparenza della vettura proposta da Jabouille (nella foto a fianco all'ospedale dopo l'incidente del 1980) nel 1982. Evidenti i longheroni laterali (1) che non trovarono mai applicazione, al contrario del fondo piatto (4). Il pilota francese richiedeva anche che le gomme fossero sempre scolpite (8). Gli ammortizzatori avrebbero dovuto essere sempre esterni (7). Da notare l'andamento del roll bar anteriore (3) appositamente studiato per permettere un'uscita celere in caso di urto, piegando le gambe, allontanando al momento dell'impatto i piedi dalla zona pericolosa.

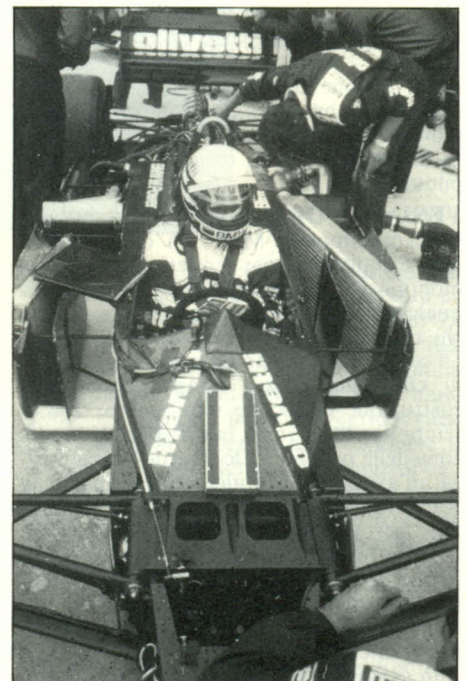
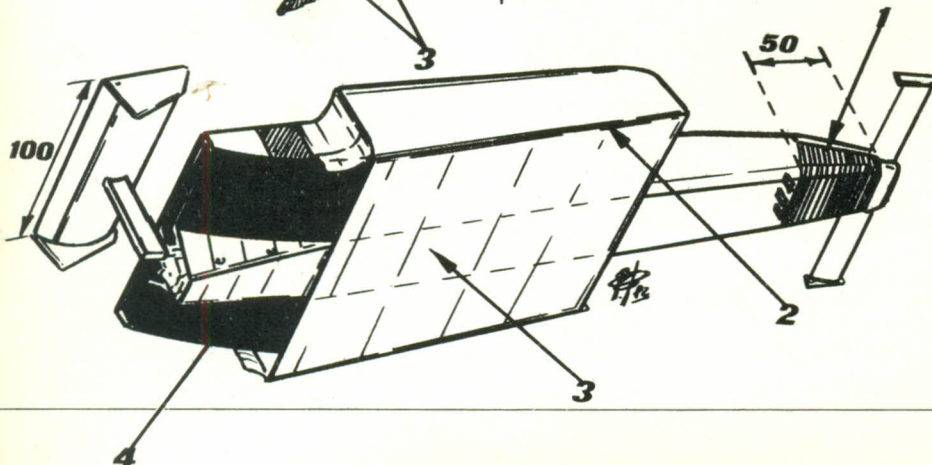
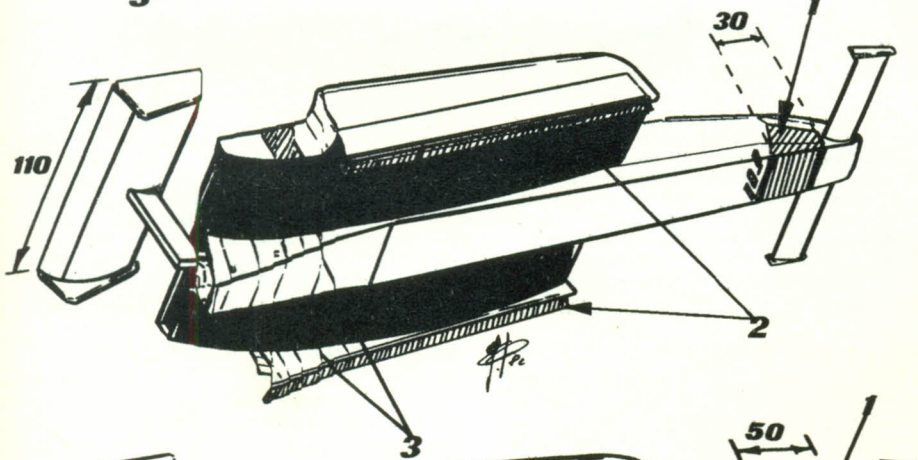
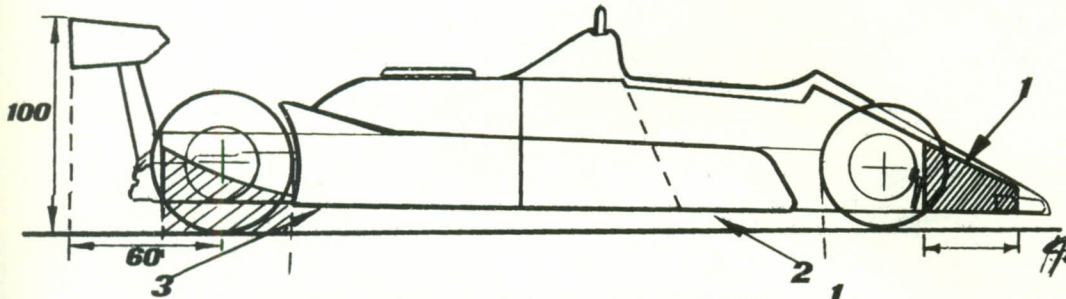
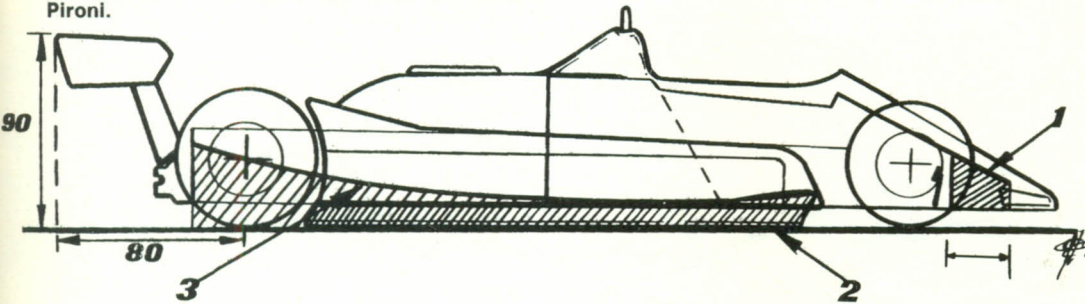
1982: la realtà e le richieste

Dopo l'incidente di Pironi in Germania, nel 1982, i piloti presentarono delle precise richieste. Nei due disegni a lato vediamo al confronto la situazione allora in atto (sopra) e quella auspicata dai guidatori. In sintesi, nelle monoposto che scendevano in pista nel 1982, la struttura deformabile anteriore era di soli 30 cm (1) mentre per alloggiare il grosso serbatoio centrale (2) il pilota era stato fatto scivolare in avanti. Il serbatoio dell'olio (3) era generalmente contenuto nel distanziale fra motore e cambio. I piloti chiedevano, invece, una struttura deformabile di 60 cm e il ripristino della posizione originaria di guida. Poiché ciò avrebbe comportato un aumento del passo, si suggeriva di aumentare il serbatoio in altezza. Soprattutto c'era la richiesta di paraspruzzi (5) per evitare le alte colonne d'acqua che avevano contribuito all'incidente di Pironi.

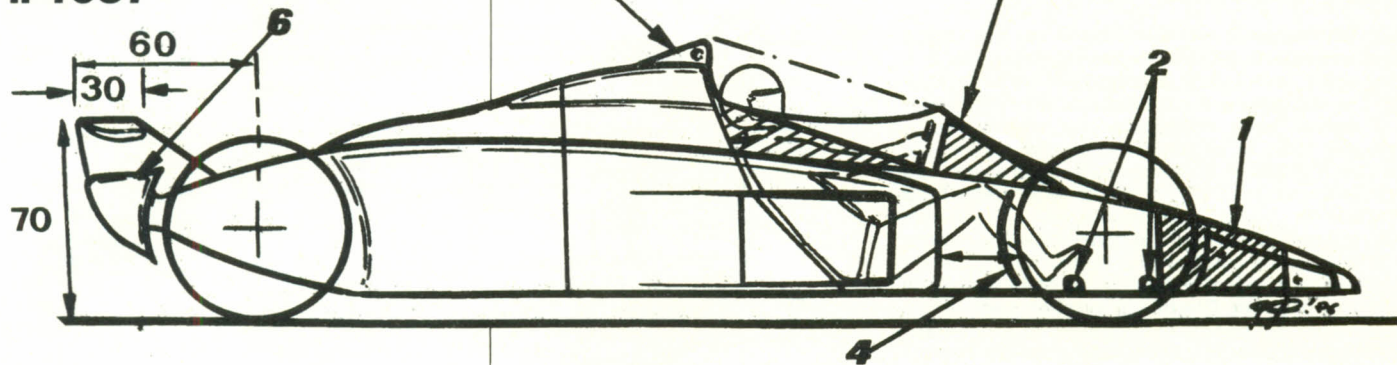


Minigonne e fondo piatto

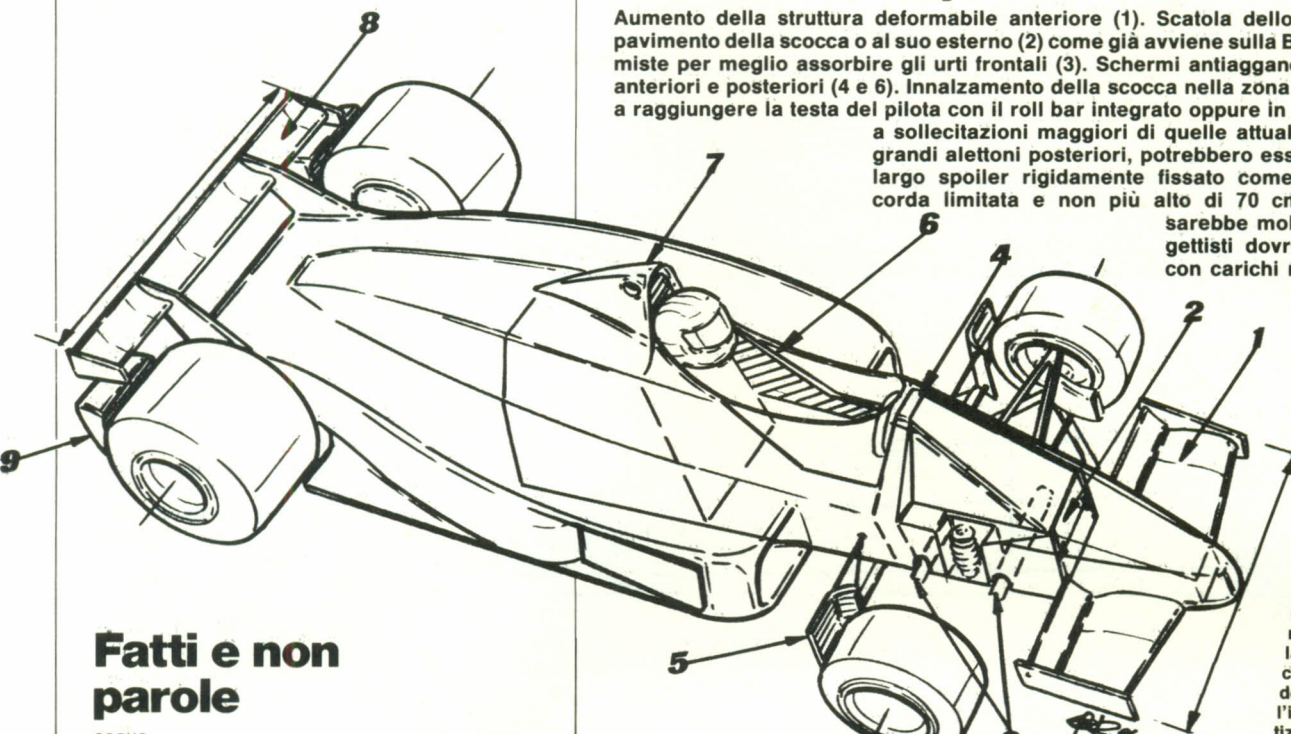
Nel 1983 la Fisa impose il fondo piatto. Nei disegni a confronto la soluzione con le minigonne e quella con il fondo piatto. (1) la struttura deformabile anteriore da soli 30 cm è stata portata a 60 cm oltre la zona della pedaliera. (2) abolite le minigonne laterali che sigillavano i due condotti Venturi ricavati nelle fiancate. Nella zona fra le tangenti dei pneumatici è stato imposto a partire dal gennaio 1983 il fondo piatto. (3) solo nella zona all'interno delle ruote posteriori è stato permesso di utilizzare profili estrattori. L'altezza dell'alettonone posteriore da 90 cm è stata portata a 100 per migliorare la visibilità posteriore, mentre ne è stata ridotta la larghezza. Nelle viste da sotto con il numero (4) sono indicati i profili estrattori posteriori. Sotto: una vista frontale della Brabham (FotoAmaduzzi).



Una proposta per il 1987



Aumento della struttura deformabile anteriore (1). Scatola dello sterzo fissata al pavimento della scocca o al suo esterno (2) come già avviene sulla Brabham. Strutture miste per meglio assorbire gli urti frontali (3). Schermi antiaggancio dietro le ruote anteriori e posteriori (4 e 6). Innalzamento della scocca nella zona del serbatoio fino a raggiungere la testa del pilota con il roll bar integrato oppure in grado di resistere a sollecitazioni maggiori di quelle attualmente richieste. I grandi alettoni posteriori, potrebbero essere evitati con un largo spoiler rigidamente fissato come nei prototipi, di corda limitata e non più alto di 70 cm. La deportanza sarebbe molto ridotta e i progettisti dovrebbero ricercarla con carichi nelle carrozzerie.



Ecco la prospettiva della proposta. □ 1 alettoni anteriori di dimensioni ridotte (100/120 cm) □ 2 zona della pedaliera larga almeno 30/35 cm senza elementi delle sospensioni all'interno. Gli ammortizzatori dovranno essere schermati in una

zona esterna a quella della pedaliera. □ 3 la colonna dello sterzo deve essere fissata al pavimento o davanti alla struttura principale. □ 4 il roll-bar di protezione deve essere di altezza tale da impedire che la vettura possa andare ad incunearsi sotto un ostacolo. Auspicabile pure una struttura mista nella zona anteriore per evitare che in un urto violento la scocca in carbonio ceda di colpo. □ 5 paratie dietro le ruote anteriori per evitare agganciamenti. □ 6 ai lati del pilota nell'abitacolo vi devono essere delle strutture di protezione anteriori un po' come sulle vetture di Indianapolis dove le scocche arrivano più in alto nella zona dell'abitacolo. □ 7 roll bar integrato nella struttura stessa o di dimensioni tali da resistere a sollecitazioni maggiori a quelle imposte finora dai regolamenti. □ 8 Alettone posteriore □ 9 carenature paracoli e paraspruzzi

Fatti e non parole

segue

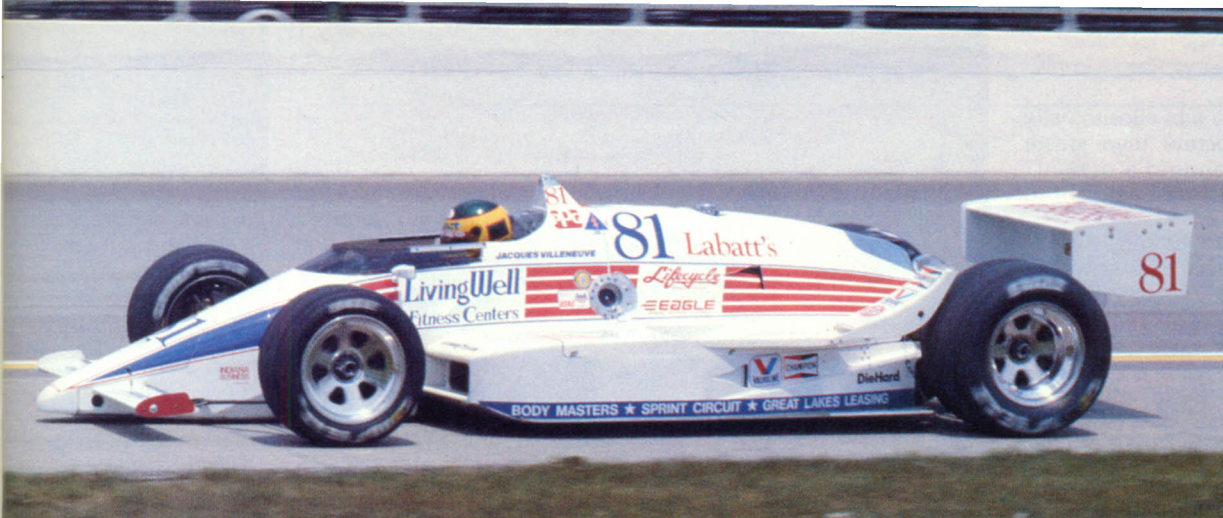
ai lati delle piste, a parte alcuni casi come in Italia, a Montecarlo ed in Inghilterra, sono persone di buona volontà ma che magari non hanno mai visto da vicino una monoposto di Formula 1 e la loro mancanza di esperienza può risultare fatale per il pilota.

VENIAMO ORA alla sicurezza passiva delle monoposto. Molto in questi ultimi anni è stato fatto per rendere più sicura la monoposto, ma si potrebbe fare ancora qualcosa specialmente considerando il fatto che negli ultimi tempi abbiamo riscontrato un certo rilassamento da parte degli organi di controllo e una esasperazione nella costruzione di alcune monoposto. Tre esempi per tutti: i roll bar di protezione, la zona della pedaliera e le strutture di sicurezza all'avantreno. In alcune monoposto la congiungente fra i due roll bar di protezione che, per regolamento, dovrebbe passare sopra la testa del pilota, o non lo fa oppure rientra nella norma solo per pochi millimetri. I piloti in questo e negli altri due casi sono i primi colpevoli perché quando vanno alle verifiche si rannicchiano dentro l'abitacolo. Ricordiamo invece che Carlos Reute-

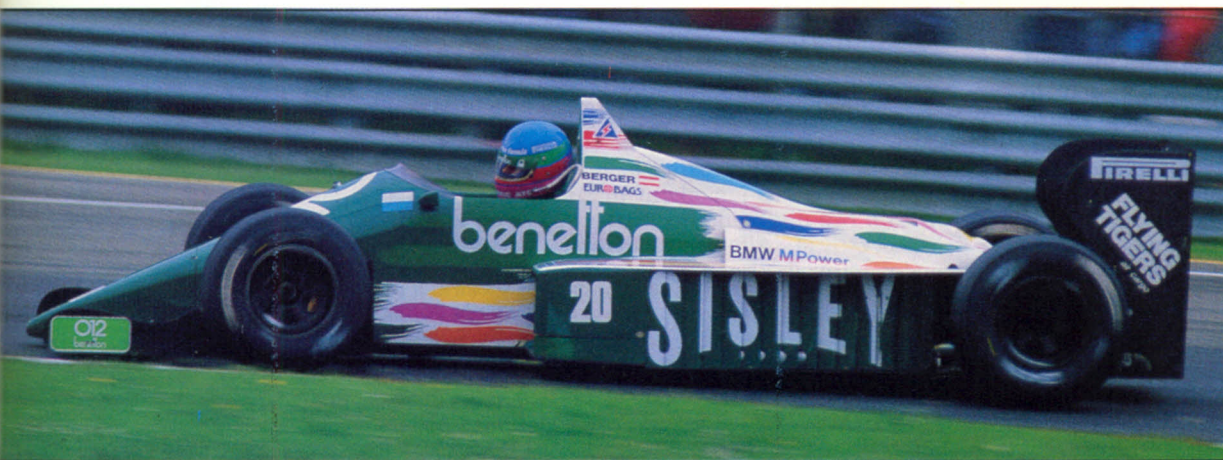
mann, vedendo sul periodico «Gran Prix», la foto della sua testa che sporgeva dalla linea dei roll bar sulla sua Williams telefonò subito in officina e pretese per la gara successiva una struttura più alta. Stesso discorso per la pedaliera, alcuni piloti devono fare dei veri contorsionismi per entrare dentro le proprie monoposto con la scatola dello sterzo a metà altezza a pochi centimetri dalle proprie caviglie. Le strutture deformabili poi, che devono superare prove di impatto sono talvolta parte integrante del musetto delle monoposto e soggette quindi a possibili errori di fissaggio nella fretta delle operazioni ai box. Vediamo in breve cosa potrebbe essere fatto per migliorare la sicurezza delle attuali monoposto.

SUPERPOTENZE — Prima di tutto bisogna eliminare l'incongruenza della diversità di potenze utilizzabile fra prove e gara. Avere 1200 Cv in prova ed 850/900 in gara non significa e nulla rende le prove troppo pericolose. Bisogna poi adeguare certi standard di sicurezza alle cresciute potenze delle attuali monoposto.

SPECIFICHE — Le specifiche di sicurezza per i roll-bar vanno riviste: forse non basta avere più una resistenza verticale pari a 7,5 volte il peso della vettura. Il roll-bar della Brabham, perfettamente in regola, non ha resistito. Nell'imporre un limite per tale dispositivo la Federazione deve esagerare in eccesso di solidità, non giocare al ribasso. La normativa sui roll-bar è la stessa da



Una vettura di formula Indy (nella FotoCevenini Jacques Villeneuve) vista di fianco: risulta evidente la maggior protezione laterale offerta al pilota nella zona dell'abitacolo, specialmente in confronto con la Brabham (al centro FotoAmaduzzi). Migliore da questo punto di vista la Benetton (In basso FotoAmaduzzi) ma il pilota risulta ancora abbastanza scoperto. Pur tenendo conto della deformazione prospettica, si vede che in F. 1 la norma secondo la quale la congiungente tra i due roll bar dovrebbe sempre risultare più alta della testa del pilota viene applicata al limite. Purtroppo sono proprio gli stessi piloti che sovente aggirano la norma rannicchiandosi al momento delle verifiche.



parecchi anni, mentre le prestazioni sono aumentate. Inoltre con le attuali scocche in fibra di carbonio certe indicazioni costruttive, quali raggio di curvatura dei tubi e altre sono sparite. Sta al progettista realizzare a suo piacimento la forma del roll-bar di sicurezza, purché superi le specifiche. La Ferrari, per esempio, ha un roll-bar molto alto, non solo però per motivi di sicurezza, ma anche per chiari vantaggi aerodinamici.

PROTEZIONE LATERALE — Si potrebbe esigere maggiore protezione della zona del pilota con l'innalzamento delle pareti laterali dell'abitacolo come sulle vetture da Indianapolis. Anche il roll-bar di sicurezza anteriore dovrebbe comunque essere in grado di impedire alla vettura di incunearsi

sotto un ostacolo senza creare pericolo per la testa del pilota.

COCKPIT — La stessa cellula di sopravvivenza del pilota dovrebbe essere resa più vivibile aumentandone la larghezza minima e rendendola più deformabile con l'aggiunta di strutture miste, come pannelli sandwich di alluminio che impediscano ai telai in fibre composite di esplodere in caso di urti violenti. Da tantissimo tempo si parla di dotare la Formula 1 di speciali schermi protettivi, una sorta di paraurti, per impedire improvvisi decolli in caso di contatto fra due vetture: sarebbe abbastanza semplice imporlo subito.

AERODINAMICA — Infine per ridurre le prestazioni ma soprattutto per rendere più

controllabili le monoposto in qualsiasi situazione anomala, si potrebbe operare ad una drastica riduzione degli alettoni. Le attuali Formula 1, in caso di perdita dell'alettone posteriore diventano assolutamente incontrollabili, perché senza le minigonne la maggior parte del carico viene garantito dalle superfici alari. Ridurre le dimensioni degli alettoni costringerebbe i vari progettisti a disegnare delle macchine che devono recuperare gran parte del carico dalla forma della carrozzeria e non dipendano solo dagli alettoni tradizionali. Una anomalia anche grave all'assetto aerodinamico renderebbe la vettura meno difficile da governare. I piloti lo sanno; vedremo se sapranno anche avere il coraggio di lottare uniti per il proprio interesse. □



Trofeo Pole Position alla «Giuseppe Garibaldi»

Vespa del mare

La Casa genovese ha voluto premiare l'ammiraglia della nostra flotta militare che è in prima fila nella tecnologia nautica. Alboreto acclamato ospite d'onore

LA SPEZIA — Questa volta la Piaggio ha voluto premiare una pole position diversa, lontana dagli asfaldi della Formula 1. Il rettilineo sul quale sono state posate le Vespe, infatti, è lungo solo 173,8 metri, non ha curve né tribune, né guard-rail. Semplicemente sovrasta il mare: è il ponte di atterraggio e decollo dell'incrociatore «Giuseppe Garibaldi», la portaeromobili che la Marina Militare Italiana considera il suo fiore all'occhiello e che, fra breve, terminato il periodo di rodaggio, diventerà l'ammiraglia della nostra flotta. L'incontro tra i due mondi, Formula 1 e quello del mare, è avvenuto nell'arsenale del porto di La Spezia. Imponente e maestosa la «Garibaldi» sonnecchiava, ormeggiata proprio di fianco a un sommergibile che

marinai indaffarati stavano verniciando a nuovo. Dentro a questa città galleggiante, 800 persone, formate per lo più da militari di leva, si muovevano all'impazzata per preparare nel migliore dei modi il fatidico incontro, che doveva sancire la santa alleanza tra due mondi paralleli. Stretti nelle loro divise blu i moderni marinai apparivano ben diversi da quelli descritti da De Robertis in «Alfa Tau» e «Uomini sul fondo». A quell'epoca per navigare era necessario un grande coraggio, fantasia; oggi, ed è in questo senso che il paragone con la Formula 1 calza a pennello, i marinai non maneggiano solo cime: stanno per almeno quattro ore filate (così almeno è previsto dalle norme che regolano la vita a bordo) davanti ai computer,

Coi suoi 80.000 cavalli la «Giuseppe Garibaldi», in alto, è la nave più moderna della nostra flotta. Per questo la Piaggio ha voluto donarle tre Vespe, consegnate da Michele Alboreto, a destra. Il pilota della Ferrari è stato festeggiato dagli ufficiali, sotto a sinistra, e dai marinai, sotto, con insospettato calore (FotoColombo)





alle consolle che controllano elettronicamente ogni funzione della «Garibaldi». Un vero e proprio gioiello del mare che tutto il mondo occidentale ci invidia.

C'ERA molta passione a bordo dell'incrociatore. Ufficiali e... soldati di leva attendevano con impazienza l'arrivo di Michele Alboreto, mentre tutto lo staff dirigenziale della nave, formato dal comandante Giorgio Capra oltre che dall'ammiraglio Massimo Benedetti, il public relation della Marina Italiana, spiegava i segreti del funzionamento di questa unità all'amministratore delegato della Piaggio Giorgio Brazzelli e al direttore generale della Casa di Genova Bendinelli. «Incantevole», esclamava qualcuno e contraddirlo sarebbe stato molto difficile perché la «Garibaldi» è oggettivamente un capolavoro di tecnica avanzata. Impostata il 20 febbraio 1978, varata il 4 giugno 1983, consegnata alla Marina il 30 settembre dell'anno scorso, la portaeromobili è dotata di quattro turbine a gas Fiat che sviluppano 80.000 cavalli di potenza «in assetto da gara» (come ha sottolineato il comandante Capra) ma che all'occorrenza possono raggiungere la bella quota di 100.000 cavalli. Particolarità della nave è l'invertitore di moto progettato e costruito dalla «Franco Tosi» che consente di far ruotare le eliche in direzione opposta in pochissimo tempo. È una caratteristica che ha affascinato le Marine Militari e non, di mezzo mondo e che consente alla nave di compiere manovre difficili in uno spazio temporale irrisorio. Tra le altre qualità la Garibaldi è dotata di quattro centrali elettriche, di una protezione contro la radioattività che assicura all'equipaggio la sopravvivenza, e di un assetto variabile per navigare nel migliore dei modi. Il ponte di volo e atterraggio è omologato per gli aeromobili ad atterraggio verticale. Al momento sul ponte sono situati solo elicotteri SH-30 ma, se il Parlamento darà il suo parere favorevole, nei prossimi mesi la «Garibaldi» sarà dotata dei micidiali aerei inglesi Sea Harrier.

SULLA stessa lunghezza d'onda dei dirigenti Piaggio e dei giornalisti invitati a visitare la nave anche Michele Alboreto, letteralmente travolto dall'entusiasmo dell'equipaggio, ufficiali compresi. «**Il nostro desiderio** — ha detto l'ammiraglio Benedetti — **è issare sul cassero di questa nave una Ferrari campione del mondo. Volevo farlo ai tempi dell'Amerigo Vespucci e sono ancora in attesa.**» «**Vorrei dire** — ha risposto scherzosamente Alboreto — **che sul cassero salirò io per fare un giro... di chiglia.**» Poi il pilota ferrarista ha risposto a tutte le domande possibili sulla crisi delle monoposto di Maranello, esibendosi in impennate in sella alla Vespa, naturalmente sul ponte della «Garibaldi». Due mezzi tecnologici che come ha sottolineato l'ingegner Brazzelli partono nei rispettivi campi d'appartenenza in pole position.

Guido Schittone

Nel ricordo di Elio

QUESTE due pagine della posta sono interamente dedicate alle lettere che, a centinaia, ci sono arrivate in redazione dopo il tragico incidente di Elio De Angelis. Ne pubblichiamo una scelta ovviamente limitata, sottolineando come gli appassionati, i tifosi del pilota romano, sicuramente più numerosi di quanto lui stesso avesse pensato abbiano voluto ricordare l'uomo, la sua signorilità, piuttosto che le circostanze che lo hanno strappato alla vita.

Un signore non un esaltato

CARI amici sono un ferrarista, ma soprattutto un estimatore di quella manciata di temerari chiamati piloti. Ho saputo da poco che l'amico Elio non ce l'ha fatta. Non ce l'ha fatta in quello che più credeva dopo il piano-forte e non è riuscito neppure a superare il pressapochismo degli addetti ai lavori del Paul Ricard, il circuito che gli era caro visto che è quello che lo ha lanciato. Elio era un signore, non un esaltato: si era accontentato del poco ricevuto dalle corse. Noi tifosi lo abbiamo sempre amato, era sempre il primo a girare il casco verso di noi per salutarci. Il mio ricordo è molto vicino: ero a



Montecarlo di fronte ai suoi box, mezz'ora prima del Gp. Elio era appena arrivato salutato da tutti come al solito. Si era seduto sul muretto per gli ultimi minuti di rilassamento. L'ho osservato per diversi minuti, mentre si teneva il capo fra le mani, con i gomiti appoggiati sulle ginocchia, tappandosi le orecchie con il palmo per non essere assordato dal ruggito della sua Brabham che i meccanici stavano scaldando poco lontano. In quegli attimi di concentrazione molte cose saranno passate per la sua mente, eccetto una: il

pensiero che tre giorni dopo tutti i suoi sogni si sarebbero infranti, imprigionati sotto la sua vettura in fiamme. Solo di una cosa posso essere contento per Elio: avrà già stretto di nuovo la mano al caro Gilles.

Paolo Brunì - Ferrara

Un capitolo importante

È CON le lacrime agli occhi che mi appresto a scrivere questa lettera, era molto che non scrivevo più alla

vostra redazione e ora mi pento di non averlo fatto in momenti più felici. Sono una ragazza di 18 anni che da circa 11 segue le corse. Naturalmente come tutti i tifosi ho avuto anch'io i miei idoli di ragazzina troppo romantica, ma dopo quattro anni la mia attenzione e la mia simpatia sono cadute su un pilota in particolare. In Elio avevo trovato qualcosa di speciale, qualcosa che non c'era in tutti gli altri uomini della F. 1: era un ragazzo eccezionale, a volte un po' enigmatico e riservato, ma dotato di una grande carica interiore. E così ho

nelle foto Pier Carlo Ghinzani



IL BUON PILOTA È ANCHE UN ATLETA

NON TRASCURARE LA TUA CONDIZIONE FISICA DA UNA CORRETTA PREATLETICA PUÒ DIPENDERE IL TUO SUCCESSO

Lo sport moderno esprime valori fisici in continuo miglioramento. Come in molti altri sports anche l'Automobilismo ha introdotto nelle tecniche del training la ginnastica con i pesi, consentendo miglioramenti atletici e neuromuscolari che si sono dimostrati decisivi e determinanti a livello agonistico. Con il bodybuilding si può svolgere un lavoro muscolare estremamente vario (potenziamento, resistenza muscolare,

resistenza organica, potenza esplosiva, ampiezza articolare, coordinamento neuromuscolare, ecc.). La WEIDER FASSI è a disposizione di chi voglia prendere contatto con queste metodiche del training, con affermati e brevettati attrezzi da ginnastica, monografie sulle tecniche di allenamento con i pesi, guide per l'alimentazione dell'atleta e con i famosi integratori alimentari naturali in una vasta e completa gamma.



←Weider-Fassi→

Strada Prov. Francesca - 24040 VERDELLINO ZINGONIA (BG)

Desidero avere dettagliate informazioni su:

- ATTREZZATURA PER PALESTRA
- INDUMENTI DIMAGRANTI, SPORTIVI
- ATTREZZI GINNASTICI CON PESI
- INTEGRATORI ALIMENTARI NATURALI

NOME
 COGNOME
 VIA N. CAP.....
 LOCALITÀ

AS

cominciato a seguirlo con interesse, ho cominciato a volergli bene, condividendo con lui le gioie di una vittoria o l'amarezza di un ritiro proprio negli ultimi giri. Devo dire che dentro di me provavo un po' di gelosia nei confronti di Ute e i suoi amici perché potevano stargli vicino, ma ora, proprio in questo momento, mi sento più che mai vicina alla famiglia De Angelis: anch'io non riesco a capacitarmi che sia successo proprio ad Elio. Forse è solo un brutto sogno, forse domani accenderò la televisione e lo troverò lì attorniato dai giornalisti con il sorriso di sempre. Non lo dimenticherò mai! È stato un capitolo importante della mia vita, troppo importante: mi resteranno di fronte agli occhi la sua aria di ragazzo triste e il suo braccio alzato in segno di vittoria. Questa volta hai vinto tu: Elio hai conquistato il nostro cuore da cui nessuno ti porterà via.

Daniela Macchi - Torino

Illusione infranta

SONO le 18. e ho appena appreso una notizia che speravo di non dover più sentire. Mi ero illuso. Purtroppo, invece, è successo ed io che sono un tifoso genuino dell'automobilismo e in particolare dei nostri piloti, in questo momento sono veramente confuso. Sembrava che la F.1 avesse raggiunto un buon grado di sicurezza, mentre la dinamica dell'incidente di Elio De Angelis dimostra come ciò non sia vero. La rivoluzionaria Brabham oltre a non dare risultati apprezzabili in pista, molto probabilmente si sarà portata con sé pure una tecnologia ancora tutta da scoprire. L'exasperazione tecnologica ci sta distruggendo, ma il progresso non deve costare vite umane.

Maurizio Pezzatini - Empoli (Firenze)

Troppi minuti fra le fiamme

BASTA, basta stiamo perdendo troppi piloti e sempre per colpa di regolamenti o delle negligenze di qualcuno. Nei rally si muore perché le macchine hanno troppa potenza e diventano incontrollabili, in Formula 1 invece si lasciano morire i piloti. Sì, dico che si lasciano morire, anche se so di avanzare un'accusa grave, ma Elio è rimasto sotto la macchina imprigionato per otto interminabili minuti, minuti in cui i soccorritori non hanno fatto altro che soffocarlo ancora di più con la polvere degli estintori. E questo perché? La risposta è semplice, perché la macchina era arroventata dalle fiamme e nessuno era in grado di intervenire senza provocarsi delle ustioni. Eppure bastava davvero poco per salvare il caro Elio.

Fabio Caleffi - Milano

Campione non capito

SONO sempre stato considerato un tipo freddo che non si emoziona neanche alla notizia della morte degli amici e parenti più cari, ma quando ho appreso dell'incidente occorso a Elio De Angelis anch'io mi sono messo a piangere: proprio Elio

che ha sempre dato tutto se stesso anche nei momenti critici della sua carriera, pur non essendo mai stato baciato dalla fortuna, visto che per ben due volte aveva la possibilità di essere l'italiano in grado di tornare in testa alla classifica del mondiale: la prima volta ha dovuto inchinarsi alla supremazia McLaren, la seconda per masochistica tattica di squadra. Elio è stato capito da pochi ai vertici della Formula 1 come Colin Chapman, oppure come Gerard Ducarouge che però l'ha mollato con l'arrivo di Senna e infine come Bernie Ecclestone che l'ha scelto insieme a Patrese, sebbene fosse osteggiato dagli sponsor, ed è stato contestato dai giornali inglesi quando correva con la Lotus o che è stato completamente ignorato come gli altri piloti italiani che non corrono per la Ferrari. Elio, comunque, è stato capito e acclamato da tutti i tifosi italiani, qualunque fosse il risultato. Si spera che ora Balestre si sia svegliato e che provveda tempestivamente per rendere queste monoposto più sicure, meno potenti e più veloci, perché quanto è accaduto a Elio può accadere, purtroppo, a qualsiasi altro pilota del Circus.

James Franklin - Roma

Noi tifosi lo ricorderemo

TANTE volte ci è venuto in mente di scrivere a Elio o di avvicinarlo assistendo alle corse. Non abbiamo mai osato farlo. Ma è troppo tardi perché chi vive sulle labbra e nella mente degli altri, vivè per sempre. Queste brevi righe non sono quindi per rendere ancora più disperato il dolore della famiglia De Angelis, bensì per lenirlo, dando il nostro minuscolo contributo a che Elio rimanga loro ancor più serenamente vicino attraverso i suoi tifosi, che sempre lo stimeranno, apprezzeranno e ameranno. La sua impronta sobria, elegante e un poco romantica non può non accompagnarci come una seconda pelle. La vita spesso amara e ingiusta toglie per ridare sotto altre forme. Già ha cominciato a restituirvi Elio poiché ci saranno sempre persone più o meno anonime che non si stancheranno di testimoniare la sconfinata classe di campione e uomo eccezionale con cui generosamente e coraggiosamente Elio ha saputo scrivere una meravigliosa pagina di storia in questo sport che tanto amiamo.

Alberto e Antonella Borla - Torino

Il ballo di marionette

CARO Autosprint, oggi ancora una volta abbiamo messo il «dito nella piaga», ancora una volta una parte di noi, una zolla di terra si è staccata dal continente. Elio ci ha lasciato nel modo più crudele e assurdo. Resta nei nostri occhi l'ignobile ballo di marionette che non ha i mezzi e la capacità di togliere un uomo, un amico dalla trappola di metallo e fuoco. Poi la rabbia lascia il posto a un incontenibile dolore. Resta la consapevolezza che solo i migliori pagano il prezzo più alto. Le lacrime

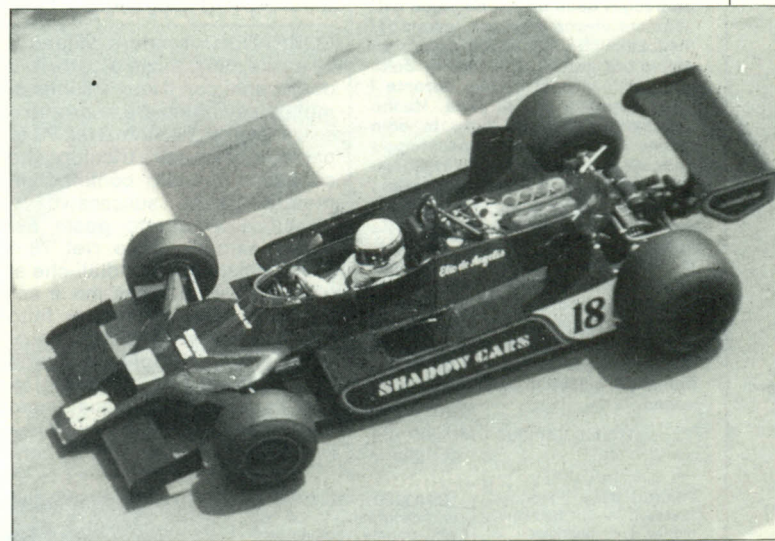
di Jones, la rabbia di Prost e Arnoux restino per sempre un monito e un'accusa a coloro che della F.1 hanno fatto palcoscenico delle proprie ambizioni, al di fuori di ogni logica umana e sportiva. Questo mese di maggio che ci ha tolto Lorenzo, Gilles, Henri, Sergio e ora Elio, auguriamoci che lasci in noi oltre al dolore e all'amarezza anche le lezioni di uomini che hanno saputo essere coerenti con se stessi fino all'ultimo.

Renato Bacchi
Boretto (Reggio Emilia)

Una messa per Elio

CARA famiglia De Angelis, siamo due gemelle ventiduenne cui piace la F.1. In questo momento le parole non

le nostre condoglianze alla famiglia del pilota, associandoci al dispiacere di tutti gli appassionati di questo sport bellissimo. Vi stiamo scrivendo per un altro motivo: ci sono tornate alla mente le dichiarazioni contro la Ferrari in occasione della morte di Gilles Villeneuve a Zolder. Ci riferiamo al pur simpatico Nelson Piquet che dichiarò senza mezzi termini che lui al posto del canadese non sarebbe morto, perché la sua monoposto a differenza della Ferrari era costruita in modo tale da uscire indenne. Ebbene il destino ha voluto che proprio su una Brabham il nostro carissimo Elio sia morto. Facciamo presente inoltre che la Brabham di De Angelis oltre a perdere l'alettone ha subito il cedimento del roll-bar, una struttura che a sentire Piquet era indistruttibile sulla sua vettura e distruttibile invece sulla Ferrari. Non



Nell'altra pagina: una suggestiva immagine di Elio De Angelis (Foto Amaduzzi). Sopra, lo sfortunato pilota romano durante la prima stagione in Formula 1 nel '79: eccolo ritratto al Gran Premio di Monaco

al volante della Shadow con cui ha debuttato in Argentina (Attualfoto)

servono, lo sappiamo, eppure qualcosa il nostro cuore deve dire in questo momento terribile di grande dolore. Siamo sbigottite, vi siamo profondamente vicine. Sono sempre i migliori che se ne vanno. Sempre i migliori, perché sono già pronti, perché la terra diviene loro piccola, stretta, e quindi volano via. Porteremo sempre nel cuore la signorile umanità di Elio, la sua generosa discrezione, la sua silenziosa generosità. Gli faremo celebrare una messa, l'unico fraterno gesto che possiamo fargli. Coraggio: Elio sarà sempre con voi. Ora si è troppo fasciati dal dolore per capire, ma un giorno lo sentirete di più. Coraggio: non è un addio, questo che gli diamo è solo un arrivederci. Non l'abbiamo perduto...

Marilù e Renata Semizzi - Verona

Nelson Piquet non c'entra

SIAMO un gruppo molto numeroso di ferraristi molto addolorati per la morte di Elio De Angelis. Vorremmo fare

voliamo fare commenti perché l'accaduto è di per sé eloquente. Noi pensiamo che nessuna struttura avrebbe resistito tanto all'incidente di Elio che a quello di Gilles. Ed è quello che avremmo voluto sentir dire da Nelson Piquet.

Eugenio Rompianesi - Reggio Emilia

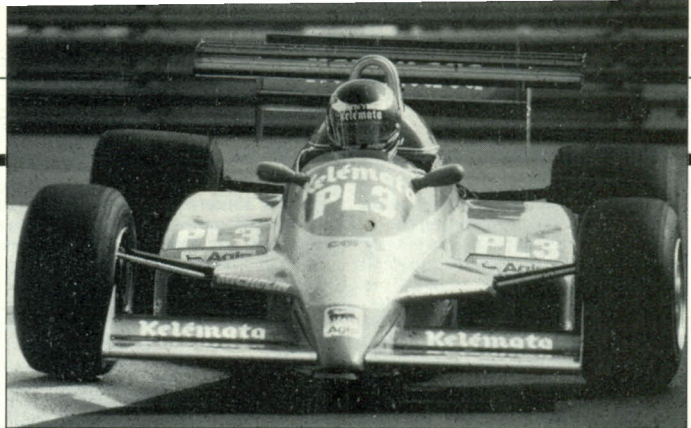
NON era proprio il caso di andare a rinvangare una polemica di quattro anni fa che sembrava ormai definitivamente sepolta, tanto più che il pilota brasiliano l'anno scorso si era offerto per guidare una monoposto del «cavallino rampante» segno che ogni remora sulla robustezza delle vetture rosse era ormai superata. Il fatto poi che Nelson abbia voluto fare le valigie dalla Brabham è quanto mai significativo: il due volte campione del mondo nel corso dell'inverno ha dichiarato proprio ad As che ha lasciato il team di Ecclestone perché l'ultima creatura di Murray a suo dire era meno sicura delle realizzazioni precedenti, e non solo quindi per una questione di soldi come si andava dicendo nell'ambiente.

L'appetito vien mangiando

SONO appena trascorse poche giornate e ancora stento a crederci. Stento a credere che quei due giorni passati all'autodromo di Magione siano stati realtà e non sogno. Chi vi scrive è il «fortunato» vincitore del concorso «Diventa pilota con Autosprint» e che cerca di trovare le parole per esprimere il suo ringraziamento. Confesso che sulle prime ero rimasto scettico considerata la data del 1. aprile, ma quando è arrivato il telegramma di conferma non stavo più nella pelle. Dirò subito che ho vissuto due giorni indimenticabili. Sono stato accolto benissimo, mi sono subito trovato a mio agio con i meccanici Mazzalupi, con i dirigenti della Salerno Corse e con i collaboratori di As. Non sto a scrivere dei particolari della corsa, mi piace evidenziare invece il grande lavoro dei meccanici che non hanno esitato un attimo per cambiare il motore della mia Metro che si è rotto durante i primi approcci con la pista. Hanno completato l'intero lavoro in solo un'ora e mezza, sotto una pioggia battente e una temperatura rigidissima. Non voglio nemmeno dimenticare che il propulsore che mi è stato montato altri non era che quello della vettura di Presenzini che ha rinunciato alla gara. Un incredibile grazie anche a lui. Non sarei sincero se non dicessi che spero di essere inserito nel corso Csaì a fine anno. Mi auguro di essere riuscito a esprimere la mia gratitudine nei confronti di quanti mi hanno permesso di concretizzare un sogno.

Walter Cambus - Monserrato (Cagliari)

IL NOSTRO lettore è stato uno dei fortunati vincitori del concorso che ha permesso a dei debuttanti di provare il gusto di gareggiare in una gara club con un'Austin Metro. Il giovane Cambus, era inevitabile, ha contratto il virus delle corse e da quello che ci risulta la sua grande rimonta non è passata inosservata per cui le possibilità di proseguire non sono svanite.



FOTOCAMADUZZI

LA FOTO

Fabi re del talco

CARO Autosprint sono un giovane di 18 anni che segue le gare di automobilismo solo da due: vi disturbo perché vorrei vedere pubblicata un'immagine nella rubrica «La Foto» di Corrado Fabi

che se non mi sbaglio è il fratello del pilota della Benetton. Gradirei inoltre conoscere alcuni dati sulla sua carriera e sapere come mai ha appeso il casco al chiodo. Massimo Mela - Livorno

CORRADINO è nato a Milano il 12 aprile 1961. Inizia a correre a dodici anni con il kart e subito si mette in evidenza fra le promesse da tenere d'occhio. Nel '76 fa parte della squadra tricolore che conquista il titolo continentale mentre l'anno successivo si classifica al quarto posto nel campionato mondiale. Nel '78 è protagonista nei mondiali che si disputano a Le Mans ma è costretto al ritiro dopo aver fatto segnare il miglior tempo in prova. Passa poi all'automobilismo esordendo in F. 3 con la March che l'anno prima aveva usato suo fratello Teo, attuale pilota di F. 1 della Benetton. Nell'80 con-

quista due vittorie nel campionato europeo cadetto: si impone al Mugello e Knutstorp, completando il carniere con quattro secondi posti e tre terzi che gli valgono il terzo posto finale. Nell'81 effettua un altro salto di categoria e approda alla Formula 2 dove diventa subito uno dei grandi agitatori della serie: nella prima categoria conclude al quinto posto, vantando il successo al Mugello, un tracciato che gli ha sempre portato molto bene. È comunque campione tricolore della categoria. Nel 1982 si laurea campione europeo infilando cinque affermazioni (Mugello, Vallelunga, Ho-

ckenheim, Donington e Misano. Al volante della Lancia da endurance si piazza al secondo posto nella 1000 km del Mugello. Nel 1983 approda al Circus di F. 1: debutta con l'Osella e disputa con monoposto torinese nove Gp che gli fruttano come migliore risultato un decimo posto a Zeltweg in Austria. Passa poi alla Brabham nell'84 a colmare i vuoti lasciati di tanto in tanto dal fratello Teo impegnato anche in F. Indy. Disputa tre Gran Premi ottenendo il settimo posto a Dallas. Prima di lasciare le corse per dedicarsi alla miniera paterna ha effettuato anche alcune gare di F. Cart negli Usa.

FRANCO NELA - Florinas (Sassari) — Il funzionamento dei coefficienti è molto semplice: si moltiplica il punteggio ottenuto in gara per il valore del coefficiente che varia da 1 a 4 a seconda della titolazione attribuita alla corsa dalla Fisa.

FEDERICO MARIANI - Genova — Alboreto ha dimostrato tutto il suo valore a Monaco, sopperendo di suo alle carenze della monoposto rossa: non appena avrà un mezzo competitivo tornerà sicuramente ai vertici della Formula 1.

ROSSELLA MANFRINATO - Milano — Puoi chiedere informazioni alla Federazione italiana karting, via Sommacampagna - Roma. Nelson Piquet non si è qualificato a Detroit nel 1982 con la Brabham spinta dal motore turbo Bmw. Il brasiliano, comunque, si è prontamente rifatto la settimana successiva vincendo a Montreal in Canada. Del libro non abbiamo ancora notizie, ma ne parleremo non appena arriverà in Italia.

MASSIMO COLOMBO - Rho — Non ci risulta che esistano dei club dedicati al tuo pilota preferito. Non abbiamo il libro che ti interessa: prova a chiederlo alla libreria dell'Automobile, Corso Venezia 43, Milano.

LUCA MARIOTTI - Caldaro (Macerata) — Lei ha sicuramente ragione, anche se non è così facile come sembra raddrizzare la situazione. I cambiamenti, comunque, non mancheranno.

PETER MARTINS - Ontario (Canada) — Non ti preoccupare: John Jones sta completando la fase di apprendimento in F. 3000 dove è ormai uno dei protagonisti.

MASSIMO TEDESCHI - Fidenza (Parma) — Per il momento non esiste un kit di trasformazione della 75 nella versione Turbo che correrà nel campionato eurturismo.

DAVIDE TOGNOLA - Darto (Brescia) — Non abbiamo commesso delle imprecisioni noi: è stata proprio la Fisa a cambiare le carte dei punteggi prima di Montecarlo. Terremo conto dei suoi consigli in futuro.

BARBARA BOSATTA — Pianella del Lario (Como) — Per staccare la licenza Csaì si deve rivolgere all'ufficio sportivo dell'Automobil Club più vicino. Non ci risulta che ci siano team «rosa» che accettino in squadra una debuttante.

ESTER PANZERI - Cagliari — Puoi rivolgerti alla scuola federale della Csaì con sede a Vallelunga tel. 06/9041009.

fermoposta

FRANCO VANDONI - Novara — Alain Prost ha la possibilità di battere ogni record se saprà mantenere elevato il suo rendimento come negli ultimi anni. L'aver vinto il mondiale nell'85 non lo ha affatto demotivato visto che è in piena corsa per fare il bis, un'impresa riuscita solo a Brabham.

CLAUDIO SOUILLARO - Vercelli — Non dovrebbero esserci problemi per la sovralimentazione del suo motore, anche se non ci sono precedenti in materia.

LUIGI RIBONI - Caselle Landi (Milano) — Bruno Giacomelli in questo momento è a piedi: le sue trattative per correre in F. 1 Cart sono saltate, almeno per il momento. Ci auguriamo di vederlo in pista al più presto.

GIORGIO AMORIELLO - Monsummano Terme (Pistoia) — In effetti hai fatto un poco di confusione. Se è il manifesto pubblicitario che ti interessa, ci spiace disilluderti ma noi non lo abbiamo.

ALFIO TOSTO - Acireale (Catania) — Ti conviene cominciare con un 100 cc monomarcia. In Sicilia ci sono molte gare anche in circuiti cittadini.

GAETANO PELONERO - Serradi-folco (Caltanissetta) — Si trattava di un ruscitissimo fotomontaggio che ha tratto in inganno anche molti addetti ai lavori.

EDOARDO FREDDI - Genova — Il selettore delle marce è invece molto ben visibile: si tratta di quella manopola di dimensioni piuttosto ridotte che si trova sulla destra della fotografia e anche del disegno.

GRAZIANO DEL FITTO - Montecchio Maggiore (Vicenza) — Non abbiamo pubblicato poster di Bellof e di Winkelhock.

RUGGERO BIANCHI - Verona — Scriva alla Tyrrell indirizzando alla Tyrrell Racing Organisation, Long Beach, Ockham, Woking Surrey GU 23 6PE, Gran Bretagna.

MAURIZIO RIDELLO - Ravenna — Mauro Nesti è il dominatore del campionato europeo della montagna: il pilota toscano, infatti, ha conquistato l'anno scorso il sesto sigillo europeo e non sembra essersi ancora accontentato...

ANTONIO MONTINARO - Pisa — Non siamo autorizzati a fornire gli indirizzi privati dei piloti.

O.G. - Grantola (Varese) — Dipende da come la sua malattia, se così si può davvero chiamare, si manifesta: ne parli al medico sportivo che stacca i certificati per le licenze e saprà darle delle informazioni sicuramente più precise.

ANTONIO CANTORO - Canosa (Bari) — La numerazione in F. 1 non segue regole molto definite anche se l'assegnazione dovrebbe avvenire tenendo conto della classifica nel campionato costruttori. In realtà è d'obbligo l'assegnazione del numero 1 al campione del mondo piloti, mentre per tutti gli altri c'è elasticità: non a caso la Ferrari da anni conserva il numero 27.

EMILIO SCARAMELLA - Roma — Si parla insistentemente di un ritorno dell'Alfa Romeo in Formula 1: il quattro cilindri di Tonti ha girato la settimana scorsa a Balocco montato su un telaio Euroracing rifatto da Stirano e Dallara. I test vengono condotti per dimostrare la validità del propulsore, in attesa che qualche top — team si faccia avanti per averlo nella stagione '87.

MORENO MARTELLI - Bologna — L'idea è sicuramente molto curiosa e comunque inedita. Il giudizio è pienamente positivo: complimenti!

URBANO TERRA - Pontedera — Puoi scrivere alla Benetton Formula impostando alla Benetton Motorsport, Units Witney, Oxon OX 8 6x2, Gran Bretagna. I piloti della squadra sono Fabi e Berger, mentre il responsabile tecnico è il creativo Rory Byrne.

CALOGERO SALVATERRA - Palermo — René Arnoux ha corso il 100 Gran Premio a Monaco conquistando un ottimo quinto posto: il francese è così il 26. pilota che entra a fare parte del «Club dei 100» che accoglie i senatori della massima Formula.

CARLO ENRICO - Savona — Christian Danner l'anno scorso ha vinto il campionato europeo di Formula 3000 dopo essere stato per anni uno dei protagonisti del campionato continentale di Formula 2. Ora l'austriaco corre in Formula 1 con l'Osella.

BRUNO PUNZETTI - Crepellano (Bologna) — Abbiamo pubblicato una immagine di Alex Dias Ribeiro nella rubrica «La Foto» molto di recente per cui non possiamo accontentarci.

JORGE ENZO GALETTO - Rosario Santa Fe (Argentina) — Starabba ha corso un solo Gp come Hutchinson, mentre Pesenti Rossi ne ha corsi tre e Harald Herti diciannove.



Prende il vi

VENIAMO

Grande novità della
24 Ore di quest'
anno è la Porsche
961 a quattro ruote
motrici che è
iscritta nel gruppo
Imsa. La vettura, qui
ripresa durante le
pre prove delle
settimane passate,
sarà guidata da René
Meïge e dal veterano
Claude Ballot-Lena
(Foto DPPI)

il sabato 31 maggio la corsa più lunga del mondo

A LE MANS

La classica francese è il luogo deputato per il confronto tra gli squadroni Porsche e Jaguar che per il momento hanno fatto il bello e il cattivo tempo nel mondiale sport. Per vincere, comunque, dovranno fare i conti con le numerose vetture degli agguerriti team privati
di Guido Schittone e Maurizio Ravaglia

LE MANS come la strada del duello di «Mezzogiorno di Fuoco»; la scenografia resta uguale, cambiano soltanto i protagonisti e lo spazio temporale nel quale si svolge la vicenda. Uno di fronte all'altro, con le pistole ben caricate, le gambe ritte e lo sguardo attento il 31 maggio e il 1. giugno Porsche e Jaguar si fronteggeranno. La

sfida sarà senza esclusione di colpi. Per aggiudicarsi questa edizione della celebre 24 Ore l'invincibile armata tedesca, forte oltre che delle 962 ufficiali anche di tante biposto private, e la sofisticata formazione bianco-viola della Jaguar non hanno lasciato nulla al caso. Il team britannico, poi, attribuisce a

segue

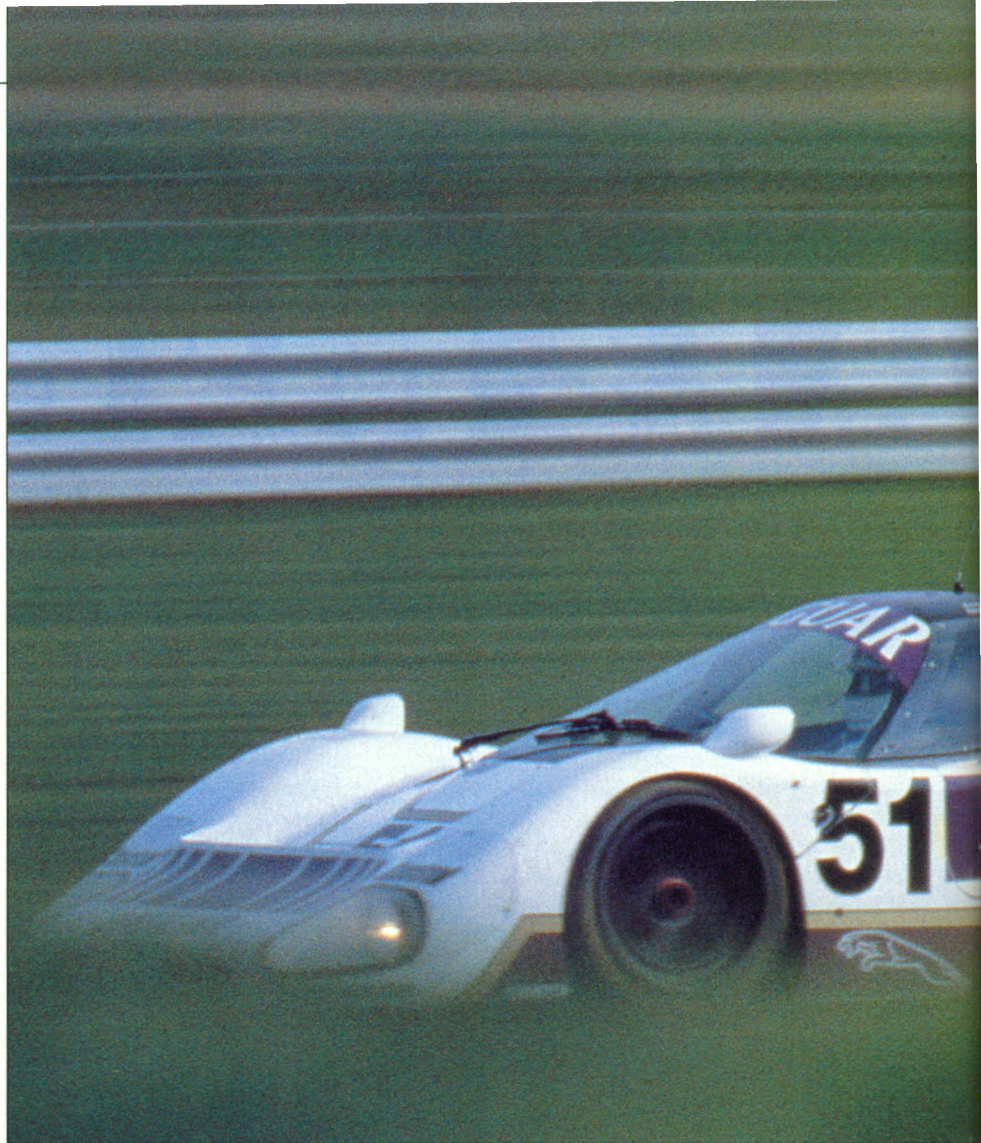


Veniamo a Le Mans

segue

questa gloriosa classica un motivo in più rispetto al rivale germanico: è la prima volta dopo 29 anni che la Jaguar si ripresenta sul circuito della Sarthe in veste ufficiale. Le ambizioni dei suoi uomini, d'altronde, sono chiare. Il giorno della presentazione della vettura il presidente della Casa John Egan disse esplicitamente che Le Mans è l'obiettivo della stagione, vuoi per il prestigio legato alla competizione, vuoi per le innegabili qualità che la bellissima Xjr 6 possiede, doti che paiono adattarsi alla perfezione allo sforzo richiesto da questa gara. I suoi pezzi forti sono un'aerodinamica indovinata, un motore parco nei consumi e veloce, un telaio eccezionale. Dal canto loro le Porsche contano su un'organizzazione perfetta, dovuta ai tanti anni passati dallo staff del team Rothmans nei box di Le Mans, oltre alle indiscutibili qualità delle 962, vetture che non hanno certo bisogno di una presentazione.

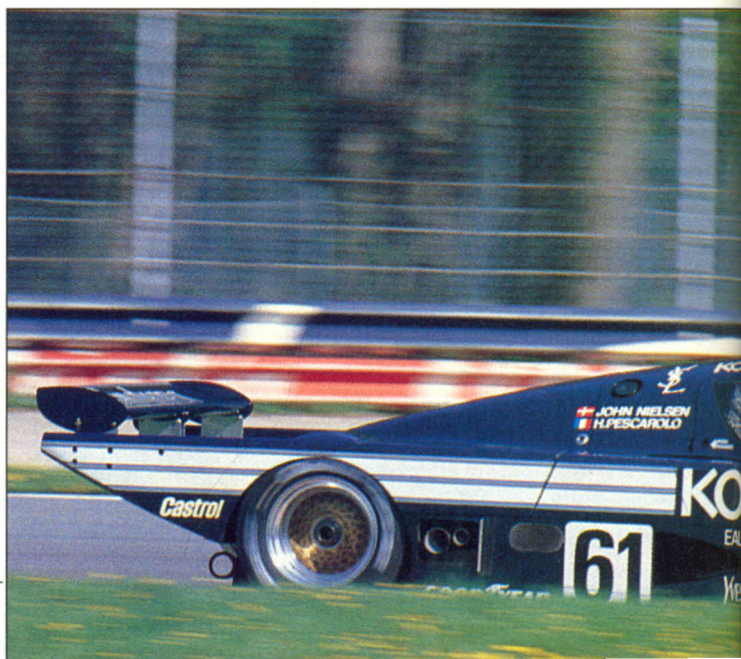
LA SFIDA è quindi incerta e non fa che bene alla 24 Ore che nelle ultime edizioni sembrava essersi cullata sugli allori, per colpa soprattutto di un calendario internazionale che la penalizzava eccessivamente. Sia nel 1984 che nel 1985, infatti, la manifestazione si svolgeva in contemporanea con il Gran Premio del Canada di Formula 1, distogliendo l'interesse del pubblico e dei supporti promozionali dal lungo circuito transalpino. Sabato e domenica, invece, l'edizione numero cinquantaquattro potrà brillare di luce propria, sarà la sola grande corsa del week-end. Per questa ragione è prevista la calata in Francia di moltissime squadre di contorno, le damigelle d'onore di Porsche e Jaguar, ovvero i team ufficiali di Nissan, Toyota, Mazda e le bellissime Sauber-Mercedes che si ripresenteranno dopo la poco felice esibizione della stagione passata. Le possibilità di vittoria delle dame di compagnia sono oggettivamente ridotte. Ben diverso è invece il discorso che investe le squadre private della Porsche che da qualche edizione a questa parte a Le Mans hanno fatto sempre il bello e il cattivo tempo. Il team di Reinhold Joest, ad esempio, punta alla terza affermazione consecutiva, dopo avere piazzato sul podio più alto le 956 di Ludwig-Pescarolo e di Barilla-Ludwig-Winter nel 1984 e 1985. Già a Monza la biposto gestita dall'ex pilota tedesco, che tra l'altro è stato negli Anni '70 uno dei massimi protagonisti di questa corsa, ha dimostrato di avere una marcia in più nei confronti di tutte le rivali, ottenendo prestazioni velocistiche decisamente superiori alle Porsche ufficiali e alle Jaguar. C'è da vedere se la

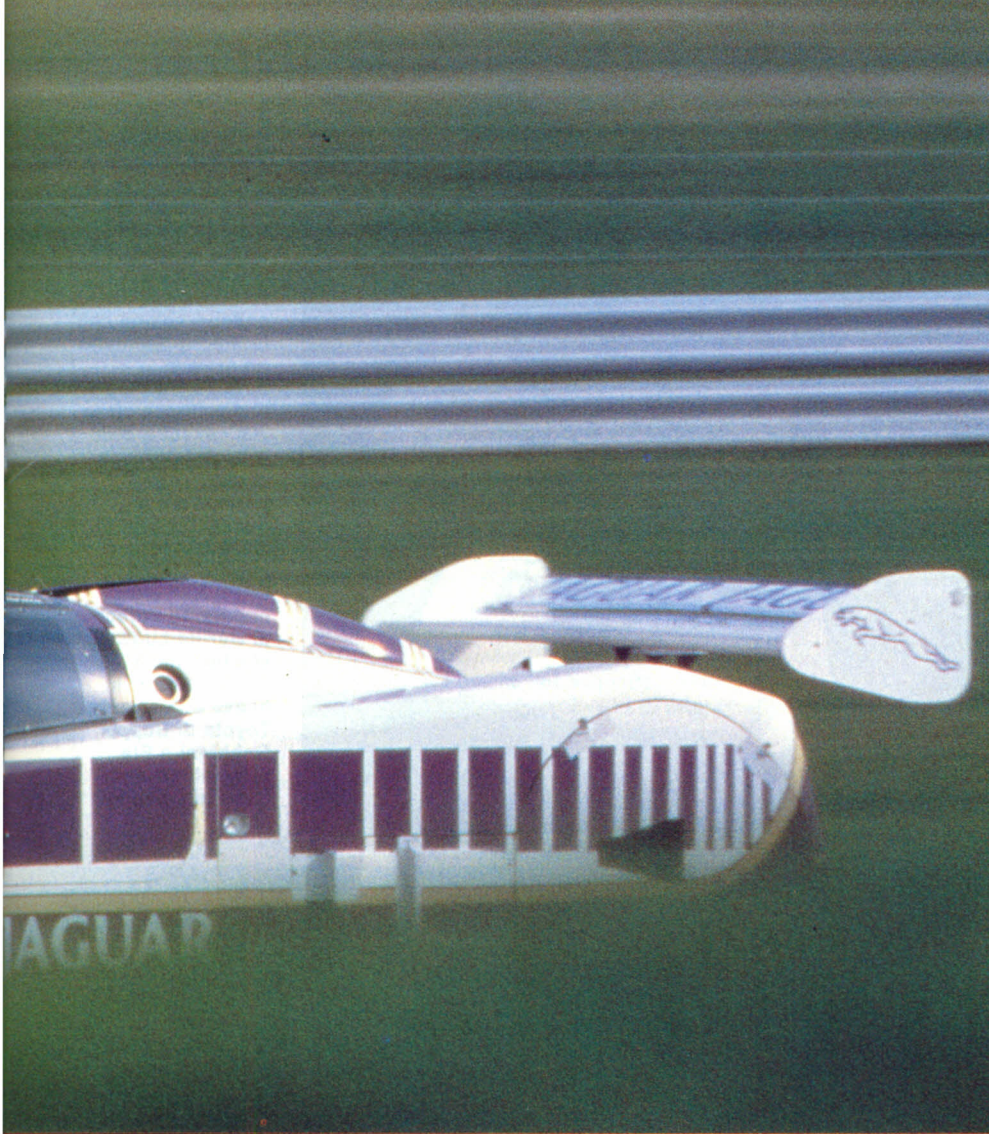


gialla 956 di Barilla e Ludwig dimostrerà coi fatti di non avere perduto quella resistenza allo sforzo che nel 1985 la proiettò al comando della 24 Ore alle prime tornate per non farglielo più mollare fino al termine. Su un piano leggermente inferiore ma pur sempre temibilissimo vi saranno le Porsche 962 del team

Brun e del team Kremer. Non resta che attendere, quindi, l'inizio della competizione e l'arrivo delle prime ombre sul circuito francese, quando il nastro d'asfalto sarà illuminato solo dai bagliori accecanti delle biposto lanciate a 320 km/h sul lungo rettilineo delle Hunaudières. Aspettando l'alba. □

La Jaguar Xjr6, sopra, è la principale antagonista delle Porsche. Dotata di un telaio eccezionale e di un motore, aspirato, parco nei consumi, la vettura avrà in Eddie Cheever-Derek Warwick e Gianfranco Brancatelli-Jean Louis Schlesser i piloti di punta. A destra: la Kouros-Mercedes di Nielsen-Pescarolo, considerati outsider di lusso. Nell'altra pagina: la Porsche ufficiale (Foto Dppi)





LA TECNICA/Novità in campo aerodinamico

Tutte in abito lungo

Per raggiungere maggiori velocità di punta le vetture migliori avranno code filanti e profilate. Attesa per le Nissan



NELLE recenti prove preliminari della 24 Ore francese si sono viste alcune biposto in versione — Le Mans, la configurazione sviluppata per le caratteristiche del circuito della Sarthe dove il lungo rettilineo delle Hunaudières consente velocità di punta superiori ai 350 km/h (l'anno scorso la Porsche vincitrice di Ludwig ha raggiunto in prova i 372 km/h). Inoltre l'edizione '86 di Le Mans annuncia molte novità tecniche, soprattutto dal Giappone. Vediamo quali sono le principali caratteristiche delle biposto protagoniste della 24 ore più famosa del mondo.

PORSCHE ROTHMANS — La Casa tedesca schiera tre 962C ufficiali dotate del nuovo motore di 3000 cc da 630 cv raffreddato completamente ad acqua. Delle tre vetture, due (quelle di Mass-Wollek e Bell-Stuck) utilizzeranno il cambio manuale, mentre la terza avrà il cambio-frizione Pdk

e probabilmente il sistema antibloccaggio Abs. La decisione di non montare il Pdk sulle vetture di punta pare essere stata presa in seguito ai problemi sortiti durante la 1000 km di Silverstone, dove la trasmissione a controllo elettronico ha manifestato limiti nell'affidabilità.

PORSCHE JOEST — È la squadra trionfante delle ultime due edizioni. Tra le Porsche private quella giallo-grigia del team Joest è la più accreditata per il successo finale. Si tratta di un modello 956 '84 con motore di 2650 cc e raffreddamento (aria-acqua), che continue e profonde modifiche hanno reso veloce e affidabile e molto parco nei consumi. In tal senso va ricordato come quest'anno a Le Mans è stato innalzato il limite di carburante a disposizione: 2550 litri contro i 2210 dell'85.

JAGUAR — È la sfidante di lusso delle Porsche-Rothmans. Sarà presente con tre vetture e allestimenti aerodinamici per le alte velocità. Tre le vetture iscritte, due delle quali con carrozzeria «lunga» e nella quale spicca la nuova coda posteriore caratterizzata da un andamento molto profilato. La Jaguar Xjr6 utilizza il motore V12 aspirato di 5993 cc capace di 630 cv, e si segnala come la biposto di Gruppo C con la parte



telaistica più avanzata: la monoscocca è realizzata infatti in fibra di carbonio e Kevlar.

SAUBER MERCEDES — Dopo lo sfortunato esordio nell'85 e Le Mans (dove Nielsen è stato protagonista dello spettacolare «looping» a 350 km/h), l'elegante berlinetta svizzero-tedesca, iscritta per ragioni di sponsor come Kouros-Mercedes, tenta quest'anno il risultato a sorpresa nella classica corsa francese: il progetto Sauber-Mercedes è nato infatti in funzione quasi esclusiva della 24 Ore. L'aerodinamica ha quindi una linea molto piatta per ottenere la velocità più elevata sui rettilineo. Il motore della Gruppo C realizzata da Peter Sauber è l'otto cilindri a V della Mercedes di 5000 cc con due turbocompressori Kkk, in ver-

segue

Tutte in abito lungo

segue

sione «addolcita» per Le Mans con potenza di 620 cv. La struttura della monoscocca è tradizionale in alluminio, mentre la carrozzeria è realizzata in Kevlar.

NISSAN — Sarà una delle novità più interessanti. La Nissan R86V è una biposto con telaio in honeycomb d'alluminio costruito dalla March su specifiche indicazioni dei tecnici giapponesi. La veste aerodinamica, sviluppata nella galleria del vento dell'Imperial College di Londra, è molto avanzata sebbene segua un'impostazione tradizionale. Il motore è un 6 cilindri a V di 3000 cc con sovralimentazione mediante due turbocompressori Garrett, e dichiara una potenza di circa 700 cv.

MAZDA — Le compatte Mazda 757 utilizzano il motore Wankel a disco rotante, caratterizzato dagli ingombri ridotti, e dall'estrema leggerezza. Il propulsore è sovralimentato mediante un turbocompressore con comando della pressione bifase e dispone di una potenza di 320 cv.

TOYOTA — Altra novità nipponica è la Toyota che monta il 4 cilindri turbocompresso di 2090 cc da 510 cv, con iniezione elettronica Nippon Denso. La monoscocca è in fibra di carbonio e kevlar. Le biposto, iscritte dalla Dome e dalla Tom's si differenziano per i pneumatici: le prime calzano i Dunlop, le seconde i Bridgestone.

LE ALTRE — Tra le vetture iscritte a Le Mans '86, molto interessanti si presentano alcuni modelli della classe C2, come la Argo Jm19 spinta dal 4 cilindri Zakspeed turbo di 1780 cc (500 cv), la Spice-Ford Cosworth di 3300 cc, l'Alba con motore Carma dotato dell'iniezione elettronica Lucas e le profilate Gebhardt-Ford. □



Tra le attrazioni della 24 Ore ci saranno le vetture giapponesi. Tra le più accreditate ci sono le Nissan Turbo, a sinistra, che sono state realizzate in collaborazione con la March. Montano un motore turbocompresso che sviluppa circa 700 cavalli a 8000 giri, una potenza che dovrebbe permettere a queste biposto di stare con le migliori. (Foto DPPI) Nell'altra pagina: la Porsche di Barilla-Ludwig, vincitori nel 1985 (Foto Cockpit) In basso a destra: la Toyota di Beppe Gabbiani e Eje Elgh, alfieri della Casa giapponese (Foto Frankel)

Alla scoperta dei probabili protagonisti della corsa **Ludwig cerca il tris**

TRA GLI EQUIPAGGI che prenderanno parte alla 24 Ore di Le Mans, alcuni sono molto interessanti. Sulla carta le coppie del team Porsche-Rothmans ufficiale appaiono ben determinate per vincere questa edizione della corsa. Sulla 962 numero 1 ci saranno Jochen Mass e l'alsaziano Bob Wollek che da anni cerca la vittoria in terra francese. Su un'altra 962 ufficiale, dotata probabilmente del sistema Pdk, i campioni del mondo endurance 1985 Hans Stuck e Derek Bell saranno affiancati dall'americano Drake Olson, un pilota alle sue prime esperienze europee dopo anni di militanza nel campionato Imsa. Su una terza Porsche schierata dalla Casa di Weissach saliranno il campione Imsa e direttore del reparto corse Porsche Usa Al Holbert, trionfa-

tore a Le Mans nel 1983. Temibilissimi appaiono anche gli squadroni Porsche privati. Il team Joest avrà una 956 ampiamente modificata e preparata al massimo per la corsa che sarà guidata dai vincitori della scorsa edizione Paolo Barilla e Klaus Ludwig, i quali hanno tutte le potenzialità per ripetere l'impresa del 1985, quando non ebbero nessuno in grado di infastidirli. Ludwig punta anche alla terza affermazione in tre anni. La coppia italo-tedesca, forgiata da tante corse assieme, non è la sola a puntare all'affermazione. Sulle ottime 962 di Walter Brun, Thierry Boutsen, Massimo Sigala, Oscar Larrauri hanno le possibilità di ben figurare così come i piloti di Kremer Philippe Streiff, Alain Fertè, Philippe Alliot, Jo Gartner e Sarel Van Der Merwe.

Alla Jaguar il primo round

RIPRISTINANDO una tradizione già in uso qualche anno addietro, gli organizzatori della 24 Ore di Le Mans hanno previsto quest'anno una sessione di prove il 9 maggio, in vista della corsa del 31 maggio-1 giugno dominata dalle Jaguar. L'appuntamento sul circuito della Sarthe prevedeva, oltre alle prove, anche una gara-sprint corsasi in due manches di 148 km ciascuna. Questa particolare gara è stata vinta dalla Porsche 962C-Rothmans di Jochen Mass e Bob Wollek. Durante le prove la Jaguar Xjr6 ha ottenuto la velocità massima di 356 km/h, rilevata alla fine della lunga retta de «Les Hunaudières».

I migliori tempi ottenuti nelle prove libere

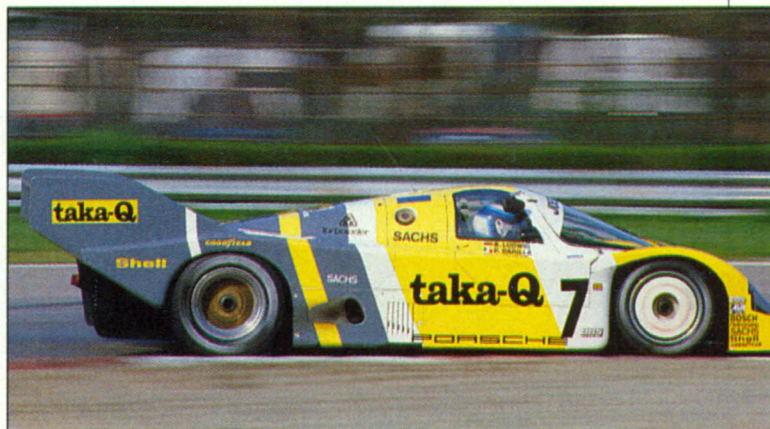
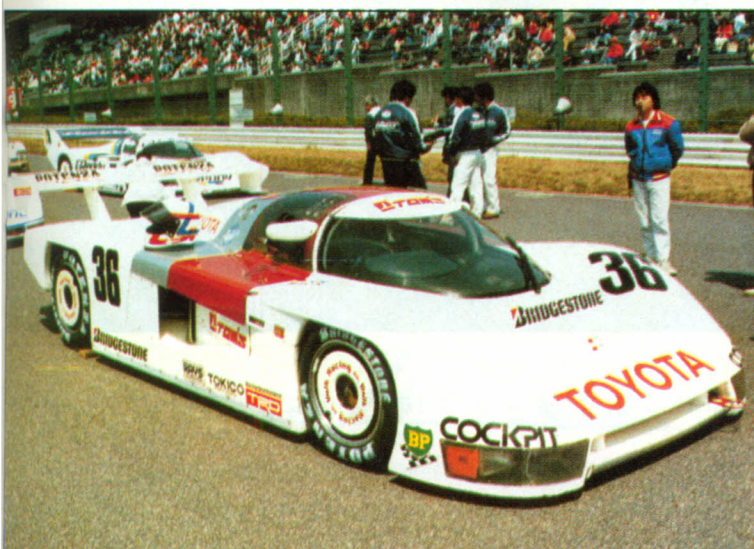
1. Schlessler	Jaguar Xjr6	3'21"89	11. Kennedy-Dieudonné	Mazda 757	3'55"00
2. Warwick	Jaguar Xjr6	3'22"24	12. Grand-Goudehoux	Rondeau M482	4'00"23
3. Mass-Wollek	Porsche 962C	3'23"40	13. Bello-Rossiaud	Rondeau M379	4'02"14
4. Weaver	Nissan R86V	3'33"73	14. Krenenberg	Bmw M1	4'03"42
5. Brun	Porsche 936	3'33"80	15. Descartes-Heuclin	Ald-Bmw	4'03"46
6. Migault	Wm Peugeot 85	3'35"45	16. Pessiot-Haldi	Wm-Peugeot	4'08"32
7. Katayama	Mazdaspeed 757	3'43"28	17. Heinrich	Lola T296	4'56"34
8. Mallock-Leslie	Ecosse-Ford	3'46"81	18. Tremblay	Lola T296	5'34"66
9. Metge-Ballot Lena	Porsche 961	3'47"12	19. Proyart-Martin	Lola T292	6'01"60
10. Yver-Striebig	Rondeau M382	3'53"01			

CHI A LE MANS non è mai stato è invece Eddie Cheever, l'uomo di punta assieme a Derek Warwick del team ufficiale Jaguar. I due sono stati i dominatori della 1000 km di Silverstone e non dovrebbero avere problemi nell'adattarsi al tremendo sforzo psicofisico richiesta dalla corsa. A completare la formazione inglese ci saranno il campione europeo turismo Gianfranco Brancatelli in coppia con il francese Jean Louis Schlessler, mentre con funzioni d'appoggio partirà una terza Jaguar affidata al tedesco Hans Heyer e all'inglese Steve Soper. Da segnalare infine la presenza della bellissima Sauber-Mercedes, dipinta con i colori Kouros del danese John Nielsen, pilota ufficiale Ralt-Honda, protagonista nel 1985 di un terrificante volo nel rettilineo delle Hunaudières. Il simpatico John guiderà con Henri Pescarolo che a Le Mans ha trionfato nel 1984. Molto interessante anche la presenza del team Toyota che ha tra l'altro Beppe Gabbiani, al suo ritorno alle gare europee, Eje Elgh e Geoff Lees. □

Attesa per il debutto della Porsche 961

Figlia del deserto

LA GRANDE novità della prossima 24 Ore di Le Mans sarà rappresentata dalla Porsche 961 a quattro ruote motrici, versione da circuito della 959 vincitrice dell'ultima Parigi-Dakar. La Porsche 961 dispone del motore 6 cilindri boxer di 2847 cc a quattro valvole per cilindro, iniezione elettronica Bosch Motronic, due turbocompressori Kkk. Il modello visto in prove sul circuito della Sarthe dichiarava una potenza di circa 680 cv e il suo peso era contenuto in 1150 kg, 200 in più rispetto alla 962 C. L'ottimo coefficiente aerodinamico, Cx 0,31, ha permesso alla Porsche 961 di ottenere la quinta velocità massima fermando le fotocellule a 332 km/h, preceduta solamente dalle Jaguar Xjr6, dalla Nissan e dalla Wm-Peugeot tutte biposto di C1, mentre la 961 è iscritta nella categoria Imsa-Gtx. I due piloti della berlinetta tedesca, che si è presentata con la stessa carrozzeria del modello di serie, sono René Metge e il veterano di Le Mans (20 partecipazioni consecutive alla classifica francese) Claude Ballot-Lena. La Porsche 961 a quattro ruote motrici ha dimostrato di essere già a un buon livello di messa a punto, evidenziando qualche problema alla trasmissione. Lo sviluppo della 961 per Le Mans è proseguito nelle ultime settimane, e comprende soprattutto interventi alle sospensioni e al motore. I tecnici della Porsche ritengono che la 961 possa raggiungere la velocità di 400 km/h. □



Porsche a quota dieci

ANNO	EQUIPAGGIO	VETTURA	MEDIA KM/H
1923	Lagache-Leonard	Chenard&Walcker	92,064
1924	Duff-Clement	Bentley	86,555
1925	De Courcelles-Rossignol	La Lorraine	93,082
1926	Bloch-Rossignol	La Lorraine	106,350
1927	Benjafield-Davis	Bentley	98,740
1928	Barnato-Rubin	Bentley	111,219
1929	Barnato-Birkin	Bentley	118,492
1930	Barnato-Kidston	Bentley	122,111
1931	Howe-Birkin	Alfa Romeo C	125,735
1932	Sommer-Chinetti	Alfa Romeo 8C	123,084
1933	Sommer-Chinetti	Alfa Romeo	131,001
1934	Chinetti-Etancelin	Alfa Romeo	120,289
1935	Hindmarch-Fontès	Lagonda	125,283
1937	Wimille-Benoist	Bugatti 575	136,997
1938	Chadoud-Trémoulet	Delahaye	132,539
1939	Wimille-Veyron	Bugatti 57C	139,781
1949	Chinetti-Seldon	Ferrari 166 MM	132,420
1950	Rosier-Rosier	Talbot Lago	144,380
1951	Walker-Whitehead	Jaguar XK 120C	150,446
1952	Lang-Riess	Mercedes 300 SL	155,575
1953	Rolt-Hamilton	Jaguar C	170,336
1954	Gonzales-Trintignant	Ferrari 375 Sp	169,215
1955	Hawthorn-Bueb	Jaguar D	172,308
1956	Anderson-Flockhart	Jaguar D	168,122
1957	Flockhart-Bueb	Jaguar D	183,217
1958	Gendebien-P. Hill	Ferrari 250 Tr	170,914
1959	Salvadori-Shelby	Aston Martin	181,163
1960	Frère-Gendebien	Ferrari Tr60	175,730
1961	Gendebien-P. Hill	Ferrari 250 Tr	186,527
1962	P. Hill-Gendebien	Ferrari 330 Lm	185,469
1963	Scarlotti-Bandini	Ferrari 250 P	190,071
1964	Guichet-Vaccarella	Ferrari 275 P	195,638
1965	Gregory-Rindt	Ferrari 275 Lm	194,880
1966	McLaren-Amon	Ford Mk2	210,795
1967	Gurney-Foyt	Ford Mk4	218,038
1968	Rodriguez-Bianchi	Ford Gt 40	185,536
1969	Ickx-Oliver	Ford Gt 40	208,250
1970	Herrmann-Attwood	Porsche 917	191,992
1971	Marko-Van Lennep	Porsche 917	222,304
1972	Pescarolo-G. Hill	Matra 670	195,472
1973	Pescarolo-Larrousse	Matra 670B	202,247
1974	Pescarolo-Larrousse	Matra 678B	191,940
1975	Ickx-Bell	Ford	191,482
1976	Ickx-Van Lennep	Porsche 936	198,746
1977	Barth-Haywood-Ickx	Porsche 936	194,651
1978	Pironi-Jaussaud	Alpine Renault	210,188
1979	Ludwig-Whittington-W.	Porsche 935	173,913
1980	Rondeau-Jaussaud	Rondeau M379	192,000
1981	Ickx-Bell	Porsche 936	201,056
1982	Ickx-Bell	Porsche 956	204,128
1983	Holbert-Haywood-S.	Porsche 956	210,330
1984	Pescarolo-Ludwig	Porsche 956	204,178
1985	Ludwig-Barilla-«Winter»	Porsche 956	212,056

SULLA sua Uber, il prototipo con cui corre abitualmente nel campionato europeo di autocross, ha installato il propulsore a quattro valvole, di un elicottero per controbattere a suo modo l'escalation delle potenze che ha investito la categoria negli ultimi anni. Ma francamente neppure lui pensava che sarebbe arrivato un giorno al decollo, nel senso letterale del termine. È accaduto a Vaccarino nella terza prova del campionato continentale durante la finale: la Uber del cecoslovacco Bohumil Krestan e la Porsche del nostro Tamburini si sono aggan-ciate, prendendo il volo dopo aver «rolla-

segue

INCHIESTA / L'evoluzione della specialità

Cross fuori

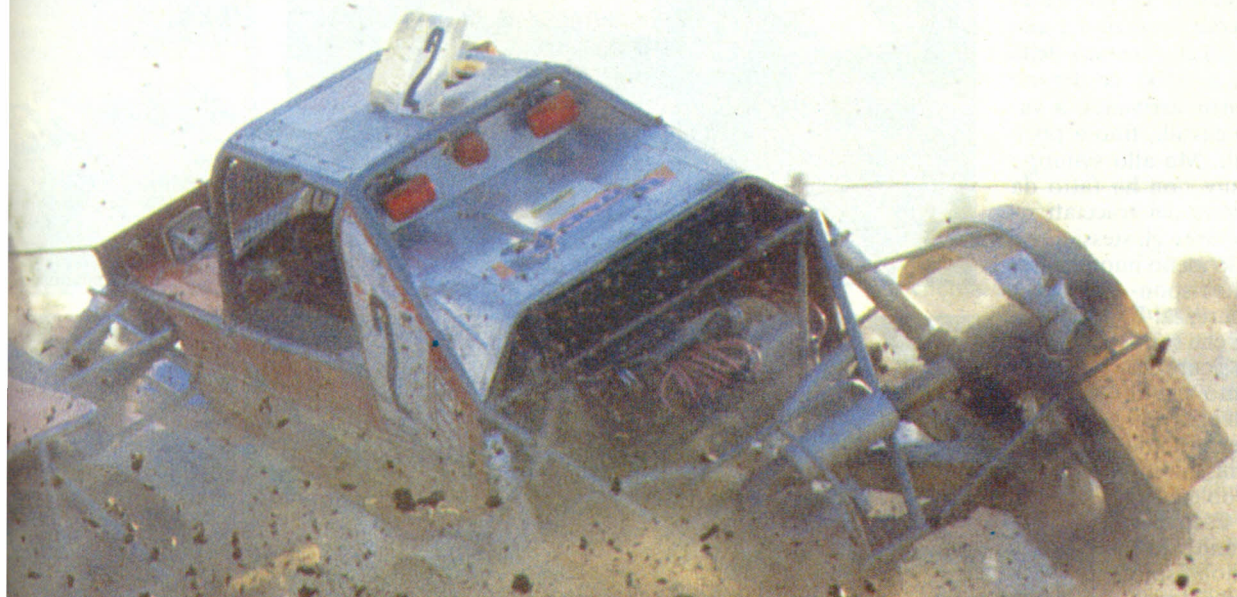
Allo sviluppo delle vetture che negli ultimi tempi hanno raddoppiato le potenze, arrivando fino a 350 cavalli, non ha fatto seguito il necessario adeguamento delle piste che si rivelano oggi troppo pericolose per il pubblico
di Franco Nugnes



on è stata omogenea

misura

A Vaccarino si è sfiorato il dramma: Tamburini e Krestan iniziano il pauroso volo poi concluso contro la torretta dei cronometristi. Alla fine solo un ferito, ma poteva essere una strage (FotoBiondo)



Cross fuori misura

segue

to» sulla rampa di lancio data dal terreno che delimitava il tracciato. Il folle volo si è concluso contro la torretta dei cronometristi, fra il fuggi fuggi generale. Solo per caso il bollettino medico parla di un ferito, un addetto dell'organizzazione, le circostanze favorevoli hanno evitato una tragedia ben più grave. Questo non è che l'ultimo episodio eclatante di una situazione che sta diventando sempre più precaria. Le vetture da cross grazie alla sovralimentazione, alla trazione integrale e all'elevamento della cilindrata massima a 3500 cc hanno raddoppiato le potenze, arrivando a valori superiori ai 350 cavalli, fino a poco tempo fa impensabili. Ma allo sviluppo repentino delle vetture non ha fatto da contraltare l'evoluzione dei tracciati rimasti, in definitiva sempre gli stessi. Oggi i crossodromi, o per lo meno buona parte



di essi, non sono più rispondenti ai canoni di sicurezza. E non tanto per i piloti che sono protetti da gabbie di sicurezza molto efficaci, quanto per il pubblico e gli addetti ai lavori che rischiano di vedersi piombare addosso dei missili incontrollabili. Del problema si sta interessando la Csaì, per evitare che questo anno luttuoso per l'automobilismo non veda proseguire l'elenco delle tragedie. Luigi Tabaton, presidente della sottocommissione cross e competizioni speciali, scampato per un soffio dall'incidente di Vaccarino, ha convocato giovedì scorso una riunione straordinaria per formulare alcune proposte da far approvare al Comitato Esecutivo al più presto. Le gare di cross, infatti, hanno visto crescere la velocità in maniera inquietante: con l'arrivo in pista di vetture sempre più sofisticate si è cercato di addolcire sempre di più i salti, onde non



creare problemi alla tenuta dei telai sempre più costosi. Le medie si sono elevate trasformando le gare in autentiche prove di velocità su terra, sminuendo le caratteristiche della specialità. Ora che si è sfiorato il dramma si cerca di fare marcia indietro: c'è chi vorrebbe l'abolizione della trazione integrale (sono gli stessi piloti a chiederlo) che appiattisce i valori di guida e chi invece preferirebbe ridurre la cilindrata. L'Italia, invero, aveva proposto il limite a tre litri per la regolamentazione internazionale, ma l'intervento di Jean Marie Balestre in persona a tutela degli interessi francesi, con un autentico colpo di mano, ha fatto

spese in alcuni casi ingenti. Un provvedimento va comunque preso: il cross è ormai lontano da una dimensione umana e bisogna fare qualcosa prima che sia troppo tardi. Quella che era disciplina dei «poveri» con la lievitazione tecnicistica ha subito una sostanziale modificazione che l'ha portata a essere costosa quasi quanto le altre branche dell'automobilismo sportivo. Se è vero che la crescita dei praticanti è innegabile è altrettanto vero che senza interventi precisi l'autocross rischia di diventare un fenomeno sempre più esclusivo. È il momento giusto per riportare tutti con i piedi per terra.

□



Ci sono due categorie: elaborate e cross

Largo alla fantasia tutto è consentito

IL REGOLAMENTO dell'autocross ammette due tipi di vetture alle gare: le vetture elaborate, auto di serie modificate anche con l'impiego di motori e parti meccaniche non originali del modello di base, e le vetture cross, delle monoposto realizzate appositamente per questo tipo di corse. Analizziamo in breve quali sono le caratteristiche che differenziano le due categorie che animano un mondo che è in continua evoluzione.

ELABORATE - Rispetto alla vettura strettamente di serie bisogna procedere a una serie

di irrobustimenti tali da permettere alla scocca di resistere alle sollecitazioni dei salti e garantire la sicurezza del pilota. Con un roll bar a gabbia le modifiche ammesse sono molto numerose e varie: oltre alla possibilità di trasformare la meccanica sostituendola con altre da quelle originali è possibile tramutare qualsiasi tipo di macchina in una quattro ruote motrici, mentre è vietato il bimotore che invece ha trovato una collocazione nelle corse sul ghiaccio e negli slalom. Non si possono toccare i montanti della porta, i longheroni laterali, le centine del tetto, le traverse sul pavimento e l'osatura della fiancata. La carrozzeria può essere modificata nei cofani che possono essere realizzati in materiale libero, i parafanghi devono essere allargati fino a coprire le ruote con codolini. I vetri devono essere rimossi, anche se la forma dei vani non può essere modificata. Il parabrezza deve essere sostituito da una rete metallica di sicurezza. Fari, fanali e luci esterne devono essere eliminati. I fori devono essere chiusi oppure utilizzati come prese d'aria. All'interno la vettura deve essere del tutto spogliata, l'abitacolo non può contenere oggetti, né essere attraversato da cavi o canalizzazioni. Sono ammessi quindi i turbo corretti con il coefficiente 1,4. I radiatori non possono stare nell'abitacolo, ma devono rimanere all'interno della linea della carrozzeria. I pneumatici sono i tradizionali Ms (il tassello non può essere più di 20 mm). È vietato l'uso di catene, chiodi o coperture per uso agricolo. Tre sono le classi previste: A sino a 1000 cc; B sino a 1500 cc; C sino a 3500 cc. I pesi sono variabili in funzione della cilindrata: si va dai 540 kg delle 1000 cc ai 915 kg delle 3500 cc.

CROSS - Queste sono vetture a ruote scoperte realizzate appositamente per l'autocross, con telaio di costruzione e concezione libera, ma organi

L'ACCUSA/Grido d'allarme dei piloti «Vietare l'integrale»

I PILOTI pur essendo ben protetti nelle gabbie di sicurezza si lamentano. E non certo per la loro incolumità che sembra comunque garantita, quanto per i rischi che corrono il pubblico e gli addetti ai lavori che si trovano ai bordi delle piste. Il grido di protesta arriva da Luciano Tamburini, campione italiano e protagonista dell'europeo, e Angelo Valfredini, un altro tricolore che ha preferito abbandonare, ma potrebbe essere allargato a tutta la categoria. «Le vetture hanno subito una grossa evoluzione — dice Tamburini — che ci ha portato a disporre di 350 cavalli, mentre le piste non sono state adattate a queste potenze. Nell'europeo, poi non ci sono delle norme severe come in Italia, per cui senza i cassonetti laterali è possibile che le vetture decollino dopo essersi agganciate. Ci vorrebbero anche dei commissari preparati e non solo dei volenterosi con buone basi teoriche ma con scarsa pratica. Quando succede qualcosa si tende a giudicare sempre il pilota, mentre per tutti gli altri esiste l'immunità anche se ci costringono a correre su tracciati impossibili». — Si parla di una possibile riduzione delle cilindrate: «Il progresso non deve essere fermato, ma non bisogna esagerare: il cecoslovacco Kre-

stan aveva un motore derivato da un elicottero e quattro ruote motrici. Io ho montato la trazione 4x4 solo perché è indispensabile per essere competitivi nell'europeo, ma sarei soddisfatto se venisse abolita». — Dello stesso avviso è anche Angelo Valfredini: «Bisogna darci un taglio: nei rally stanno tentando di fare marcia indietro, lo si è fatto in pista negando le minigonne, non vedo che cosa ci sarebbe di strano a farlo nel cross. Un tempo avevano potenze dimezzate rispetto a oggi e nonostante tutto si cerca sempre di migliorare. Mi sono fermato quest'anno perché il mio prototipo a motore Fiat 2000 ormai è superato dalla concorrenza. Può essere competitivo nell'italiano ma nell'europeo contro i 3500 cc non c'è niente da fare». — Cosa pensi delle quattro ruote motrici? «Sono la castrazione dello spettacolo e dell'abilità di guida sullo sterrato. Ammetto che avrei voluto realizzare anch'io una monoposto a trazione integrale ma i costi troppo elevati non me lo hanno permesso. Oggi si tende a fare della velocità su sterrato con curve ampie e fondi senza salti, raggiungendo punte di 160 Km/h. C'è un limite a tutto, anche se noi piloti pur di vincere siamo disposti a tutto».

Eraldo Guglielmetti

In alto nell'altra pagina: **Baldisser** uno dei grandi protagonisti del tricolore con i prototipi (FotoBiondo). **Valfredini**, in alto, campione italiano ha deciso di abbandonare perché ritiene le gare ormai snaturate a corse di velocità (FotoGuglielmetti). **Sopra; Braga con la Beta Montecarlo** (Photo4)

segue



Largo alla fantasia...

segue

meccanici derivanti almeno in parte da vetture di serie. Esiste una classe unica da quest'anno che prevede una cilindrata massima di 3500 cc e con un peso minimo di 500 kg. Il telaio deve garantire una cellula di sopravvivenza, la carrozzeria deve essere di tipo rigida. È obbligatorio l'uso di parafranghi larghi quanto le ruote. Fra il motore e il telaio è obbligatorio una piastra di sicurezza. Nell'abitacolo non ci possono essere radiatori e pompe di carburante, mentre può essere installato il serbatoio di 12 litri purché isolato dal pilota da una paratia stagna. □

Rossetti, sopra, è in testa alla classifica europea delle vetture elaborate con una **Alfasud Sprint** (FotoBiondo)
A lato: Scanavino alle prese con il suo prototipo. Si tratta di uno dei piloti più esperti (Photo4)



Questi gli appuntamenti

Undici date dell'Europeo

DATA	GARA	NAZIONE
16 marzo	Sils	Spagna
13 aprile	Schluochtern	Germania
11 maggio	Vaccarino	Italia
25 maggio	Faleyras	Francia
1 giugno	Moelln	Germania
15 giugno	Porici	Cecoslovacchia
6 luglio	Nova Paka	Cecoslovacchia
20 luglio	Pecel	Ungheria
24 agosto	Holleberg	Austria
14 settembre	Maggiara	Italia
21 settembre	Nordring	Austria

Tricolore in otto prove

DATA	CIRCUITO	LOCALITÀ
31 marzo	Pista Pregiarolo	Maggiara
27 aprile	Pista alle Sorgenti	Bordano
18 maggio	Pista «La Chiusa»	Agugliano
22 giugno	Pista Alle Cave	Vittorio Veneto
10 agosto	Pista di Pergola	Pesaro
7 settembre	Pista Capodiferro	Viterbo
28 settembre	Pista La Piana	Lonato
5 ottobre	Pista di Vaccarino	Padova

C'è anche la Coppa Italia

DATA	CIRCUITO	LOCALITÀ
13 aprile	Pista Lombardore	Torino
13 luglio	Pista Reggio Emilia	Reggio Emilia
27 luglio	Pista di Latina	Latina
24 agosto	Pista S. Nicola	Benevento
21 settembre	Pista Solarolo	Chignolo Po
19 ottobre	Pista Apice	Benevento

Molte piste da rimodernare

RIPORTIAMO sotto l'elenco completo delle piste di autocross che si trovano oggi in Italia: sono diciassette disseminate in tutta la penisola anche se la concentrazione maggiore si registra nel Triveneto. Molti di questi tracciati sono già idonei ai nuovi regolamenti che saranno presto adottati dalla Csa.

MAGGIORA

Gestione: Sport Club Maggiore, 28014 Maggiore (Novara), via Don Minzoni, 8 - Tel. 0322/ 87.346; **Lunghezza:** 850 metri.

CROSSODROMO DI LOMBARDORE

Gestione: So.Ge.Spo. 10123 Torino, via Giolitti, 15 c/o Automobil Club - Tel. 011/ 58.62.49 - telex 23506 Aci To; **Lunghezza:** 1105 metri.

CROSSODROMO LA PIANA

Gestione: Associazione Sportiva Crossodromo «La Piana» 46044 Giotto (Mantova) c/o Ernesto Cinquetti - Tel. 0376/ 60.47.70; **Pista:** Lonato (Brescia) località Campagnolo; **Lunghezza:** 1300 metri.

CROSSODROMO F.LLI ROSSETTI

Gestione: Team Autocross Fratelli Rossetti, 46026 Quistello (Mantova), via Ferrarine, 22 - Tel. 0376/ 61.86.61; **Lunghezza:** 850 metri.

CIRCUITO DI BORDANO

Gestione: As Autocross alla Sorgenti 33014 Gemona (Udine) - via Lessi, 49 - Tel. 0432/ 98.12.45; **Pista:** Bordano (Udine) località alle Sorgenti; **Lunghezza:** 970 metri.

PISTA VITTORIO VENETO

Gestione: As Autocross Alle Cave - via Europa 32 - 31020 San Giacomo di Veglia (Treviso) - Tel. 0438/ 77.74.89; **Pista:** Vittorio Veneto (Treviso) località San Giacomo, via Levada; **Lunghezza:** 1030 metri.

PISTA AUTOCROSS SPRESIANO

Gestione: Team Padova Cross, via Papa Giovanni XXIII 57, 35010 Curtarolo (Padova) - Tel. 049/ 55.11.25; **Pista:** Spresiano (Treviso), via Barcador; **Lunghezza:** in accertamento.

CROSSODROMO VACCARINO

Gestione: Team Padova Cross, via Papa Giovanni XXIII, 57 35010 Curtarolo (Padova) Tel. 049/ 55.11.25 - 55.70.41; **Pista:** Piazzola sul Brenta (Padova); **Lunghezza:** 1000 metri.

AUTOCROSS EMILIANO

Gestione: Associazione Sportiva Team Autocross Emiliano - 42020 Quattro Castella

(Reggio Emilia), via Ancona, 10 - Tel. 0522/ 88.25.23; **Pista:** Quattro Castella; **Lunghezza:** 911,39 metri.

PISTA AUTOCROSS DI PERGOLA

Gestione: Usp Scuderia Castrina, Piazza Fulvi 1; 61045 Pergola (Pesaro) casella postale 88 - Tel. 0721/ 77.40.86; **Pista:** Pergola, zona industriale nord; **Lunghezza:** 960 metri.

PISTA AUTOCROSS LA CHIUSA

Gestione: Scuderia autocross Ferretti, via Arcivescove 9, 60019 Senigallia (Ancona) - Tel. 071/ 65.561; **Pista:** Agugliano (Ancona) località La Chiusa - Tel. 071/ 90.78.04; **Lunghezza:** 975 metri.

PISTA AUTOCROSS LA FOSSA DEL DIAVOLO

Gestione: Moto Club Senigallia; via Pisacane 4, 60019 Senigallia (Ancona) - Tel. 071/ 62.581; **Pista:** S. Angelo di Senigallia, strada provinciale di S. Angelo, 20 - Tel. 071/ 66.10.86; **Lunghezza:** 1000 metri.

CROSSODROMO CAPODIFERRO

Gestione: Centro Italia Cross, strada provinciale Tuscanese 01100 Viterbo - Tel. 0761/ 32.605; **Lunghezza:** 1053 metri.

CROSSODROMO LATINA

Gestione: Auto Club Latino; **Pista:** Latina, Borgo Grappa; **Lunghezza:** 920 metri.

CROSSODROMO MONTECLO

Gestione: Centro sportivo Monteclo, viale Capuccini 1 - 66034 Lanciano (Chieti) - Tel. 0872/ 31.185; **Pista:** S. Eusanio del Sangro, Località Brecciaio - Tel. 0872/ 50.351; **Lunghezza:** 650 metri.

CROSSODROMO MOTOR PARK

Gestione: Motor Park Coop, via Avellola 19/bis Montorsi Valle - 82010 S. Angelo a Cupolo (Benevento); **Pista:** Torre Pagliara a S. Nicola Manfredi; **Lunghezza:** 870 metri.

CROSSODROMO APICE

Gestione: Associazione motoristica sannita, via Torre delle Catene 68 - 82100 Benevento - Tel. 0824/ 20405; **Pista:** Apice (Benevento) Località Cosano; **Lunghezza:** 1170 metri.

**AUTO
SPRINT**

**SPECIALE
SULLA STRADA**

a cura di Carlo Massagrande



Sono arrivate sul mercato italiano le nuove Renault 21

La forza del listino

Sia tutti i modelli a benzina che quello Diesel si impongono all'attenzione per la linea, le prestazioni e soprattutto per il competitivo prezzo con cui vanno all'assalto della concorrenza. Interessante la proposta della motorizzazione 1700, poco comune da noi

ADESSO la sfida è diventata realtà. Da metà maggio la Renault 21, nei modelli 1700, 2000 e Diesel, è disponibile e con il suo prezzo di vendita creerà non pochi problemi a tutti i concorrenti. Come forse si ricorderà, al Salone di Torino la Casa francese aveva resa nota la sua intenzione di «assalire» il mercato nella certezza di poter offrire un prodotto di categoria superiore ad un costo molto calmierato. E

subito dopo ha rinvitato la stampa ad un nuovo test delle vetture, adesso inquadrato nell'ottica più giusta: il risultato è stato entusiasmante. Al di là del prezzo, che apparentemente resta la mossa di più facile presa sul pubblico, la Renault 21 conta anche su altre due qualità che la pongono al centro dell'interesse: una bella linea e delle prestazioni velocistiche notevoli.

DIRE oggi giorno che una vettura è bella può lasciare il tempo che trova. L'esperienza insegna, infatti, che è il grande pubblico dei consumatori a decretare il successo di una linea anziché no. È indubbio, in ogni caso, che la serie 21 può offrire al suo acquirente quello «status» che uno si aspetta spendendo una cifra tra i quindici e i venti milioni di lire. Spaziosa

segue

La R21 in sintesi

I PREZZI (chiavi in mano)

Renault 21 Rs	L. 15.487.500
Renault 21 Tse	L. 17.937.180
Renault 21 Txe	L. 20.122.540
Renault 21 Gtd	L. 17.987.920

COLORI E INTERNI

	Rs	Tse	Txe	Gtd
Ardesia metallizzato	•	•	•	•
Argento metallizzato	•	•	•	•
Bianco	•	•	•	•
Cenere metallizzato	•	•	•	•
Lichene metallizzato	•	•	•	•
Rosso	•			

Gli interni sono in panno.

OPZIONI

Aria condizionata	L. 1.749.940
Cerchi in lega (Rs-Tse)	L. 575.840
Cerchi in lega (Txe)	L. 475.540
Interno in cuoio (Tse-Txe)	L. 1.536.360
Pack confort (Rs-Gtd)	L. 1.180.000
• Alzacristalli elettrici	
• Chiusura centralizzata	
• Funzionalità posteriore	
• Telecomando a distanza	
• Vetri colorati	
Servosterzo (Rs-Tse-Txe)	L. 670.240
Tetto apribile (Rs-Tse-Txe-Gtd)	L. 739.860
Vernice metallizzata Rs-Tse-Txe-Gtd	L. 295.000

PRESTAZIONI (kmh)

Rs:	185	Rs:	13,6
Tse:	185	Tse:	14,5
Txe:	200	Txe:	12,7
Gtd:	164	Gtd:	16,2

CONSUMI (km litro) media Utac

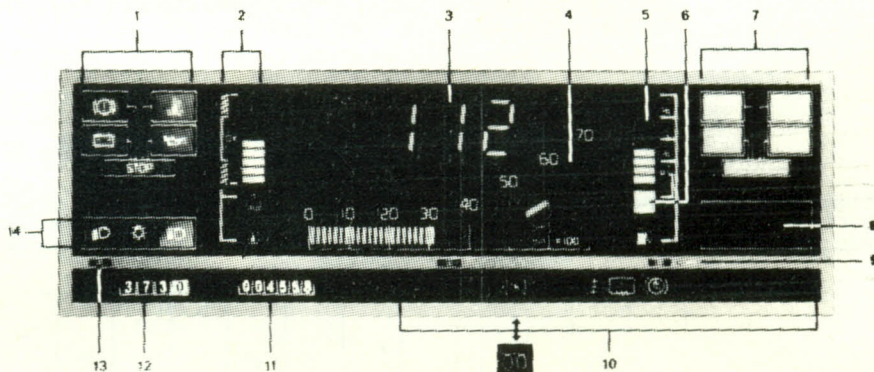
Rs:	185	Rs:	13,6
Tse:	185	Tse:	14,5
Txe:	200	Txe:	12,7
Gtd:	164	Gtd:	16,2

DIMENSIONI (in mm)

	Rs	Tse	Txe	Gtd
Lunghezza	4465	4462		
Larghezza	1715			
Altezza	1414			
Carreggiata ant.	1429	1454		1450
Carreggiata post.	1402		1406	
Passo	2659			
Cx	0,31	0,32	0,33	
Peso a vuoto (kg)	1000	1100	1074	

...e col fascino del computer

NELLE VERSIONI Tse e Txe della Renault 21 esiste, di serie, un interessante cruscotto elettronico. La sua lettura è buona in tutte le condizioni ed entusiasmante di notte. Tutto è estremamente immediato, tranne, ma questo può essere soggettivo, la lettura della velocità di cui, pur leggendo nitidamente la cifra, non si percepisce l'aumento o la diminuzione. In sintesi quello che accade con i moderni cronometri, ideali per una lettura del tempo una volta fermati, ma poco «leggibili» nel caso una voglia darsi un ritmo. Una sensazione, comunque, che non inficia minimamente uno strumento veramente completo e persino divertente. Il computer di bordo, in particolare, ha ben 7 funzioni: temperatura esterna, carburante restante, autonomia, consumo medio, consumo istantaneo, velocità media, distanza percorsa.



- 1) Spie avvertimento:
 - anomalie circuito frenante
 - temperatura liquido di raffreddamento
 - pressione olio
 - stop (si accende contemporaneamente ad una delle spie sopraelencate)
 - 2) Indicatore olio e acqua:
 - spia livello olio (a motore spento con contatto inserito)
 - spia temperatura acqua (con motore acceso)
 - 3) Indicatore velocità
 - 4) Contagiri (graduato fino a 7000 giri a benzina (Graduato fino a 5500 giri motori diesel))
 - 5) Indicatore carburante (capacità: 66 litri)
 - 6) Spia livello minimo carburante
 - 7) Spie Service:
 - livello minimo liquido lavavetri
 - usura placchette freni anteriori
 - anomalie elettroniche (si accende con il contatto inserito, si spegne con il veicolo in movimento)
 - (Spia Service:) si accende contemporaneamente ad una delle spie sopraelencate
- 8) Computer di bordo
 - 9) Comando computer di bordo e azzeratore
 - 10) Spie:
 - inserimento freno a mano; lunotto termico; luce retronebbia; fari antinebbia; starter; preriscaldamento diesel; indicatore; direzione destro; luci di emergenza; indicatore direzione sinistro
 - 11) Contachilometri giornaliero
 - 12) Contachilometri giornaliero
 - 13) Azzeramento contachilometri giornaliero
 - 14) Anabbaglianti
 - 15) Posizione
 - 16) Abbaglianti

La forza del listino

segue

dentro, con una gamma di accessori completissima (nel caso delle versioni più rifinite, tutti compresi nel prezzo d'acquisto), una vetratura tipo «serra» che ben si adatta all'immagine che la campagna pubblicitaria ha studiato («per i cacciatori di libertà»), un confort di marcia assoluto anche perché accompagnato da una silenziosità notevole, la 21 risponde al meglio della sua categoria e forse fa l'occhiolino al segmento superiore, quello delle vetture più di lusso. Per il lettore di Autosprint più ortodosso, invece, ci sono le prestazioni a fare la differenza. La velocità di punta, per cominciare (dai 185 kmh ai 200 kmh nel caso delle versioni a benzina), ma anche il cambio e soprattutto i freni (nelle vetture da noi provate, almeno) addirittura eccezionali.

FILOSOFIA. Adesso il problema più grosso che la Renault si trova di fronte è quello di modificare una mentalità errata e radicata che si fonda sul convincimento che una vettura di 1300 cc debba essere più costosa da mantenere di una di 1700 cc. Non sarà facile. Per anni stessi propulsori semplicemente più alesati, montati su vetture pressoché identiche, hanno visto listini di vendita decisamente differenti, con la versione più «grossa» abbondantemente più costosa senza che ci fosse una reale giustificazione a tutto questo. Paradossalmente un nostro collega si chiedeva, tempo fa, perché un buco più grosso



Ecco la gamma completa della R21. Il modello più economico, la Rs 1700 è anche quello più sportivo oltre che quello che costa meno. Ha 90 cv e passa i 185 kmh

dovrebbe costare più di un buco più piccolo, e non aveva torto pur nella banalizzazione dell'analisi. Ormai dovrebbe essere chiaro a tutti che una motorizzazione più potente può garantire prestazioni migliori a parità di consumi e di usura. È comunque quello

che in Renault cercheranno di dimostrare, specie con il modello più sportivo, la Rs, che dispone di 90 cv ed ha un cambio più coraiolo capace di pronte accelerazioni senza penalizzare la velocità di punta che arriva oltre i 185 kmh. □

La 21 Rs, le sorelle, le rivali

LA TABELLA che segue comprende un giro d'orizzonte tra le più dirette concorrenti della R 21 nella versione Rs, cioè quella più economica. Dal confronto balzano evidenti alcuni valori-chiave quali il prezzo o le prestazioni. Per completezza

abbiamo poi aggiunto le caratteristiche delle altre tre versioni esistenti anche se una valutazione più completa di queste ultime va fatta confrontandole a concorrenti di classe diversa da quelle prese in esame in questo quadro.

Modello	Cilindrata (cc)	Potenza (cv Din)	Giri/min	Coppia (kgm Din)	Giri/minuto	Cv Fiscali	Lunghezza (cm)	Larghezza (cm)	Peso (kg)	Km/l a 90 kmh	Km/l a 120 kmh	Ciclo urbano Km/l	Media Utac Km/l	Velocità max (kmh)	0-100 kmh	Alzacristalli elettrici	Fari antinebbia	Contagiri	Sedile posto guida regolabile in altezza	Prezzo in Lire (chiavi in mano)
Fiat Regata 70 S	1301	68	5700	10,2	2900	15	426	165	890	18,5	14,1	11,2	14,02	155	13,5	●	—	●	—	15.177.160
Lancia Prisma 1300	1301	78	5800	10,7	3400	15	418	162	950	18,1	13,5	11,5	13,88	163	14,3	—	—	●	—	15.827.300
Lancia Prisma 1500	1498	80	5600	12,5	3200	16	418	162	955	18,8	13,8	10,9	13,77	166	12,1	—	—	●	—	16.193.140
Audi 80 Cc	1595	75	5600	12	2500	17	441	168	950	15,3	11,7	10,4	12,20	163	13,1	—	—	—	—	15.806.000
Ford Sierra 1.6 Gl	1597	75	5400		3500	17	442	172	1100	18,1	14,1	11,2	13,96	165	14,3	●	—	—	—	14.611.000
Opel Ascona 1.6 Gl	1598	90	5800	13,1	4200	17	426	167	1015	16,4	12,5	10,4	12,65	170	13,0	●	—	—	—	15.536.000
Bmw 316 (4p)	1766	90	5500	14,3	4000	18	432	164	1020	16,6	12,8	10,4	12,82	175	12,2	—	—	●	●	18.236.600
Renault 21 Rs	1721	90	5500	14,1	3500	18	446	171	1000	18,5	14,7	10,1	13,58	185	10,7	—	●	●	●	15.487.500
Renault 21 Tse	1721	90	5500	14,1	3500	18	446	171	1010	19,6	15,3	11,1	14,57	185	10,7	●	●	●	●	17.937.180
Renault 21 Gtd	2068	67	4500	12,9	2250	20	446	171	1085	21,7	16,6	12,6	16,23	164	15,6	—	●	●	●	17.987.920
Renault 21 Txe	1995	120	5500	17,1	4500	20	446	171	1100	17,2	14,1	9,3	12,72	200	9,7	●	●	●	—	20.122.540

Vendute 30 mila vetture in più nei primi quattro mesi dell'86

Sarà un'annata da record

NEI PRIMI QUATTRO mesi di quest'anno sono state vendute 30.000 auto in più rispetto al corrispondente periodo del 1985. In termini percentuali la crescita è stata del 4,49%, un risultato incoraggiante che lascia intravedere una annata record. Del resto aver superato le cifre dello scorso anno è già un fatto estremamente positivo: già l'andamento dei primi quattro mesi del 1985, infatti, era stato straordinario con un incremento sull'anno precedente di oltre il 16%. Né si è avuta nel mese di aprile la flessione temuta dalle Case automobilistiche e pron-

sticata dagli esperti. Come detto non c'è stato nessun calo e anzi il mese di aprile ha fatto registrare un incremento rispetto al corrispondente mese '85 superiore al 5%. Un dato che esce dalla norma, e che induce, inevitabilmente, a guardare con fiducia al futuro dell'auto. Leader del mercato è stata, come previsto, la Fiat Uno che è stata venduta in più di 160.000 esemplari. Alle sue spalle la Panda che, nei primi quattro mesi dell'86, ha raccolto le preferenze di ben 61.119 utenti. Terza in classifica la Vw Golf (39.814), va detto però che questa vettura sta

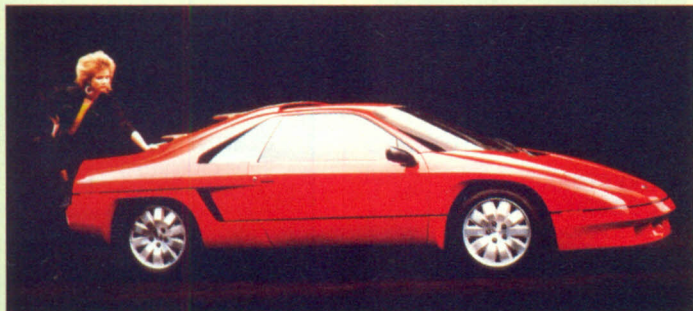
subendo un massiccio attacco, quanto a vendite, da parte della Renault Supercinque (34.015). La piccola della Régie, nel solo mese di aprile, ha rimontato alla vettura tedesca 1474 unità. Infatti mentre sono state vendute 8.751 Golf la Supercinque Renault ha toccato quota 10.225. Il calo fisiologico della richiesta di vetture oltre che non essere verificata nel primo quadrimestre, pare rinviata anche nel mese di maggio: il mercato potrà giovare dell'effetto trainante del Salone di Torino e delle molte novità arrivate negli ultimi tempi.



Nuova aletta parasole dalla Malibu

INDUBBIAMENTE originale l'aletta parasole (nella foto) commercializzata dalla Malibu Soleil di Parigi. In grado di proteggere l'abitacolo dai raggi solari, grazie alla simpatica grafica dà anche un tocco di colore all'auto. È disponibile in due colori: blu e rosso.

■ **LA LAMBORGHINI** ha comunicato il nuovo prezzo chiavi in mano del suo coupé Jalpa 350 Gts, che sui mercati internazionali ha un buon successo: lire 80.750.000 con iva.



Cobra con turbo intercooler

SI CHIAMA Ford Cobra 230 Me (nella foto) ed è la più recente proposta della Casa automobilistica americana per una vettura sportiva. Si tratta di una due posti con motore centrale, capace di raggiungere i 210 kmh e di passare da 0 a 100 kmh in 6". Per quello che riguarda il propulsore è da dire che è un 2.5 litri di cilindrata derivato dal 2.3 litri Ohc turbo della Mustang. Grazie ad un nuovo disegno della testata e al doppio albero a camme in testa che comanda 16 valvole è in grado di sviluppare 230 cv a 6000 giri. Il turbo dispone dell'intercooler mentre l'alimentazione, elettronica, è controllata dal sistema Eec IV. Interessante anche il valore di coppia massima: 38 kgm. Lunga 4.086 mm ha un passo di 2.428 mm ed una larghezza di 1.779 mm. La linea a cuneo vede il parabrezza montato a filo della carrozzeria inclinato di 65 gradi. Grazie ai paraurti integrati, ai fari a scomparsa, alle prese d'aria sulle fiancate e sul tetto ed allo spoiler posteriore a doppio alettone la Cobra 230 Me risulta particolarmente aggressiva. Oltre ai due passeggeri, che dispongono di sedili avvolgenti, con tanto di

supporto lombare e finiture in pelle, trova alloggiamento nell'abitacolo anche una valigia, dietro ai due posti sedere. L'accesso a questo modello, che dispone anche di bagagliaio, e l'altezza interna dell'abitacolo sono particolarmente confortevoli, soprattutto in relazione al tipo di vettura. Al centro del volante, in posizione di facile impiego, ci sono alcuni dei comandi di più frequente utilizzo che si raggiungono così facilmente.

È l'Italia la mecca della Land Rover

IL MERCATO italiano e quello francese sono i più significativi, a livello continentale, per la Land Rover Limited. Nel nostro Paese, l'introduzione della versione turbodiesel della Range sembra in grado di dare a questo fortunato 4x4 una ulteriore spinta. Già il 1985 era stato un anno estremamente favorevole per la Land Rover che aveva venduto sul nostro mercato ben 2.312 vetture, qualcosa come il 35,7% in più rispetto al 1984.

■ **C'È MOLTA** impazienza da parte degli appassionati per i modelli coupé della Mercedes 230 Ce e 300 Ce. Prova ne sia che la Casa madre si è trovata nella necessità di precisare che l'introduzione sul mercato di queste due nuove vetture non è prevista prima del 1987.



Marazzi stilista della 33

LA CARROZZERIA Marazzi, ha effettuato un interessante studio stilistico sull'Alfa Romeo 33. Si tratta di un interessante restyling di taglio sportivo di questa brillante vettura della Casa del Portello. Come si vede nella foto è stato applicato un alettone posteriore che si collega perfettamente al corpo della vettura grazie a due bretelle orizzontali che, a loro volta, si agganciano ai profili scuri delle superfici vetrate laterali. È stata anche aggiunta una fascia paracolpi laterale, in fibra di poliestere, con lo scopo, grazie all'alternanza di materiale e di colore, di rendere più slanciata e filante la vettura. Molta cura poi è stata posta nella carenatura aerodinamica dei gocciolatoi. Il musetto della vettura è stato personalizzato e uno speciale spoiler anteriore incorpora due fari rettangolari. Da notare l'originalità dei cerchi in lega con foratura ovoidale. Molta cura, infine, è stata posta nell'allestimento degli interni in cui la selleria speciale è stata ricoperta da tessuti particolarmente eleganti. La ristilizzazione è stata ottenuta senza effettuare alcun intervento sui laminati della carrozzeria, ma solo utilizzando materiali in poliestere.



Anche nelle Marche un raduno per Ferrari di ogni tempo **Le «rosse» non hanno età**

SULL'ONDA del successo ottenuto nelle precedenti edizioni, continua la collaborazione del Ferrari Club Gilles Villeneuve di Tolentino con la Scuderia Marche, per l'organizzazione del «Ferrari meeting» che quest'anno si farà per la quarta volta. La manifestazione, si svolgerà nelle giornate di sabato 14 e domenica 15 giugno e vi saranno ammesse un massimo di 50 vetture, costruite dalla Casa di Maranello. Dalle 9 alle 14 del sabato, è previsto l'arrivo dei radunati a Tolentino dove, dopo le verifiche e la sistemazione in albergo, effettueranno nel pomeriggio una prima prova cronometrata nella piazza del paese. In serata, trasferimento a Macerata, saluto del Sindaco e gala con spet-

tacolo. La seconda giornata, prevede il trasferimento a Sarnano con lo svolgimento della seconda prova di abilità presso la ditta Tirabasso Diffusion. Seguirà una visita turistica alla stessa cittadina con successivo pranzo presso l'Hotel Terme e premiazione con cocktail di saluto. Durante la notte e le soste, le vetture saranno custodite in appositi locali chiusi e sorvegliati. La quota di iscrizione è fissata in lire 130.000 per ogni conduttore e lire 80.000 per ogni eventuale passeggero. Le iscrizioni che saranno chiuse il 31 maggio dovranno essere rivolte a: Scuderia Marche - Viale della Repubblica - Casella Postale 92 - 62029 Tolentino (Mc) tel. 0733/972924-98265.



Meno amari i prossimi Gran Premi

IL RISULTATO negativo ottenuto dalle Ferrari al Gran Premio di San Marino, ha lasciato un poco di amaro in bocca ai 216 soci del Ferrari Club Triveneto di Caneva che, con la trasferta sulle rive del Santerno hanno iniziato l'attività del sodalizio per l'anno in corso. Certamente, avranno comunque modo di addolcirsi il palato con le prossime trasferte programmate in occasione dei Gran Premi di Germania, Austria e Italia. Tra le altre iniziative programmate, due gare di modelli radiocomandati organizzate nell'ambito del 7. Trofeo Ferrari Club Triveneto che si disputeranno il 5 ottobre la prima e a data da destinarsi la seconda. Per 50 aderenti al sodalizio, infine, il 22 novembre la visita agli stabilimenti Ferrari a Maranello. La conclusione dell'anno sociale avverrà con la consueta cena prevista per il 6 dicembre. Attualmente, le cariche di presidente e vice sono ricoperte da Alfonso Simoncini e Giuseppe Carlet.

Giovane ma già ricco di successi

NONOSTANTE i soli due anni di vita, il Ferrari Club Ospitaletto (Brescia), nato per merito di un gruppo di appassionati ferraristi ha già messo nel cantiere numerose iniziative e molte altre sono destinate a caratterizzare la vita del giovane sodalizio, la cui attività è principalmente rivolta ad avvicinare quanta più gente possibile alla F.1. Per questo motivo, ecco anche spiegato il successo di partecipazione ottenuto nelle trasferte ai Gp della passata stagione, dalla visita agli stabilimenti Ferrari e via via il successo ottenuto attraverso altre manifestazioni. Ecco perché il sodalizio cercherà di proseguire i suoi programmi, anche quest'anno, mantenendo le stesse direttive, cercando inoltre di organizzare una gara di kart e di effettuare la promozione di oggetti diversi per il reperimento di fondi, tenendo sempre presente di distribuire quanto raccolto per fini benefici.

■ **PROSEGUE** in maniera eccellente l'attività del Club Enzo Ferrari di Turano Massa che ha rinnovato le cariche nominando presidente e vice Osvaldo Andreatzoli e Gian Paolo De Cristoforo.

Mille Miglia ritorno all'antico



IL PASSAGGIO della Mille Miglia per le vie di Montichiari, dopo tanti anni di assenza, ha rappresentato per il locale Ferrari Club uno degli appuntamenti più importanti del 1986. Le vetture partecipanti alla rievocazione, hanno riportato alla mente degli appassionati gli antichi fasti automobilistici della cittadina, fasti che raggiunsero il culmine nel 1921 con la realizzazione del 1. Gran Premio d'Italia sul circuito della «Fascia d'Oro». Considerabile successo ha anche ottenuto il 2. Motorshow di Montichiari che, come quello di Bologna non è stato limitato alla sola esposizione di vetture, moto e varie altre cose, ma ha presentato anche spettacoli di vario genere.

Un'estate a pieno ritmo

DOPO AVER già organizzato due gare riservate ai modelli radiocomandati con motore a scoppio e una gara dimostrativa riservata ai kart, continua a tutto spiano l'attività del Ferrari Club di Romano di Lombardia in provincia di Bergamo. I prossimi appuntamenti con i propri soci e appassionati di automobilismo in genere, il sodalizio lombardo li ha fissati alle seguenti date: 22 giugno, gara dimostrativa di autocross aperta a tutte le classi; 29 luglio, invito a presenziare al passaggio notturno del raid fuoristradistico Bergamo-Cremona; 15 settembre, ancora un appuntamento con una gara di kart aperta alle classi 60, 100, 125. Conclusione delle attività il 19-20-21 settembre, quando in occasione della VI Mostra Città di Romano, il sodalizio presenzierà con un proprio stand.

■ **FESTEGGIATA** con la trasferta a Imola la fondazione da poco avvenuta del Ferrari Club Valle d'Itria di Cisternino in provincia di Brindisi. Nel neonato sodalizio pugliese, ricoprono le cariche di presidente e vice Michele Palumbo e Giovanni Grassi.

Topolino adventure dalla Calabria a Torino

RICORRE quest'anno il cinquantenario della nascita della Topolino, uno dei gioielli Fiat che hanno contribuito alla storia dell'automobile e non solo di quella. Olindo Laganà che, in seno al Ferrari Club Gilles Villeneuve di Reggio Calabria si occupa del settore riservato alle auto d'epoca, il prossimo 22 giugno alla guida della sua Topolino del 1942, percorrendo Melito Porto Salvo (Rc) - Torino, porterà in segno di gemellaggio, le chiavi della propria città al Sindaco del capoluogo piemontese. Oltre all'avventura di questo suo socio, il sodalizio reggino, organizza per il 1. giugno una gara di kart a carattere nazionale, riservata alle classi 60, 100 e 125. La manifestazione denominata 1. Trofeo Nicola Tomaselli, si svolgerà su un circuito cittadino della lunghezza di 700 metri. Nella foto, Olindo Laganà al volante della sua Topolino.



RALLY 1. SERIE/12 Ore di Campobello

Quello della notte

Trionfo del palermitano Dielis nella «maratona» in notturna dopo che un testacoda ha bloccato Gitto nell'ultima speciale

CAMPOBELLO — Non poteva esserci migliore ritorno alle gare, dopo due anni di sosta, per il palermitano Dielis. In coppia con Wise sulla Porsche 911 Sc, il pilota della scuderia Ateneo-Banca S. Angelo ha infatti vinto la sua settima gara, la 12 Ore Notturna di Campobello di Mazara, seconda prova a coefficiente tre della Coppa Italia 7. zona. Se Dielis pensava di tornare e sbaragliare gli avversari in scioltezza, si è dovuto rivedere già alla prima prova speciale, quando Gitto gli era stato davanti di cinque secondi. Il duello, appassionante e sul filo dei secondi, è poi durato tutta la gara, con Dielis a menare la danza e Gitto a ridosso. Nella penultima prova soltanto tre secondi separavano i due, ma Gitto con una testacoda, doveva dare l'addio a ogni speranza di vittoria. La bella lotta fra Dielis e Gitto è stato il filo conduttore della gara. I concorrenti che hanno occupato le posizioni di rincalzo, infatti, non sono mai stati in lotta per la vittoria, e il distacco dei terzi classificati Vella-Carusò (5'04") lo sta a confermare. La rimonta di Stassi, vincitore del Gruppo N e quarto assoluto, è stata fra le cose più rilevanti da annotare in questa gara; alle sue spalle hanno concluso Aiello, Bombaci, d'Agostino (primo del Gruppo A su Alfasud) e Imborgia. Fra quanti non hanno visto il traguardo da ricordare Plano, secondo assoluto dopo due prove con l'Escort Turbo Gr. N, Cannistraro (Porsche), Falmisano, «Gordon», e Di Miceli. Fra le otto Fiat Uno Turbo che si contendevano la vittoria nella seconda prova dell'omonimo campionato riservato a Sicilia e a Reggio Calabria, ha avuto la meglio il trapanese Alastra, che guida adesso la classifica provvisoria.

LA CRONACA. La prima prova speciale vedeva il successo di Gitto, che precedeva di cinque secondi Dielis. Questi nella speciale successiva passava definitivamente al comando, mentre dopo ottimi exploit doveva abbandonare la compagnia Plano. Dielis e Gitto si dividevano le vittorie nelle prove speciali, mentre nelle retrovie rinveniva bene Di Miceli, che a tre prove dal termine usciva di strada quando si trovava quarto assoluto e primo nel Gr. N. Prima dell'ultima prova soltanto tre secondi separano Dielis da Gitto: questi però si girava e per Dielis era così facile vincere.

Pietro Libro

RALLY 1. SERIE

Campobello di Mazara (Tp), 17-18 maggio 1986

12 Ore Notturna

2. Prova Coppa Italia 7. zona (coeff. 3)

Le classifiche:

Assoluta: 1. Dielis-Wise (Porsche 911 Sc) in 1.44'30"; 2. Gitto-Avara (Opel Ascona 400) a 9"; 3. Vella-Carusò (Porsche 911 Sc) 5'04"; 4. Stassi-Stassi (Fiat Ritmo 130) 6'34"; 5. Aiello-Benenati (Porsche 911 Sc) 6'45"; 6. Bombaci-Indelicato (R5 Gt Turbo)

Grande gara delle Gr. N nella notturna di Campobello. A lato: la R5 Gt Turbo di Bombaci 2. di Gruppo e sesto assoluto (FotoStudio '83)



6'49"; 7. D'Agostino-Reda (Alfasud Ti) 7'45"; 8. Imborgia-Paleologo (Opel Kadett Gsi) 9'05"; 9. Gulino-Buccheri (Fiat Ritmo 130) 10'01"; 10. Brancato-Brancato (Opel Manta) 10'11".

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Schembri-Di Martino (A112 70HP) in 2.02'35"; 2. Bono-Napoli (A112 70 HP) 5'46"; 3. Conti-Casablanca (A112 70 HP) 6'24"; 4. Di Cesare-Speciale (Fiat Panda Gs) 18'31".

Classe 1300: 1. Moncada-Consiglio (Samba Rallye) in 1.56.49; 2. Wood-Granata 41"; 3. Prinzi-Buttelli 2'53"; 4. Pisacane-Battaglia 5'26"; 5. Tumminello-Nifosi 5'27"; 6. Demma-Sanfilippo 7'12"; 7. Gangemi-Gangemi 9'45"; 8. Conti-Pinturo 10'03". **Tutti gli altri su Opel Corsa.**

Classe 1600: 1. Saitta-Triolo (Alfasud) in 2.02.48"; 2. Viti-Siracusa (Peugeot 205 Gti) 1'07"; 3. Prinzi-Buttelli 2'53"; 4. Bruno-Marino (Alfasud Ti) 1'38"; 5. Colombo-Genovese (Vw Golf Gti) 2'14"; 6. Agola-Indelicato (Talbot Sunbeam) 2'42"; 7. Mattina-Speciale (Peugeot 205 Gti)

2'47"; 8. D'Antoni-Ciulla (Alfa 33) 3'54"; 9. Baudo-Di Monica (Peugeot 205 Gti) 4'14"; 10. Pollicino-Incrapers (Lancia Y 10) 15'33"

Classe 2000: 1. Stassi-Stassi (Fiat Ritmo 130) 1.51'04"; 2. Bombaci-Indelicato (R5 Turbo) 15"; 3. Imborgia-Paleologo (Opel Kadett Gsi) 2'31"; 4. Gulino-Buccheri (Fiat Ritmo 130) 3'27"; 5. Alastra-Lo Presti (Fiat Uno Turbo) 3'44"; 6. Guarino-Lanzalaco (Opel Kadett Gsi) 3'57"; 7. Bruno-Farina (Fiat Ritmo 130) 4'10"; 8. Tumino-Campo (Opel Kadett Gsi) 4'18"; 9. La Cerva-First (R5 Turbo) 4'57"; 10. Todaro-Armaleo 5'22"; 11. Mertoli-Blue 7'06"; 12. Latteo-Giambertoni 8'07"; 13. Sottile-Sorry 9'46"; 14. Cuccia-Pellegrino (Opel Kadett Gsi) 11'51"; 15. Trimarchi-Settimo (Opel Kadett Gsi) 12'43"; 16. Zito-Solarino 25'59". **Gli altri su Fiat Uno Turbo.**

GRUPPO A

CLASSE 1150: 1. Angelo-Messina in 1.55'34"; 2. Margareci-Tricomini (Fiat 127 S) 55"; 3. Mangano-Minisco (Fiat 127 S) 1'05"; 4. Ferreri-Genisco 1'54"; 5. Lo Cascio-Gazziano 3'43"; 6. Catalano-Nobile (Fiat 127 S) 9'10"; 7. Cusenza-Taormina 9'16"; 8. Pecoraro-Mazzola 27'40". **Tutti gli altri su A112**

Classe 1300: 1. Conte-Emma (Alfasud) in 2.05'35"; 2. Mingoia-Di Girolamo (Alfasud) 13'16"

Classe 1600: 1. D'Agostino-Reda (Alfasud Ti) in 1.52'24"; 2. Russo-Sarmetino (Alfasud Ti) 2'56"; 3. Ebreo-Ferrara (Alfasud Sprint) 4'41"; 4. Ippolito-Calcara (Vw Golf Gti) 5'47"; 5. Accardo-Catania (Talbot Sunbeam) 5'56"; 6. Catalano-Catalano (Vw Golf Gti) 8'21"; 7. Calcaterra-Giancoma (Ford Escort Rs) 19'27"; 8. Ferraro-Aiello (Vw Golf Gti) 26'44"

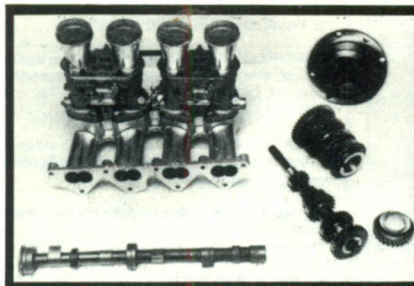
Classe 2000: 1. Brancato-Brancato (Opel Manta) in 1.54'41"; 2. Gennuso-Salomone (Fiat Ritmo 130 Tc) 2'22"; 3. Briguglia-Perino (Opel Kadett Gte) 3'59"; 4. Tradeo-La Sorte (R5 Gt Turbo) 5'48".

GRUPPO B

Classe oltre 2000: 1. Dielis-Wise (Porsche 911 Sc) in 1.44'30"; 2. Gitto-Avara (Opel Ascona 400) 09"; 3. Vella-Carusò (Porsche 911) 5'04"; 4. Aiello-Benenati (Porsche 911 Sc) 6'45"; 5. La Corte-Feo (Lancia Beta Montecarlo) 13'38"; 6. Maggio-Canzone (Seat Ibiza) 46'38".

Parigi per due

CAMPOBELLO — Dopo una lunga sosta Dielis ha di che essere soddisfatto per la vittoria. «Rientravo alle corse dopo due anni di assenza e ho concluso molto stanco — racconta il vincitore — ma contento oltre che per la vittoria per essermi divertito moltissimo in questo duello all'ultimo metro con Gitto. Abbiamo tirato al massimo, nonostante la mia disabitudine alle corse dopo la lunga inattività. Nell'ultima prova, Antalbo, che non abbiamo provato bene, ho avuto paura di perdere, perché Gitto mi è stato sempre dietro non dandomi respiro». Il vincitore ha comunque deciso di dividere il viaggio premio a Parigi col suo «scudiero», Gitto. «Nonostante abbia tentato di tutto per vincere — ha dichiarato il pilota dell'Ascona 400 — sono comunque contento di questo secondo posto, che conferma la raggiunta affidabilità della vettura preparata da Scuderi. Fino all'ultima speciale abbiamo tentato di sopravanzare Dielis, e forse abbiamo perso la gara proprio in un testacoda nell'ultimo tratto cronometrato che ci ha fatto perdere secondi preziosi». □



CAMILLO ALQUATI

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

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

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



RALLY 1. SERIE/Appennino Reggiano da 037

Maioli di montagna

Dominio del pilota con la sua Lancia Rally sui contrafforti emiliani dopo una lunga lotta con Borghi con la stessa vettura

REGGIO EMILIA — L'equipaggio Maioli-Fassa su Lancia 037 si è imposto nel 10. rally dell'Appennino reggiano. Dei 136 equipaggi verificati, solo uno è riuscito a tener testa ai vincitori per tutta la gara. Gli esordienti Borghi-Borghi, su Lancia 037, sono stati infatti una bellissima rivelazione di questo rally, considerato da molti piloti come il più bello e impegnativo di tutta la Coppa Italia. È proprio l'equipaggio Borghi-Borghi a vincere le prime due prove speciali, mentre la terza era appannaggio di Maioli-Fassa. Delle altre sette prove, cinque erano vinte da Borghi, le restanti da Maioli. Al via dell'ultima e decisiva speciale Borghi partiva con un vantaggio di 10" sull'inseguitore Maioli che, proprio nella speciale di casa, tentava il tutto per tutto e abbassando di 15 secondi il proprio record, costringeva il capoclassifica a forzare maggiormente. Cosa che lo portava a sbagliare, incappando in un incidente che alla fine gli costerà 59" e che lo passerà al secondo posto assoluto, staccato di 49" dal vincitore Maioli. Per il terzo posto lotta solo per sei secondi tra Bollini e John John. Quest'ultimo è stato poi costretto al ritiro a causa di una toccata. Quindi, con una gara molto regolare, l'equipaggio Bollini-Giuliano ha portato la propria Lancia 037 a un meritato terzo posto, staccando di due minuti De Luca-Miselli su Porsche 911 e di 3'42" Farina-Guerretti su Ritmo 130. Questi ultimi, oltre al quinto posto assoluto, si sono aggiudicati il Gruppo A, precedendo di soli 33" l'Opel Manta Gte guidata da Stobbia-Maniero. Moltissima lotta anche nel Gruppo N, tra gli equipaggi Baggio Soranzo e Bogoni-Malandrin che alla partenza dell'ultima speciale erano staccati di soli due secondi. Sfortunati i primi che, dopo aver inflitto 14" a Bogoni sono usciti di strada dopo la fine della speciale, lasciando l'undicesimo posto assoluto e il primo di Gruppo ai rivali, che non avevano forzato nell'ultima prova per un errore dell'assistenza che li aveva dati

staccati dai primi di 20". Numerosissimo il pubblico accorso ad assistere a questo 10. rally dell'Appennino reggiano, particolarmente selettivo per i piloti, considerando che quasi la metà dei verificati non è giunta al traguardo.

Giovanni Paterlini

RALLY 1. SERIE

Reggio Emilia, 17-18 maggio 1986

10. rally Appennino Reggiano

Rally internazionale valido per Coppa Italia 4. zona (coeff. 5)

Le Classifiche

Assoluta: 1. Maioli-Fassa (Lancia 037) in 1.46'17"; 2. Borghi-Borghi (Lancia 037) 1.47'06"; 3. Bollini-Giuliano (Lancia 037) 1.52'22"; 4. De Luca-Miselli (Porsche 911) 1.54'23"; 5. Farina-Guerretti (Ritmo 130)

Successo al sesto tentativo per Maioli, sotto, con la 037 della Motorsport. Alla Fiat Ritmo di Farina, a lato, è andato il Gruppo A (FotoStudio '83)

1.56'04"; 6. Stobbia-Maniero (Opel Manta Gte) 1.56'37"; 7. Motti-Toni (Opel Manta Gte) 1.57'07"; 8. Vecchi-Farioli (Lancia 037) 1.57'44"; 9. Marchiori-Monegazzo (Opel Manta) 1.57'49"; 10. Arletti-Julli (Peugeot 205 GTI) 1.57'49".

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Zanelli-Dallari (A 112) in 2.07'13"; 2. Cesena-Pagani (A 112 Abarth) a 1'47"; 3. Corradini-Gualandri (A 112 Abarth) 2'10"; 4. Arduini-Pellati (A 112 Abarth) a 3'10"; 5. Canovi-Migliari (A 112

a 3'44"; 6. Beggia-Marcone (A 112 Abarth a 7'08"; 7. Ferrari-Ferrari (A112 Abarth) a 9'05"; 8. Scorcioni-Montorsi (A 112 Abarth) a 13'09"; 9. Marti-Mazzanti (A 112 Abarth) a 13'48"; 10. Caccialanza-Mazzoni (A 112 Abarth) a 20'06"; 11. Garsi-Sassi (A 112 Abarth) a 20'27"; 12. Casini-Tripoli (A 112 Abarth) a 21'13".

Classe 1300: 1. Pintarelli-Iacobelli (Opel Corsa SR) in 2.04'21"; 2. Pifferi-Zaneri (Opel Corsa) a 3'03"; 3. Primoli-Pedron (Opel Corsa SR) a 4'14"; 4. Bettega-Tavernaro (Opel Corsa SL) a 7'06"; 5. Soppa-Nalli (Opel Corsa SR) a 8'02"; 6. Bertuzzi-Ricci (Opel Corsa GT) a 13'05".

Classe 1600: 1. Lusuardi-Gibellini (Citroën Visa GT) in 2.03'52"; 2. Parma-Cantarelli (Peugeot 205 Gti) a 2'13"; 3. Cusi-Grisenti (Alfasud Ti) a 2'48"; 4. Pasa-Ongaro (Vw Golf Gti) a 6'21"; 5. Ligabue-Gibbenini (Peugeot 205 Gti) a 9'40"; 6. Gatti-Dallari (Peugeot 205 Gti) a 9'58".

Classe 2000: 1. Bogogni-Malandrin (Renault 11 Turbo) in 1.59'09"; 2. Gaetti-Manzini (Renault 5 Turbo) a 46"; 3. Talamini-Zarbo (Ritmo 130) a 1'45"; 4. Immoilli-Toro (Renault 5 Turbo) a 3'55"; 5. Manbrini-Cirlini (Ritmo 130) a 7'28"; 6. Bariani-Paccagnella (Fiat Uno Turbo) a 7'37"; 7. Bertolini-Candeco (Opel Kadett Gsi) a 8'44"; 8. Tagliapietra-Piccoli (Renault 5 Turbo) a 13'56"; 9. Gherardi-Gherardi (Opel Kadett Gsi) a 16'10"; 10. Favaro-Da Lozzo (Renault 5 Turbo) a 16'22"; 11. Leonardi-Cirlini (Fiat 130) a 16'51"; 12. Cedioli-Versari (Opel Kadett Gsi) a 20'17"; 13. Pavesi-Zanghi R.5).

Classe oltre 2000: 1. Ferretti-Toscana (Ford Escort RS Turbo) in 2.01'52"; 2. Mursia-Mursia (Lancia Delta HF) a 3'59"; 3. Ceschelli-Barelli (Ford Escort Xrt) a 6'48"; 4. Bianchini-Tosi (Lancia Delta HF).

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Toso-Albertini (A 112 Abarth) in 2.07'56"; 2. Aldini-Gianpelle (Fiat 127) a 37"; 3. Cestaro-Tina (Fiat 127) a 3'59"; 4. Polato-Agugiaro (Fiat 127) a 16'03"; 5. Zanotti-De Luca (Fiat 127).

Classe 1600: 1. Arletti-Julli (Peugeot 205 Gti) in 1.57'49"; 2. Carenzi-Lanzarini (Vw Golf Gti) a 4'42"; 3. Bruni-Mengoli (Samba Rally) a 6'28"; 4. Vincenzi-Burgio (Ford Escort Xr3) a 8'58"; 5. Incerti-Marmiroli (Peugeot 205 Gti) a 13'23"; 6. Bentivogli-Cicognani (Alfasud Ti) a 20'23"; 7. Venturoli-Mongiorio (Vw Golf GTI).

Classe 2000: 1. Farina-Guerretti (Ritmo 130) in 1.56'04"; 2. Stobbia-Maniero (Opel Manta Gte) a 33"; 3. Motti-Toni (Opel Manta Gte) a 1'03"; 4. Marchiori-Monegazzo (Opel Manta) a 1'45"; 5. Mammi-Boniburini (Ritmo 130) a 11'31"; 6. Baldinelli-Rovatti (Opel Manta Gte) a 12'36"; 7. Lucchetta-Pozzebon (Opel Manta Gti) a 13'22".

GRUPPO B

Classe oltre 2000: 1. Maioli-Fassa (Lancia 037) in 1.46'17"; 2. Borghi-Borghi (Lancia 037) a 49"; 3. Bollini-Giuliano (Lancia 037) a 6'05"; 4. De Luca-Miselli (Porsche 911) a 8'06"; 5. Vecchi-Farioli (Lancia 037) a 11'27"; 6. Grazioli-Corradini (Lotus Sunbeam) a 13'07"; 7. Bonvicini-Bottazzi (Porsche 3000 RS) a 14'31".



«Obiettivo Cir»

REGGIO EMILIA — Maioli, vincitore del rally reggiano dopo sei partecipazioni, sprizza di gioia. «Sono contentissimo di questa vittoria — racconta — che è stata frutto sia della vettura, preparata dalla Motorsport di Gianni Bianchini, sia della determinazione con cui ho condotto la gara. Vincere l'ultima speciale è stato per me la dimostrazione che sono in grado di ottenere il risultato nel momento giusto e di andare forte senza sbagliare. Programmi futuri? Dipende dagli sponsor. A noi piacerebbe partecipare almeno a un rally valido per il Cir, per misurarci con questa macchina con piloti più qualificati». «Sono a terra — dice Borghi, secondo assoluto ed esordiente in Gr. B — Ora guardiamo avanti cercando di potere disputare un'altra gara con questa macchina. Se non avessi avuto guai a un ammortizzatore nella terza prova il rally sarebbe stato mio. Dieci secondi mi hanno costretto a rischiare: ho sbagliato e Maioli ha vinto. Ma questo è stato solo un esperimento: mi è stata prestata la 037 da Giovanardi. Ora, per continuare, sono fondamentali gli sponsor, che per ora non ho».



RALLY 2. SERIE/1. Colli Morenici

Ritmo di Ottaviani

Il pilota romagnolo ha il passo giusto e con la sua Fiat Gr. A batte con margine ridotto il trentino Comini su Opel Manta

CAVRIANA — Erano tre, alla vigilia, i piloti pronosticati per il successo finale nel 1. rally dei Colli Morenici: il riminese Ottaviani con una Ritmo 130 Gr. A, Comini, il «trentino volante» conosciuto nella provincia mantovana (suo padre è nato e ha vissuto per molti anni alle porte della città) e lo spezzino Sassi. Pronostici forse non difficili da fare, ma che hanno comunque trovato piena rispondenza nei fatti espressi dalla corsa, che ha visto prevalere abbastanza nettamente Ottaviani su Comini grazie soprattutto alla maggiore efficacia della Ritmo 130 (compatta e con la tra-

tenere dietro di sé fino alla via della settimana speciale Comini. Poi, una volta persa la piazza d'onore a favore del trentino, nel disperato tentativo di recuperare la posizione è incappato proprio nella speciale conclusiva in un'uscita di strada causata dal fondo dell'asfalto (piuttosto sporco in alcuni punti) perdendo un terzo posto meritatissimo, che è così andato al bresciano Strapparava, autore con una Peugeot 205 Gti di una gara estremamente regolare, condotta sempre a ridosso dei primi in attesa di qualche loro passo falso. Una bellissima prova ha fornito il

Vittoria anche in terra mantovana per la Ritmo di Ottaviani, sotto. A lato: la R5 Gt Turbo di Rosina facile vincitore del Gruppo N
(FotoStudio '83)

ligure Rosina con una Renault 5 Gt turbo Gr. N, piazzatosi al quinto posto assoluto davanti addirittura al bresciano stanga, dal quale in verità (gareggiava con una Fiat Uno Turbo Gr. A) ci si aspettava qualcosa di più.

Umberto Tosi



zione anteriore) rispetto all'incombrante Opel Manta Gte del trentino, handicappata non poco sulle strette e tortuose stradine dei Colli Morenici. Delle nove prove speciali in programma, tutte su asfalto e lunghe circa due chilometri ciascuna, Ottaviani ne ha vinte ben sei, lasciando le altre tre a Comini (la sesta, la settima e l'ottava) quando oramai il suo vantaggio ben difficilmente poteva essere intaccato. Il duello fra i due, condotto sul filo dei secondi e delle staccate, con il pubblico in visibilibio ogni qual volta passavano, ha visto per quasi tutta la gara un terzo sfortunatissimo incomodo: lo spezzino Sassi con una Golf Gti, che era addirittura riuscito a

Vincere di rendita

CAVRJANA — Tranquillissimo, nemmeno tanto affaticato il barbuto Ottaviani parla della sua gara. «Era tutto calcolato — racconta — sono partito subito molto forte per cercare di mettere fra me e gli altri un vantaggio sufficiente per vivere di rendita nelle ultime speciali. La vettura ha risposto perfettamente, non mi ha mai dato problemi e ho così potuto arrivare al traguardo in tutta tranquillità». Anche Comini, festeggiatissimo dagli sportivi mantovani, è soddisfatto della sua gara: «Di più proprio non potevo fare — dice —. Avevo una macchina inferiore rispetto agli altri su queste stradine, poco adatta a districarsi nel misto stretto, per cui il secondo posto mi va benissimo, anche perché non sono più abituato al ritmo dei seconda serie, dove è impossibile gestire bene la corsa. Se cominci a perdere secondi a causa di una macchina poco efficace su strade larghe due-tre metri al massimo, i margini di recupero poi sono praticamente nulli. La Opel Manta è una grandissima vettura, ma per i prima serie e gli internazionali».



RALLY 2. SERIE

Cavriano (MN), 18 maggio 1986
1. rally dei Colli Morenici

Le classifiche

Absoluta: 1. Ottaviani-Castellani (Ritmo 130) in 14'08"; 2. Comini-Bolognani (Opel Manta) a 11"; 3. Strapparava-Bacci (Peugeot 205 Gti) a 25"; 4. Riccardi-Riccardi (Opel Manta) a 31"; 5. Rosina-Rosso (Renault Gt turbo) a 50"; 6. Stanga-Gnali (Fiat Uno Turbo) a 52"; 7. Nuvolari-Fiorio (Golf Gti) a 54"; 8. Morandini-Borghini (Opel Ascona) a 1'01"; 9. Pini-Glierian (Kadett Gsi) 1'17"; 10. Giovannini-X (Alfetta Gtv) a 1'21".

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Montolli-Begal (Fiat 127 Sport) in 16'00"; 2. Becchetti-Saetti (A 112 Abarth) a 10"; 3. Scalzotto-Rossato (A 112) a 16"; 4. Fiorani-Griffini (A 112 Abarth) a 30"; 5. Porriani-Porriani (A 112 Abarth) a 42"; 6. Vitale (A 112) a 59"; 7. Guerra (a 112 Abarth) a 1'13"; 8. Dallamano-Dallamano (A 112 Abarth) a 1'21"; 9. Pari-Marini (A 112 Abarth) a 1'28"; 10. Boni-Panizza (A 112 Abarth) a 2'24"; 11. Intelisano-Cappai (A 112 Abarth) a 2'29"; 12. Cinelli-Luteriani (Fiat 127 Abarth) a 2'49".

Classe 1600: 1. Silocchi-Vidaletti (Peugeot 205 Gti) in 15'50"; 2. Cappellini-Marani (Opel Corsa) a 11"; 3. Battaglia-Barnaba

(Peugeot 205 Gti) a 27".
Classe 2000: 1. Rosina-Rosso (Renault Gt turbo) in 14'58"; 2. Pini-Glierian (Kadett Gsi) a 27"; 3. Novelli-Bergamaschi (Alfetta Gtv 6) a 41"; 4. Carraro-Sartori (Kadett Gsi) a 1'03"; 5. Casali-Maffezzoli (Ritmo 130) a 1'29".

GRUPPO A

Classe 1150: Piccoli-Righetti in 15'38"; 2. Sangermani-Malaterra a 11"; 3. Buffoli-Curter a 44"; 4. Negro-Fumi a 1'30"; 5. Vanzini-Branzi a 1'40"; 6. Remelli-Olivieri a 2'29". **Tutti su Fiat 127 Sport.**

Classe 1300: 1. Ferri-Beggi (Ritmo 65) in 15'58"; 2. Di Pasquale (Opel Corsa) a 13"; 3. Cinelli (Opel Corsa) a 3'54".

Classe 1600: 1. Strapparava-Bacci (Peugeot 205 Gti) in 14'33"; 2. Nuvolari-Fiorio (Golf Gti) a 29"; 3. Danesi-Belluati (Talbot) a 1'20"; 4. Stanzani-Mischi (Alfasud Sprint) a 1'21"; 5. Guidetti-Pedrazzoli (Alfasud Sprint) a 1'27"; 6. Anversa (Renault R5) a 1'43"; 7. Cappellari (Talbot Tl) a 1'51"; 8. Durante-Boni (Peugeot 104 ZS) a 4'46".

Classe 2000: 1. Ottaviani-Castellani (Ritmo 130) in 14'08"; 2. Comini-Bolognani (Opel Manta) a 11"; 3. Riccardi-Riccardi (Opel Manta) a 31"; 4. Stanga-Gnali (Fiat Uno Turbo) a 52"; 5. Morandini-Borghini (Opel Ascona) a 1'01"; 6. Giovannini (Alfetta Gtv) a 1'21"; 7. Cicognini-Vecchio (Kadett Gsi) a 1'26".

F. FIAT ABARTH/4. gara del Trofeo a Varano

Drudi s'invola

Vincendo per la terza volta il giovane pilota ha ora un ampio margine di vantaggio sui rivali in classifica generale

VARANO — Tris perfetto per Luca Drudi nel Trofeo di Formula Fiat Abarth. Anche a Varano, così come a Magione e a Misano, il 24. enne pilota sammarinese non ha avuto avversari in grado di ostacolarlo. Forse la sua tattica è stata favorita anche dai «disturbi» all'acceleratore accusati dal giovane Regis. Ma Drudi comunque è stato bravissimo, fra i 20 partenti, ad imprimere fin dal via, alla corsa il ritmo che più preferiva. E così dopo aver preso il comando, seguito da Regis, Barlassina, Erbacci, Simone, Vullo, Vettori, Amadori e Ferrari, Drudi ha regolato la sua andatura su quella di Regis e di Vullo. Già nei primi giri Erbacci è stato costretto alla resa mentre gli incalzanti Amadori, Ferrari, Vettori e Barlassina sono stati fra i più attivi nelle fasi centrali di corsa. Proprio quando Ferrari ha iniziato la sua rincorsa al regolare Simone Vullo, Drudi, approfittando di un errore di Regis «sul misto», ha aumentato il proprio vantaggio. Ormai la corsa non poteva che regolare spunti agonistici abbastanza lineari. A movimentare un po' l'attenzione dei settemila presenti ci ha pensato con un testa coda in parabolica il parmense Vettori che peggiorava un poco la propria posizione di classifica a favore di Amadori e Barlassina, quest'ultimo autore di un buon recupero. Sul traguardo Drudi transiterà tutto solo, seguito a distanza dal promettente Regis. Terzo dopo una bella gara Simone Vullo che negli ultimi dieci giri ha saputo contenere gli attacchi portati da un Ferrari assai bravo.

SONO dieci le vetture della Formula 4 che si presentano all'appuntamento della seconda gara di trofeo. In questa occasione un nuovo giovane, Alessandro Zampedri, ha occasione di porsi in evidenza. Ma, ex kartista, conosce bene le regole del gioco e le sfrutta subito in partenza. Tanto che alla staccata della parabolica Zampedri è già in netto vantaggio. Lo rincorre Zoboli dando vita a una bella lotta in famiglia Zoboli, comunque, non sembra accettare il ruolo di comparsa e giro dopo giro recupera spazio prezioso a Zampedri. Si arriva all'undicesimo pas-

saggio e Zoboli ormai è sulla scia dell'altro pilota della BMW che supera all'entrata della parabolica. Ma la gioia della leadership è di breve durata. Due giri appena, poi al 14. passaggio Zampedri sarà nuovamente leader della corsa. Zoboli infatti torna sconsolato ai box per l'improvviso cedimento della centralina elet-

tronica che gli ha precluso la gioia di un nuovo successo. Frattanto anche Quercetti si mette in evidenza così come riesce a fare il regolare Jemmi. Da segnalare il ritiro all'ottavo giro di Petri e la sfortuna che in quest'inizio di stagione accompagna Roberto Zeri.



FORMULA FIAT ABARTH

Varano, 18/5/1986

4. gara del Trofeo

La classifica

1. Luca Drudi giri 39 in 34'12"20 media Km. 123.146; 2. Regis 34'17"46; 3. Simone Vullo 34'25"64; 4. Ferrari 34'26"22; 5. Barlassina 34'34"24; 6. Amadori 34'37"72; 7. Vettori 34'53"89; 8. Goldoni 34'59"13; 9. Meloni 35'04"73; 10. Pellin a 1 giro; 11. Scorpione a 1 giro; 12. Santo a 1 giro; 13.

(g. r.)



Regis, in alto, se non fosse stato tradito dal filo dell'acceleratore avrebbe potuto lottare per la vittoria (FotoStudio'83) Sopra: Drudi, mattatore indiscusso della categoria (FotoOliver)

Regis tradito dal gas

VARANO — Giovanni Regis ha qualche recriminazione da fare: «Il pedale dell'acceleratore mi ha impedito di guidare al meglio. Se tutto avesse funzionato a dovere avrei potuto ottenere qualcosa in più». Luca Drudi sta giostrando a suo piacimento nel Trofeo di Formula Fiat Abarth. Quella di Varano è stata la terza vittoria stagionale: «Mi sembra — ha detto — che la bontà della vettura in mio possesso sia stata confermata. Ho avuto solo qualche problema in parabolica, ma sono riuscito ad amministrare il vantaggio. Dopo l'errore di Regis ho decisamente allungato». «Non potevo fare di più — ha commentato Mario Simone Vullo — perché già al primo giro mi sono trovato con la ruota anteriore piegata. Comunque sono contento della mia posizione e devo dire che Ferrari è un ragazzino molto promettente». In Formula 4 ha vinto Alessandro Zampedri, alla sua seconda esperienza con queste monoposto: «Sono felice. In partenza ho sorpreso Zoboli e dopo ho lottato con lui fino a metà gara, quando si è fermato». Il suo rivale, è invece di tutt'altro umore: «La vettura mi ha tradito. È stata la centralina elettronica che è andata in tilt ed ogni speranza è venuta meno. Zampedri è comunque un pilota da tenere in considerazione». □

Mari Elena Meloni a 2 giri; 14. Ritrovato a 2 giri; 15. Pazzi a 2 giri; 16. Lavaggi a 2 giri; 17. Spoggi a 7 giri; 18. Bonsaver a 18 giri.

□ Giro più veloce: Drudi in 51'55" media Km. 125.703.

Classifica Trofeo: Drudi 31; Vullo 22; Ferrari 16; Regis 14; Erbacci 4; Valentini 3; Barlassina 2; Marchio e Amadori 1.

FORMULA 4

2. gara del Trofeo

La classifica

1. Alessandro Zampedri (Blm) giri 22 in 21'44"70 media Km. 109.266; 2. Quercetti (Ginko) 22'08"16; 3. Jemmi (RR Selene) 22'04"67; 4. Tarabelli (Kondor) 22'17"28; 5. Sarzi (Kondor) a 1 giro; 6. Zoboli (Blm) a 8 giri.

□ Giro più veloce: Zoboli in 57"71 media Km. 112.286.

Classifica Trofeo: Zoboli punti 10; Zampedri 9; Jemmi 8; Quercetti e Rumore 6; Tarabelli 5; Naspetti 3; Sarzi 2; Ali 1.

COPPA RENAULT/Spinelli domina a Varano

Marco d'avanguardia

Il pilota milanese è ora il nuovo leader della categoria. Al «Paletti» ha battuto Salvadori e l'ottimo Serattini



VARANO — Marco Spinelli è il nuovo leader della Coppa Supercinque Renault. Nella terza prova che si è corsa a Varano il pilota milanese si è imposto con autorità confermando le proprie intenzioni di volere disputare un trofeo d'avanguardia. La gara è stata combattuta e spettacolare seppur mutilata di alcuni suoi protagonisti, eliminatisi in batte-

valere la sua pole position e precedeva Serattini, Onofrio Russo, Salvadori e Di Risio. Più staccati Roberto Russo (il migliore fra gli esordienti), Passeri, Poli, Corsini, mentre dalle retrovie si facevano luce Conti e «Pibo». Al sesto giro allungava Spinelli, mentre fra Di Risio e Salvadori c'era lotta per il terzo posto. Frattanto Pirro era co-

stretto al ritiro per la rottura del cambio. Proseguiva la rincorsa di Di Risio che al decimo passaggio andava ad occupare la seconda posizione, ai danni di Serattini. Non demordeva Salvadori che superato Serattini si metteva alla caccia di Di Risio. A metà c'era un capovolgimento di fronte: Di Risio finiva in testa coda al «Ferro di cavallo» e passava in

quinta posizione. Spinelli restava quindi al comando seguito dal compagno di team Salvadori, Serattini e Onofrio Russo. Saranno posizioni che non muteranno più anche se dalle retrovie nelle piazze successive si assesteranno i bravi Conti, «Pibo», Corsini e Roberto Russo, confermatosi il migliore fra gli esordienti, mentre Di Risio dovrà accontentarsi di tanta sfortuna e del decimo posto nel complesso molto buono.

Giorgio Robuschi



In alto: un momento del bel duello tra «Pibo», col numero nove, e Corsini che alla fine saranno sesto e settimo. Sopra: Spinelli che a Varano non ha avuto problemi per vincere (FotoOliver)

ria. Soprattutto nella seconda c'è stata gran lotta e due dei possibili primi attori, «Camaleo» e Gardelli sono mancati all'appello. La batteria aveva appena preso il via e Camaleo all'uscita della parabolica era andato subito in testa. Il colpo di scena si aveva a metà percorso con «Camaleo» che al «Ferro di cavallo» era tamponato da Gardelli: la vettura dell'anconetano capottava con il pilota che rimaneva imprigionato prima di riuscire ad uscire dal finestrino. Una brutta disavventura per «Camaleo», costretto ad imitare altri illustri «esclusi» quali Baldazzi, Brancatelli e Del Fante. Stessa sorte toccherà pure a Gardelli che al sesto giro sarà costretto al ritiro. La batteria è vinta così dal regolare Serattini mentre Spinelli e Salvadori anticipavano quelli che erano i motivi della finale.

SUBITO al via Spinelli faceva

Vittoria troppo facile

VARANO — «Penso di avere disputato una bella gara». Così Marco Spinelli risponde a chi si complimenta con lui per la sicura vittoria: «Non ho avuto nessun problema, l'unica cosa per me importante era tenere d'occhio la temperatura dell'acqua e quello che succedeva alle mie spalle anche perché Di Risio appariva moto battagliero. È stata una gara splendida, peccato che sia mancato qualcuno dei possibili favoriti. Avranno anche loro tempo per rifarsi». Il più soddisfatto è forse Maurizio Salvadori. Con Spinelli suo compagno di scuderia divide la gioia del duplice successo ed in tono scherzoso afferma: «Non potevo tirare di più, altrimenti sarebbero stati guai per Spinelli. Comunque sono soddisfatto del mio comportamento visto che in batteria ho battuto Di Risio e nella finale sono secondo. Ciò significa che qualcosa valgo anch'io». Per Serattini si è trattato di una splendida finale, molto combattuta. Comunque il pilota bolognese recrimina qualcosa: «Sì, ringrazio Di Risio che è stato molto bravo nelle entrate e mi ha staccato mezzo paraurti. Comunque arriverci al prossimo 8 giugno...». Chi invece non è apparso del tutto soddisfatto è stato «Camaleo». Non ha avuto fortuna in batteria ed una certa accusa rivolta a Gardelli la lancia: «Non si può correre nel modo che fa lui. Mi ha spinto contro il guard rail al ferro di cavallo; ed ho fatto un bel voto». Gli replica Gardelli: «Che colpa ho io se tu hai frenato di colpo?». Tutto comunque si rimedia con una stretta di mano. □

COPPA RENAULT

Varano, 18 maggio 1986

3. gara della Coppa Supercinque

Le classifiche

1. BATTERIA: 1. Spinelli giri 10 in 10'04"48 media km 107.184; 2. O. Russo 10'04"70; 3. Passeri 10'05"38; 4. «Pibo» 10'09"48; 5. Pizzi 10'15"08; 6. Stefana 10'15"98; 7. Pirro 19'60"; 8. Brancatelli 10'21"17; 9. Barilli 10'25"42; 10. Campani 10'29"10; 11. Frezza 10'33"24; 12. Caronni 10'33"63; 13. Magri 10'37"91; 14. Giacomini 10'43"99.

□ Giro più veloce: Spinelli in 59'60 media km 108.725.

2. BATTERIA: 1. Serattini giri 10 in 10'15"55 media km 105.272; 2. R. Russo 10'15"78; 3. Palumbo 10'16"16; 4. Conti 10'16"45; 5. Zaffiri 10'20"76; 6. Azzola 10'22"49; 7. Giorgi 10'24"67; 8. Fiammingo 10'28"42; 9. Del Fante 10'44"16; 10. Corvasce a 1 giro; 11. Amici Loredana a 5 giri.

□ Giro più veloce: Conti in 1'00"19 media km 107.659.

3. BATTERIA: 1. Salvadori giri 10 in 10'09"69 media km 106.284; 2. Di Risio 10'10"43; 3. Poli 10'12"47; 4. Corsini 10'15"15; 5. Dini 10'20"74; 6. Matteuzzi 10'21"77; 7. Lusuardi 10'22"42; 8. Torelli 10'22"76; 9. Galluzzo 10'33"56; 10. Bacigalupo 10'43"37; 11. Meroni a 3 giri; 12. Giacomello a 4 giri.

□ Giro più veloce: Salvadori in 59'67 media km 108.597.

FINALE: 1. Marco Spinelli giri 22 in 22'15"27 media km 108.765; 2. Salvadori 22'17"52; 3. Serattini 22'26"64; 4. O. Russo 22'26"85; 5. Conti 22'28"40; 6. «Pibo» 22'29"89; 7. Corsini 22'30"88; 8. R. Russo 22'31"45; 9. Passeri 22'32"46; 10. Di Risio 22'37"28; 11. Stefana 22'37"84; 12. Palumbo 22'50"34; 13. Dini 22'52"92; 14. Giorgi 22'53"46; 15. Matteuzzi 23'05"02; 16. Pizzi 23'09"89; 17. Lusuardi 23'17"43; 18. Zaffiri a 4 giri; 19. Azzola a 6 giri.

□ Giro più veloce: Spinelli in 59'62 media di km 108.668.

Le classifiche della Coppa (dopo la 3. gara)

Assoluta: 1. Spinelli punti 44; 2. Di Risio p. 40; 3. Serattini p. 38; 4. Salvadori p. 35; 5. Passeri p. 24; 6. «Pibo», Zaffiri p. 20; 8. Conti, Russo p. 19; 10. «Camaleo» p. 18.
Junior: 1. Di Risio p. 143; 2. Azzola p. 108; 3. S. Pirro p. 81.
Esordienti: 1. R. Russo p. 141; 2. Stefana p. 135; 3. Azzola p. 98.
Squadre: 1. Concessionari Città di Milano p. 178; 2. Sar Poeta-Rieti p. 157; 3. Serattini-Saccone p. 142.

VELOCITÀ IN CIRCUITO/Emozioni a Pergusa

Antonello vendetta

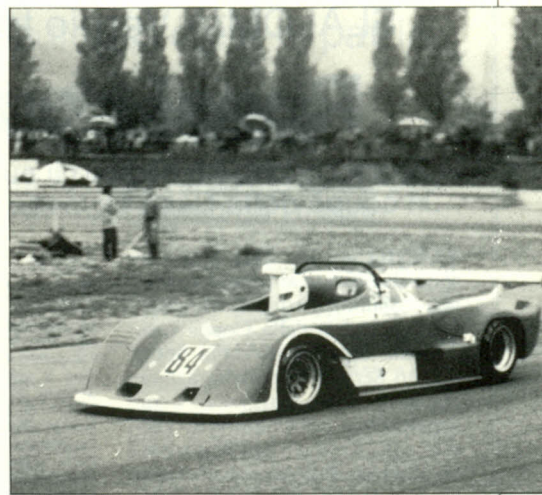
Fermo Corradi con il motore rotto, il pilota della Lucchini domina con rabbia la Sport Nazionale della Coppa Scuderia

PERGUSA — Giornata movimentata e ricca di colpi di scena: la 2. Coppa Scuderia Pergusa ha offerto tante emozioni non solo nelle due gare più importanti e attese della giornata (quelle di Sport 2000 e Nazionale) ma anche con i Gruppi A ed N in rapida evoluzione e con tante macchine nuove e ben preparate. Nelle Sport 2000 netto il dominio del trentaduenne toscano Stefano Sanesi che, imposto alla competizione (sulla distanza di 20 giri pari a 99 chilometri) un ritmo sostenutissimo ha ottenuto anche il miglior tempo sul giro in 1'37"04 vicino al record di categoria della pista. Questo nonostante il limitatore di giri fissano, come vuole il regolamento, a 9.000 giri. Alle spalle del vincitore, Veninata e Parpinelli seguivano mantenendo le posizioni. Il colpo di scena all'ultimo giro: il ragusano termina la benzina e Parpinelli gli soffiava un secondo posto nel quale ormai non sperava più. Tanti colpi di scena anche nella Sport Nazionale. Al secondo giro, Corradi, dominatore del campionato, si ferma mentre era già al comando per la rottura del motore. In testa passava con decisione Antonello, con la Lucchini SN 86, che prendendo a un ritmo indiatolato non si faceva più raggiungere. Per qualche giro il battistrada è stato tallonato da Arturo Merzario che ben presto ha perso terreno e nell'ultimo giro è precipitato in sesta posizione per un sensibile rallentamento giustificato con cattivo pescaggio della benzina. Lo stesso inconveniente si è verificato anche nelle altre Symbol del team di Merzario, provocando qualche polemica sulle dimensioni dei serbatoi. Ottimo secondo si è così classificato Ronca su Lucchini Sn 86, dopo essersi conteso la posizione con Ragazzi (Lucchini Sn 85). Raffaele Picciurro, su Alfetta Gtv, ha dominato ampiamente la gara del Gruppo A in cui erano in gara le due divisioni, cioè tutte le classi. Dietro Picciurro c'è stata battaglia tra Angelo Massimino (su Ritmo 130 preparata da Musemeci) e Michele Beccaria. Massimino è passato con decisione al comando superando l'avversario con una staccata da manuale. Due gare distinte in Gruppo N, fino e oltre 1600 cc. Nelle piccole si è imposto Puglisi (Golf Gti) con una gara magistrale e dopo aver

attaccato e superato con gran bravura Abbandonato (Peugeot 205) in testa nei primi quattro giri. Nella gara per le oltre 2000 netta vittoria di Enrico Fiorillo (Ford Escort Turbo) con Di Salvo, Ferraro, Agosta e Motta (incappato in uno spettacolare incidente senza conseguenze per il pilota) grandi protagonisti.

Edo Murabito

La Lucchini di Antonello, sotto, primo nella Sport Nazionale (FotoLibro). A lato: l'Osella di Saccomanno, settimo nella gara riservata alle Sport 2000 (FotoOliver)



VELOCITÀ IN CIRCUITO

Pergusa, 18 maggio 1986

2. Coppa Pergusa Corse

Campionato italiano velocità in circuito

PRIMA CORSA

Gruppo 2 (classi 700-1000-1150). **Gruppo 5** (classe 700): 1. Sottile (128) 23'05"83; media 128,587 km/h; 2. Omemass (126) 23'34"42; 3. Reina (127) 23'37"93; 4. Assenza (A112) 24'11"95; 5. Musco (Panda 45) 25'19"86; 6. Di Salvo (126) 23'37"56; 7. Alba (Panda 45) a 1 giro; 8. Bruccheri (Panda 45) a 2 giri; 9. Spampinato (126) a 2 giri; 10. Cardillo (126) a 2 giri; 11. Bucolo (126) a 2 giri. □ Giro più veloce: il 10. di Sottile in

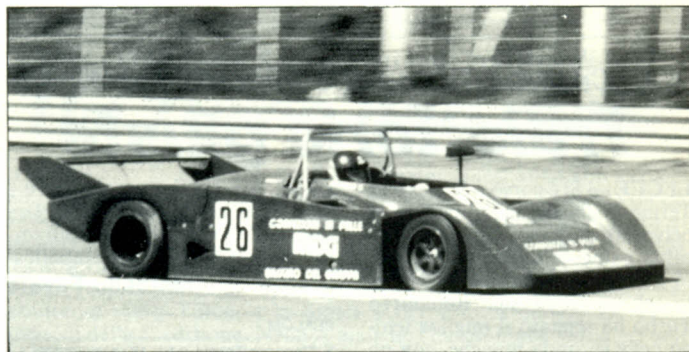
21'14"16, media 132,826 km/h.

SECONDA CORSA

Gruppo 2 (classi 1300-1600); **Gruppo 4** (classe 1300); **Gruppo 5** (classi 1000-1300): 1. Corallo (Ritmo) 22'19"44, media 133,040 km/h; 2. Russo (Ritmo) 22'33"30; 3. Cannata (Fiat X/19) 23'16"27; 4. Cassibba (A112) 23'32"25; 5. Torre (X/19) 23'58"85; 6. Giunta (Fiat 128) 22'43"36; 7. Battaglia (Escort) 23'09"81; 8. Riolo (Ritmo) a 3 giri. □ Giro più veloce: il 3. di Corallo in 2'09"92, media km/h 137,119.

TERZA CORSA

Gruppo 4 (classi 2000-3000) **Gruppo 5** (oltre 2500): 1. Virzi (Porsche 911) 19'38"30 media 151,234 km/h; 2. Condina (Beta Montecarlo) 21'09"72; 3. Gambino



En plein Lucchini

PERGUSA — Grande stretta di mano tra Antonello e Ronca che hanno fatto l'en plein per il team Lucchini nella gara delle Sport Nazionale. Per Antonello la soddisfazione è doppia in quanto si tratta del primo successo in questo campionato «Mi pare — diceva — di aver vinto con pieno merito. In marzo qui a Pergusa ero arrivato secondo dietro al mio compagno Corradi. Oggi lui è rimasto appiedato e io ho mantenuto alti i colori della scuderia. Ronca ha fatto il resto conquistando il secondo posto».

Giù di corda il Team Merzario, che ha accusato il mancato pescaggio di carburante. Al proposito Merzario ha detto: «I nostri serbatoi sono regolamentari» non aggiungendo altro e tagliando ogni possibile illazione. Per Sanesi è il secondo successo '86 con le Sport 2000. «La mia è una vittoria conquistata senza apprensione — affermava — ho guidato con decisione ma senza rischiare».

Amareggiato era Vito Veninata, secondo fino a poche centinaia di metri di traguardo e poi superato per mancanza di carburante. «E pensare — ha detto — che volevo fare il rabbocco dopo il giro di schieramento (precedente a quello di riscaldamento) ma ho pensato che sarebbe stata eccessiva prudenza e invece mi sono mancati proprio quie due litri che non ho messo. Pazienza, va bene anche il terzo posto».

(Porsche 911) 21'20"55; 4. Di Caro (Beta Montecarlo) a 1 giro.

□ Giro più veloce: il 10. di Virzi in 1'56"23, media km/h 153,316.

QUARTA CORSA

Gruppo N (classi 1300-1600): 1. Puglisi (Golf Gti) 44'23"36, media 133,815 km/h; 2. Braga (Ford Rsi) 44'54"19; 3. Piccolo (Golf Gti) 44'54"94; 4. Abbandonato (Peugeot 205) 45'00"14; 5. Arram (Peugeot 205) 45'16"92; 6. Foti (Peugeot 205) 46'35"68; 7. Sabatino (Talbot Samba) 46'43"93; 8. Aeron (Golf Gti) a 1 giro; 9. «Poker» (Talbot Samba) a 1 giro; 10. Budano (127 Sport) a 1 giro; 11. Solaro (A112) a 1 giro; 12. Schilirò (Talbot Samba) a 1 giro; 13. Petralia (A112) a 3 giri; 14. Aiello (Fiat Uno) a 3 giri; 15. «Manhattan» (A112) a 9 giri. □ Giro più veloce: il 15. di Abbandonato in 2'11"05, media km/h 135,978.

QUINTA CORSA

Gruppo N (Classi oltre 1600): 1. Fiorillo (Escort Turbo) 42'28"19, media 139,863 km/h; 2. Di Salvo (Fiat Uno Turbo) 43'03"18; 3. Ferraro (Ford Escort Turbo) 43'10"19; 4. Agosta (Renault 5 Turbo) 43'27"93; 5. D'Angelo (Fiat Uno Turbo) 43'37"35; 6. Cammarella (Alfa Gtv 6) 43'51"17; 7. La Delfa (Fiat Uno Turbo) 44'29"04; 8. Donato (Escort Turbo) 41'05"83; 9. Di Martino (Renault 5 Turbo) a 1 giro; 10. Fiorideli (Renault 5 Turbo) a 1 giro; 11. Spinelli (Alfa Gtv) a 3 giri; 12. Sassano (Ritmo 130) a 4 giri; 13. Richichi (Renault 5 Turbo) a 3 giri.

□ Giro più veloce: il 17. di Fiorelli in 2'06"24, alla media km/h 141,159.

SESTA CORSA

Gruppo A: 1. Picciurro (Alfa Gtv) 41'13"56, media 144,083 km/h; 2. Massimino (Ritmo) 42'44"78; 3. Beccaria (Ritmo) 43'07"12; 4. Lanzetti (Escort) 43'07"82; 5. Scaringi (Alfasud) 43'10"37; 6. Garibaldi (Ritmo) 42'26"37; 7. Giurlanda (Alfasud) a 1 giro; 8. «Metora» (Alfasud) a 1 giro; 9. Valenza (Golf Gti) a 2 giri; 10. Aiello (A112) a 3 giri; 11. Caltabino (Opel Manta) a 4 giri.

□ Giro più veloce: il 2. di Picciurro in 2'01"72, media km/h 146,401.

SETTIMA CORSA

Sport Nazionale: 1. Antonello (Lucchini Sn 86) 35'07"70, media 169,094 km/h; 2. Ronca (Lucchini Sn 86) 35'47"83; 3. Ragazzi (Lucchini Sn 85) 35'58"93; 4. Gallo (Osella Pan) 36'27"99; 5. Bettin (Lucchini Sn 85) 36'54"39; 6. Merzario A. (Symbol Lm 86) 36'55"61; 7. Merzario U. (Symbol Lm 86) 37'28"17; 8. Giulii (Symbol Lm 86) a 1 giro; 9. Priglio (Symbol Lm 86) a 2 giri.

□ Giro più veloce: il 8. di Antonello in 1'43"94, media km/h 171,444.

OTTAVA CORSA

Sport 2000: 1. Sanesi 32'54"20, media 180,528 km/h; 2. Parpinelli 33'42"94; 3. Veninata 33'52"41; 4. Ceraolo 34'21"58; 5. Carrasi 34'28"98; 6. Gloria 34'10"11; 7. Saccomanno E. a 2 giri; 8. Saccomanno M. a 4 giri. **Tutti su Osella**

□ Giro più veloce: il 17. di Senesi in 1'37"04, media km/h 183,635.

SLALOM/A Vernio totale dominio delle Fiat X/19

Rossi con supremazia

Il vincitore, che ha bissato il successo dello scorso anno, disponeva di un coupé della Casa torinese come gli altri due piloti saliti sul podio

VERNIO — Tre Fiat X 1/9 si sono classificate ai primi tre posti nello Slalom Vernio-Cavarzano, seconda prova della Coppa Csa 3. zona, organizzato dalla Sport Promo Service in collaborazione con la Pro Loco Cavarzano e con il patrocinio del Comune di Vernio. Il Trofeo dell'Autocommissionaria Pratese concessionaria Alfa Romeo se lo è aggiudicato meritatamente Erberto Rossi, bissando il successo ottenuto l'anno passato e confermando così la sua assoluta supremazia negli slalom toscani. Interessante è stata la lotta ai vertici per la conquista della piazza d'onore tra Peccianti, Cappellini e Datteri. Nella seconda manche ha prevalso il fiorentino Giancarlo Cappellini (titolare della Cappellini Ricambi principale sponsor dell'Open Slalom '86) nei confronti dello spezzino Walter Datteri, dopo che lo sfortunato Sauro Farnocchia su Renault 5 Gt Turbo (autore del miglior tempo nel corso della prima manche) è stato penalizzato per aver abbattuto un birillo. Al quarto e quinto posto si sono classificati due conduttori livornesi: Walter Peccianti, in difficoltà ad amministrare la potenza della sua Lancia Stratos sullo stretto tracciato di gara, e Franco Perini che ha effettuato una sola manche. In gruppo A, grazie ad una eccellente prestazione nella seconda salita, Paolo Berti su Alfaud ha inflitto ben 4" alla Samba Rally del Team Supergara di Cecchi; terzo, con una guida altamente spettacolare, è giunto Cappiardi su Alfetta Gt.

NEL GRUPPO N N vittoria di Sanesi su Renault 5 Gt Turbo, davanti a Farnocchia e Nerini, quest'ultimo su A 112 Abarth. «Adhara» si è presa una pronta rivincita con la Ritmo 130 Abarth su Manola Puccetti vincitrice a Volterra. Una splendida giornata di sole ha richiamato un folto pubblico che ha seguito divertito l'evolversi della manifestazione. Apripista d'eccezione, Rinaldo Drovandi alla guida ovviamente di una Spider Alfa Romeo allestita da Pininfarina. Il prossimo appuntamento è per domenica prossima in provincia di Livorno con la «Salita del Gabbro».

Daniele Conti

SLALOM

Vernio, 18 maggio 1986

2. Slalom Vernio-Cavarzano

Le classifiche

Absoluta: 1. Rossi (Fiat X 1/9) 215,39; 2. Cappellini (Fiat X 1/9) 220,46; 3. Datteri (Fiat X 1/9) 220,61; 4. Peccianti (Lancia Stratos) 221,24; 5. Perini (Fiat X 1/9) 221,31; 6. Battolla (Simca R2) 223,94; 7. Sanesi (Renault 5 Gt Turbo) 224,37; 8. Pisaneschi (Opel Kadett Gte) 226,88; 9. Berti (Alfasud) 226,99; 10. Farnocchia (Renault 5 Gt Turbo) 229,72.

GRUPPO N/1/3

Classe 1150: 1. Nerini (A 112) 235,14; 2. Aghini (A 112) 239,19; 3. Ricci (A 112) 242,60; 4. Lenci (A 112) 246,98; 5. Andolina (A 112) 250,68; 6. Bacci (A 112) 253,69; 7. Livolsi (A 112) 268,84.

Classe 1300: 1. Giannini (Simca R2) 248,90; 2. Giuseppe (Fiat X 1/9) 255,45.

Classe oltre 1600: 1. Sanesi (Renault 5 Gt) 224,37; 2. Farnocchia (Renault 5 Gt) 229,72; 3. Benini (Renault 5 Gt) 236,70; 4. Guarducci (Renault 5 Gt) 237,78; 5. Bulgarelli (Renault 5 Gt) 264,54.

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Santini (Fiat 127 Sport) 235,48; 2. Romagnoli (A 112) 238,00; 3. Rafanelli (A 112) 246,76.

Classe 1600: 1. Berti (Alfasud) 226,99; 2. Cecchi (Samba Rally) 230,96; 3. Giannini (Peugeot 205) 236,01; 4. Giorgini (Talbot T1) 238,33; 5. Musella (Peugeot 205)

242,53; 6. Adorni (Golf GTI) 246,18; 7. Coppini (Skoda) 276,76; 8. Gori (Mini De Tomaso).

Classe oltre 1600: 1. Cappiardi (Alfetta GT) 232,53; 2. Brinati (Kadett GS) 241,63; 3. «Adhara» (Ritmo 130) 251,37.

GRUPPO SPECIALE

Classe 1000: 1. Lavorini (Fiat 500/800) 239,08; 2. Ferrari (Fiat 127) 246,24; 3. Vannoni (A 112) 264,24.

Classe 1150: 1. Orioli (A 112) 239,84; 2. Santini (Fiat 127) 241,07; 3. Puccetti (A 112) 254,73; 4. Batoni (Fiat 127) 259,85.

Classe 1300: 1. Rossi (Fiat X 1/9) 215,39; 2. Perini (Fiat X 1/9) 221,31; 3. Battolla (Simca R2) 223,94; 4. Del Santo (Fiat X 1/9) 230,86; 5. Bucci (Simca R2) 236,44; 6. Franceschini (Fiat X 1/9) 238,57; 7. Pardini (Alfasud) 245,33; 8. Grotti (Fiat X 1/9) 254,52.

Classe 1600: 1. Cappellini (Fiat X 1/9) 220,46; 2. Sorini Dini (Alpine A 110) 231,26; 3. Oriati (Alfa Romeo GT) 247,50.

Classe 2000: 1. Pisaneschi (Kadett GTE) 226,88; 2. Genovesi (Kadett GTE) 233,34; 3. «Gallo» (Fiat 124 Carint) 235,79; 4. Flori (Kadett GTE) 238,41; 5. Lici (Alfa Romeo GT) 240,12.

Classe 3000: 1. Peccianti (Lancia Stratos) 221,24.

PROTOTIPI

Classe 1000: 1. Musso (Fiat 500/1000) 240,14; 2. Bersellini (Fiat 500/1000) 246,05.

Classe oltre 1000: 1. Datteri (Fiat X 1/9) 220,61.



SLALOM/A La Morra Barbero si conferma erede

LA MORRA — La stagione del «Superslalom '86» sta entrando nel vivo e nella seconda prova si è visto un nuovo, netto, successo per Luigi Barbero e la Abarth X 1/9 preparata da Pegaso. Barbero sembra aver guadagnato a tutti gli effetti il ruolo di erede di Augusto Cesari ed infatti anche alla Garbelletto-La Morra non ha avuto rivali. Tanto da lasciare il secondo classificato a due secondi e mezzo di distacco. A La Morra, in una giornata afosa e ricca di pubblico, ci ha provato il buon Rino Edmondo, ma la sua Beta Monte Carlo non pare più quella delle scorse stagioni. Alle prese con problemi forse di assetto Edmondo non ha potuto far altro che raccogliere un secondo posto; strappato per giunta alla ventenne Antonella Boeris. Questa, dopo alcune stagioni di kart ed una presenza non continuativa in Formula Abarth, è passata lo scorso anno agli slalom. Dopo i debutti con vetture di Gruppo N, è poi salita sull'Abarth X 1/9 con la quale si è appunto classificata terza. Dietro ai primi tre una parata di X 1/9, con De Micheli quarto davanti a Comello (al volante della Dallara X 1/9 ex-Cesari), Pagliari (sfortunato a causa dei birilli) e Patete. In gruppo N successo di Dario Grassin, dodicesimo assoluto con la sua R5 Gt Turbo, e in gruppo A di Alberto Davide su Golf Gti. Da segnalare la squalifica di Serra (Simca Rally 2) che si era classificato quarto assoluto. Serra non si è presentato alle verifiche sulla cilindrata dopo il reclamo di Chiorlin.

Sergio Remondino

A S. Cesarea Terme si è imposto Santamato Traiettorie giuste

LECCE — Si è corso a S. Cesarea Terme lo slalom in salita fino al belvedere di questa suggestiva località balneare salentina. Ha vinto un barese, Pasquale Santamato, che, con la sua Renault 5 Turbo ha segnato il miglior tempo nella seconda manche, con un 1'49"09. Questa performance gli ha permesso di avere ragione di Vito Ciraci che lo aveva preceduto nella prima manche con il tempo di 1'49"21, quasi 5" in meno del barese che sembrava fuori dalla corsa per le prime posizioni. La seconda manche di Santamato è stata invece quasi perfetta. Pochi gli errori e soprattutto le curve del tracciato in salita sono state affrontate al piede «affondato» sull'acceleratore e con le giuste traiettorie. La macchina ha poi fatto il resto, mentre Ciraci, partito dopo Santamato, ha cercato di confermarci, riuscendovi in parte (1'49"50), ma nulla potendo contro la performance di Santamato. Ma la gara l'aveva vinta Marco De Marco, pilota leccese molto valido, che nella prima manche aveva fatto fermare i cronometri sul tempo di 1'44"84. Sfortunata-

mente per lui, in uscita da due serie di birilli, aveva fatto cadere l'ultimo. Questo lo ha penalizzato, retrocedendolo in classifica.

Marcello Favale

SLALOM

S. Cesarea Terme (LE), 18 maggio 1986

Slalom di S. Cesarea

1. Coppa Renault Tommasi

Le classifiche

Absoluta: 1. Santamato (Renault 5 T) 1'49"09; 2. Ciraci (Opel Kadett) 1'49"50; 3. Totisco (Opel Manta) 1'50"02; 4. Quarta Giovanni (Fiat 127) 1'50"66; 5. De Marco (Fiat 131) 1'50"66; 6. D'Amico (Fiat 131) 1'51"80; 7. Dell'Erba (Golf) 1'52"07; 8. Casarano (Fiat 105) 1'53"53; 9. Mistri (Fiat 126) 1'54"29; 10. Ciardo (Alfa Romeo) 1'54"43.

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Fazio (Opel) 2'04"25; 2. Leone (Simca) 2'12"32.
Classe 1600: 1. Mitrugno (Ford) 1'57"19.
Classe 2000: 1. Santamato (R5 Turbo) 1'49"09; 2. Ciraci (Opel) 1'49"21; 3. De Marco (Opel) 2'04"84.

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Quarta (Fiat 127) 1'50"66.
Classe 1600: 1. Casarano (Fiat 105) 1'53"53; 2. Artini (Skoda) 2'00"89.
Classe oltre 1600: 1. Totisco (Opel) 1'50"02; 2. Quarta (Opel) 1'57"68.

GRUPPO SPECIALE

Classe 700: 1. Mistri (Fiat 126) 1'54"29.
Classe 1300: 1. Bianco (Alfa Romeo) 2'02"10; 2. Deodati (Alfa Romeo) 2'04"47.
Classe 2000: 1. De Marco (Fiat 131) 1'50"76; 2. D'Amico (Fiat 131) 1'51"80; 3. Dell'Erba (Golf Gte) 1'52"07; 4. Ciardo (Alfa Romeo) 1'54"43.

AUTOCROSS/A Agugliano gara con profeta in patria

Binci oltre la Chiusa

Al volante della sua Porsche 3000 il pilota di casa ha avuto la meglio su un lotto di avversari molto agguerriti capeggiati da Ruffato

AGUGLIANO — Difficile fare il profeta in patria? Difficile, sì, ma non impossibile. Massimo Binci, al suo esordio nel campionato nazionale di autocross che sulla pista «La Chiusa» ha visto lo svolgimento della seconda prova (2. e 3. divisione) si è imposto alla grande abbinando il proprio successo a quello organizzativo della «Scuderia Ferretti» di cui il pilota doricò è il portacolori nella seconda divisione. In quella successiva, caratterizzata da un finale piuttosto «rovente» (in avvio, episodico predominio di Burattini che, partito di slancio, è stato tolto di mezzo da una spettacolare carambola) gratificante l'affermazione di Luciano Tamburini, noto «cliente» del tracciato sul quale, durante i preliminari ufficiali, è stato ridimensionato il record sul giro, detenuto da Crispiani (56"3 il 26 maggio dell'anno scorso) e,

adesso, dal padovano Gigi Susan (54"8). Comprensibile la... rabbia di Burattini che ha fatto registrare 54"85, cioè (al cronometraggio elettronico), mezzo centesimo di secondo in meno del veneto. La competizione del torneo tricolore ha avuto, come stimolante contorno, una gara nazionale: Scocco è svettato nella 1000 cc, Ucciello nella classe fino a 1500 cc, in cui ha debuttato una signora, Paola Rispi, moglie di Juvale in lizza fra i conduttori della 2. divisione.

Gianfilippo Centanni

AUTOCROSS

Agugliano (An), 19 maggio 1986

2. Prova campionato italiano

Le classifiche

2. Divisione: 1. Binci (Porsche 3000) in 7'53"9; 2. Ruffato (Porsche 2800) 8'14"5; 3. Stecca (Stratos) 8'25"0; 4. Batoccolo (Fiat X1/9) 8'29"9; 5. Braga (Lancia Montecarlo) 8'34"9; 6. Apostoli (Porsche 3500) 8'45"3; 7. Juvale (Alfetta Gtv 6) a 2 giri; 8. Savio.

3. Divisione: 1. Tamburini (Porsche 3500) 7'25"7; 2. Cosmo (Bmw Turbo 2000); 3. Poletti (Porsche 2700) 7'57"0; 4. Zandomasi (Lancia 2000) 7'58"5; 5. Scariot (Porsche 3000); 6. Pezzarini (Ferrari 2400) 8'06"5; 7. Turchi (Porsche 2700) a 2 giri; 8. Scanavino (Lancia 2000).

PROTOTIPI

Classe 1000: 1. Scocco 9'04"2; 2. Moretti 9'09"7; 3. Carli 9'39"5; 4. Montebello 9'58"5; 5. Menna a 1 giro; 6. Frulla (Fiat 850) a 2 giri (tutti gli altri su Fiat 500).

Classe 1500: Ucciello (Simca) 8'35"4; 2. Benedetti (Simca 1500) 8'42"2; 3. Cecchini (Fiat X1/9) 9'03"7; 4. Riapi (Matra Simca).

Spettacolo a Chignolo Po

CHIGNOLO PO — Gare spettacolari, non confortate dal pubblico che avrebbero meritato, sull'impianto permanente di Chignolo Po per il settimo Trofeo Sporting Solarolo. Nelle elaborate, vittorie sufficientemente nette di Mauro Bignotti su Giuseppe Rossetti nella classe A, di Claudio Rossetti su Sergio Carutti nella B e di Mario Danini nella C. Nei prototipi della classe D Guido Zanforlini che partito bene ma nel corso del sesto giro doveva lasciar via libera a Daniele Cassinelli, il quale poteva così aggiudicarsi la finale con larghissimo margine. Nella finale del Trofeo Citroën eccellente partenza di Cortellazzo, che però veniva tradito dal mezzo e così Pandolfi non aveva difficoltà a vincere.

Claudio Rusconi

AUTOCROSS

Pavia, 19 maggio 1986

7. Trofeo Sporting Solarolo

Le classifiche

Classe A: 1. Bignotti (Fiat 126) 8'21"1; 2. Rossetti 8'23"3; 3. Italiano 9'05"5; 4. Canavera 9'14"0; 5. Zanaletti 9'16"2; 6. Miocignat a 1 giro; 7. Riganonti a 1 giro (tutti sul Fiat 500).

Classe B: 1. Rossetti (Alfasud) 8'01"3; 2. Garutti 8'16"0; 3. Dodicini 8'39"8; 4. Russo (tutti su Fiat X 1/9) a un giro; 5. Tolemio (Fiat 126) a 2 giri; 6. Stornieri L. (Fiat 128) a 2 giri; 7. Stornieri G. (Fiat X 1/9) a 3 giri.

Classe C: 1. Donini (Lancia Beta) 8'34"6; 2. Romanisio (Porsche) 8'40"2; 3. Voltarell (Fiat 850) 8'54"1; 4. Balzarotti (Volkswagen) 9'36"0; 5. Cartari (vm).

Classe D: 1. Cassinelli (Renault) 8'04"4; 2. Farri Iller (Alfa Romeo) 8'17"0; 3. Bordi (Porsche) 8'17"3; 4. Graziani (Renault) 8'55"3; 5. Fioretti (Alfa Romeo) 8'09"3 a 1 giro; 6. Magnani (prototipo) 8'15"8.

Trofeo Citroën 2 CV cross: 1. Pandolfi 14'44"7; 2. Forcati 14'54"4; 3. Talon 14'56"5; 4. Nardin 15'04"4; 5. Novello 15'08"6; 6. Cortellazzo 15'09"4; 7. Ravetto 15'22"6; 8. Ravasio 15'23"3; 9. Genero 15'24"9; 10. Bianchi a 1 giro; 11. Varutti a 1 giro; 12. Maggioni a 2 giri; 13. Vaccaro a 2 giri; 14. Prestini a 5 giri.

SLALOM

Garbelletto (Cuneo), 18 maggio 1986

Trofeo Autosalone Peugeot

Absoluta: 1. Barbero (Abarth X 1/9) 169,42; 2. Edmondo (Beta Montecarlo) 171,90; 3. Boeris (Abarth X 1/9) 171,93; 4. Demicheli (Abarth X 1/9) 172,43; 5. Comello (Dallara X 1/9) 173,89; 6. Pagliari (Abarth X 1/9) 175,89; 7. Patete (Abarth X 1/9) 178,10.

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Gallarotti 191,36; 2. Bifano 193,07; 3. Bosetto 195,17; 4. Gnan 196,31; 5. Savio 196,34; 6. Borretta 200,39; 7. Rivi 206,41; 8. Vitali 212,40; 9. Cravagnaz 214,26; 10. Givone 215,47; 11. Stagno 216,95 (tutti su A 112 Abarth).

Classe 1300 (non costituita): 1. Turco (Samba Rally) 205,93; 2. Sarti (Samba Rally) 216,62; 3. Raspanti (Opel Corsa).

Classe 1600: 1. Scorcione 194,81; 2. Bianchi 198,25; 3. Fedele 199,01; 4. Simoletto 200,62 (tutti su Peugeot 205 Gti).

Classe 2000: 1. Grassino (R 5 Gt Turbo) 181,80; 2. Vannozi (Uno Turbo) 191,97; 3. Canzian (Kadett Gte) 199,14; 4. Barbieri.

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Morisi (Fiat S) 187,11; 2. Caneparo 189,19; 3. Benzoni 190,33; 4. Rubino (Fiat 127 S) 190,84; 5. Barbarotto 191,33; 6. Guidotti 191,51; 7. Gerbino 211,70. (Tutti gli altri su A 112).

Classe 1600: 1. Davide (Golf Gti) 186,11; 2. Giordanino (205 Gti) 189,47; 3. Musso (205 Gti) 190,12; 4. Roero (205 Gti) 192,61; 5. Saracco (Talbot Ti) 197,99; 6. Buscaglione.

Classe 2000: 1. Tresto (Manta Gte) 233,70.

GRUPPO SPECIALE

Classe 700: 1. Rossetto 182,57; 2. Massimiani 187,03; 3. Salino 188,10; 4. Mombellardi 189,43; 5. Fracasso 203,14; 6. Malafraasi 219,67; (Tutti su Fiat 700).

Classe 1000: 1. Scursatone (A 112) 180,10; 2. Angelillo (126 SS) 180,37; 3. Marengo (A 112) 180,84; 4. Rosso (Abarth Ots) 184,14; 5. Saccone (A 112) 194,84; 6. Tiritan (A 112) 195,62; 7. Vottero (Fiat 127) 197,07; 8. Ferrero (Mini 90) 201,31; 9. Castagno (Fiat 127) 211,02.

Classe 1150: 1. Morello 178,84; 2. Chiriaco 183,14; 3. Salino 186,02; 4. Gramaglia 186,59; 5. Nebiolo 189,47; 6. Sacchetto 189,87; 7. Cavaglia 193,01 (su A 112).

Classe 1300: 1. Poletti (X 1/9) 184,90; 2. Chiorlin (X 1/9) 189,58; 3. Minazio (128 C) 193,49; 4. Rovella (128) 200,27. **Classe 1600:** 1. Barbero 169,42; 2. Demicheli 172,43; 3. Patete 178,10; 4. Sacelli 186,98. (Tutti su Abarth X 1/9).

Classe 2000: 1. Edmondo (Beta M.C.) 171,90; 2. Comello (Dallara X 1/9) 173,89; 3. Sansone (Kadett) 192,87; 4. Michela.

Classe 3000 (non costituita): 1. Mangone (Talbot Lotus) 219,57.

PROTOTIPI

Classe 1000: 1. Roero (500/A 112) 190,08; 2. Gentile (500/128) 194,08; 3. Cataldo (500/A 112) 194,30; 4. Rosso (500/DKW) 196,21; 5. Gallo (500/A 112) 251,50.

Classe 3000: 1. Boeris (Dallara X 1/9) 171,93; 2. Pagliari (Abarth X 1/9) 175,89; 3. Massa (500/R5) 183,72; 4. Bertolone (500/R5 A) 191,13; 5. Filippo (500/112) 196,33; 6. Soave (126/Beta) 202,24.

SLALOM/Vince Minervini ma dietro di lui...

Un Turco non male

COSENZA — Il cosentino Guido Minervini, quest'anno con i colori della scuderia «3 Torri Team» di Trebisacce, su Fiat 600, spinta da un propulsore di 1000 cc si è aggiudicato l'assoluto dello Slalom Città di Sartano, organizzato da Alfio Trombino coadiuvato dalla scuderia Cosenza Corse. Lotta serrata per la conquista della piazza d'onore tra la 500 gruppo Q, dello stesso preparatore Minervini, guidata dal debuttante Piero Turco, e la Simca Rally 2 di Armando De Luca vincitore della 1. edizione. Nella 2. manche l'ha spuntata Turco per soli 6 decimi. Ottima la gara del ventunenne Mario De Luca che ha portato la sua A 112 gruppo A alla vittoria di classe ed al 7. posto assoluto. Buona la gara di Mercuri, Capalbo, Filice e Dregone, che, oltre alla vittoria di classe si sono inseriti nella classifica assoluta. Il cosentino La Valle, quest'anno alla guida di una Fiat Abarth 1000, che ha accusato di essere sottosterzante, si è dovuto accontentare solo del 10. posto assoluto.

Luigi Marozzo

SLALOM

Cosenza, 18 maggio 1986

2. Slalom Città di Sartano

Le classifiche

ASSOLUTA: 1. Minervini (Fiat 600) 1'59"88; 2. Turco (Fiat 500) 2'00"42; 3. De Luca (Simca R 2) 2'00"48; 4. Mercuri (Fiat 126) 2'00"59; 5. Capalbo (Fiat X1/9) 2'01"59; 6. Nigro (Fiat 126) 2'01"65; 7. De Luca (A 112) 2'02"57; 8. Filice (A 112) 2'02"99; 9. Dragone (Fiat X1/9) 2'03"12; 10. La Valle (Fiat 600) 2'03"78.

GRUPPO

Classe 1150: 1. De Luca (A 112) 2'02"99; 2. Molinaro (A 112) 2'12"55. **Classe 1300:** 1. Ambrosi (Lancia Fulvia) 2'11"94; 2. Ruffolo (Samba) 2'13"66; 3. Costabile (Simca) 2'23"09. **Classe 1600:** 1. Cardamone (205) 2'07"54; 2. Tufaro (205) 2'09"02; 3. Lione (Golf) 2'09"41; 4. Blois (Golf) 2'15"89. **Classe oltre 1600:** 1. Siracusa (Lancia Delta) 2'35"39.

GRUPPO SPECIALE

Classe 700: 1. Mercuri 2'00"59; 2. Nigro 2'01"65; 3. Carpino 2'10"65; 4. Ventura 2'16"22 (tutti su Fiat 126).

Classe 1000: 1. Filice (A 112) 2'02"99; 2. Grandinetti (Fiat 127) 2'04"09; 3. Tiano (Fiat 127) 2'08"19.

Classe 1150: 1. Lepore (A 112) 2'08"13.

Classe 1300: 1. Dragone (Fiat X1/9) 2'03"12; 2. Spizzirri (Fiat X1/9) 2'06"01; 3. Stellato (Simca) 2'07"89; 4. Romano (Simca) 2'09"67; 5. Cucumo (Prinz).

Classe 1600: 1. Capalbo (Fiat X1/9) 2'01"59; 2. Cavalcanti (Fiat X1/9) 2'06"67; 3. Molinaro (Fiat 128) 2'10"22.

Classe 2000: 1. De Luca (Alfa Gt A) 2'06"09.

Classe Prototipi sino a 1000: 1. Turco (Fiat 500) 2'00"42; 2. Beltrano (Fiat 500) 2'05"63.

Classe Prototipi oltre 1000: 1. Minervini (Fiat 600) 1'59"88; 2. De Luca (Simca) 2'00"48; 3. La Valle (Fiat 600) 2'03"78; 4. Vizza (Vizza) 2'06"42; 5. Bruno (Fiat 600).

SALITA/Rilanciata la gara dello Spino

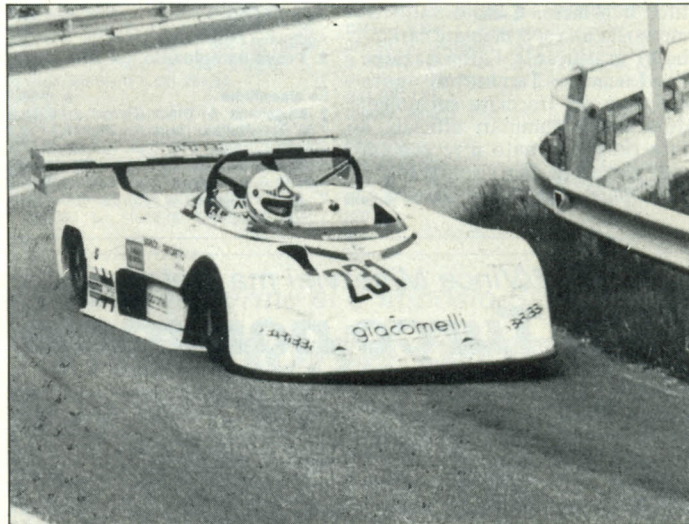
Splendido Baribbi

Il pilota bresciano ha dominato la 22. edizione della corsa che ha visto una partecipazione numerosa e molto qualificata

PIEVE SANTO STEFANO — Un anno fa la lenta agonia che aveva portato la cronoscalata del Passo Dello Spino, una delle classiche di questa specialità, a perdere di prestigio e di importanza, toccava il suo culmine con l'improvviso blocco dell'edizione '85. A dodici mesi di distanza per la determinazione delle comunità locali, in primo luogo dei Comuni di Pieve Santo Stefano e di Chiusi Della Verna, che si sono appropriati della corsa divenendone organizzatori insieme alla scuderia Benelli di Bibbiena, si è potuta disputare la 22. edizione di questa gara. Un'edizione, tutta all'insegna del rilancio, onorata dalla presenza di tutti i migliori specialisti italiani della montagna, fatta eccezione per il solo Mauro Nesti. Nonostante l'agguerrito lotto di concorrenti, fin dalle prove del sabato si era capito che il grande favorito della corsa era Ezio Baribbi. Il bresciano, pur alle prese con qualche piccolo problema di motore, aveva dimostrato di essere chiaramente più veloce degli altri. Una dimostrazione di supremazia puntualmente confermata anche in gara con una splendida salita che gli ha consentito non solo di conquistare il primo posto assoluto, ma anche di battere il record della cronoscalata, detenuto da Mauro Nesti, realizzando il tempo di 5'20"57 alla media di 140,379 kmh. Una media incredibile considerato l'impegnativo tracciato della gara toscana. Contro di lui nulla hanno potuto tutti gli altri piloti, a cominciare da Romano Casasola. Il friulano ha piazzato la sua Osella Bmw Pa9, preparata da Martinis e Prema, al secondo posto assoluto, ma con quasi 8" di distacco dal vincitore. una prestazione comunque positiva soprattutto se messa in relazione con le noie al cambio che hanno costretto il pilota a tenere la quinta marcia che saltava continuamente. Alle spalle dei primi due, nel giro di un secondo si sono piazzati ben tre conduttori. Al terzo posto assoluto si è classificato l'altro bresciano Giuseppe Tambone che nonostante le cattive condizioni fisiche ha fatto segnare un tempo di tutto rispetto con la sua Osella Pa10 mossa dal motore Bmw Ram 89. Mauro Braconi, pilota locale, non è riu-

scito ad agguantare il terzo posto per soli 15 centesimi di secondo. Il pilota aretino si era trovato, fra l'altro, all'ingresso di una curva con il piede destro incastrato tra l'acceleratore ed il freno, riuscendo a rimanere in strada miracolosamente. Primo fra i delusi del risultato della gara è senz'altro Mario Caliceti. Il bolognese pur contento del quinto posto finale non si è dimostrato affatto soddisfatto del motore Mader, montato sulla sua Osella Pa7.

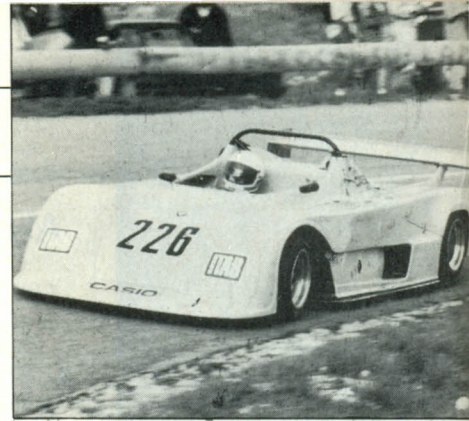
Luca Bartolini



Con una corsa perfetta, nonostante qualche problema di motore, Baribbi (sopra) ha sbaragliato il campo stabilendo anche il tempo record della gara. In alto: Casasola che, pur autore di una bella prova, si è dovuto accontentare del 2. posto (Attualfoto)

Dedicata a Gargano

PIEVE SANTO STEFANO — Ezio Baribbi è particolarmente felice di aver stabilito il nuovo record della gara: «Ho trovato il manto stradale, in alcuni tratti, un po' peggiorato rispetto alle altre edizioni della gara che rimane però sempre bellissima. Sono salito deciso anche se avevo qualche perplessità sul motore che in prova mi aveva dato qualche fastidio. In effetti anche in gara proprio all'ultima curva il motore si è messo ad andare a tre cilindri, ma fortunatamente è stato solo un attimo. La vittoria la dedico alla memoria dell'amico appena scomparso: Paolo Gargano». Romano Casasola, appena saputo del tempo di Baribbi, corre a congratularsi con lui. «Ha fatto un tempo incredibile. Sono soddisfatto del mio secondo posto anche se ho avuto delle grosse noie al cambio con la quinta che non voleva saperne di rimanere dentro. Anche con il cambio a posto sarei però solo riuscito ad avvicinare Baribbi, ma non a batterlo». Di tutt'altro umore, invece, Giuseppe Tambone: «Il terzo posto non mi soddisfa. Il motore della macchina era fiacco ed anch'io non ero a posto fisicamente. Questa salita è stupenda, senza dubbio una delle migliori d'Italia». Prima del via i piloti ed il pubblico hanno osservato un minuto di silenzio in memoria di tutti i piloti recentemente scomparsi. □



VELOCITÀ IN SALITA

Arezzo, 18 maggio 1986

22. Pieve Santo Stefano - Passo

Dello Spino

Coppa Csal 1. zona

Le classifiche

Absoluta: 1. Ezio Baribbi (Osella Pa10) 5'20"56; alla media di kmh 140,379; 2. Casasola (Osella Pa9) 5'28"5; 3. Tambone (Osella-Bmw) 5'32"10; 4. Braconi (Osella Bmw) 5'32"25; 5. Caliceti (Osella Pa7 Bmw) 5'33"29; 6. Scola (Osella Pa9-Bmw) 5'36"48; 7. Bogani (Bogani) 5'37"37; 8. Scola (Osella) 5'44"60; 9. Gasparella (Osella Pa8) 5'49"49; 10. Peroni (Osella) 5'50"18.

GRUPPO N

Classe 1000: 1. Mercati (Fiat Uno 45) 8'55"99 alla media di kmh 83,957.

Classe 1150: 1. Civitelli 7'31"62 alla media di kmh 99,641; 2. Binarelli 7'35"83; 3. Agostini 7'40"6; 4. Knjcz (Fiat 127) 7'40"95; 5. Polcri 7'49"1; 6. Stefani 7'54"29; 7. Forti 7'56"44; 8. Andreini 7'56"91; 9. Coccia 8'35"6; 10. Prati 8'37"10; 11. Di Costanzo (Fiat 127) 8'37"97. (Tutti gli altri su A 112).

Classe 1300: 1. Di Stefano (Alfa Sud Ti) 7'38"32 alla media di kmh 98,185.

Classe 1600: 1. Leo (Golf) 7'8"33 alla media di kmh 105,059; 2. Brenti (Escort) 7'9"3; 3. Dal Pozzo (Peugeot 205) 7'10"4; 4. Alcidi (Alfa 33) 7'34"77; 5. Billi (Talbot Ti) 7'38"73; 6. Santini (Talbot Ti) 8'11"94.

Classe 2000: 1. Giobbi (Ritmo) 7'7"14 alla media di kmh 105,352; 2. Franciso (Abarth) 7'12"0; 3. Angelelli (Ritmo) 7'17"84; 4. Bonini (Az. Gtv) 8'12".

Classe 2500: 1. Vigni (Ford Escort) 7'20"77 alla media di kmh 102,094; 2. Brandi (A.Z. 2500 Gtv) 7'21"1.

GRUPPO A

Classe 1400: 1. Pancotti (Alfa Sud S.) 7'23"90 alla media di kmh 101,374; 2. Pescatori (Alfa Sud) 7'49"40; 3. Arata (Fiat Uno) 8'55"32.

Classe 1150: 1. Tommasi 7'15"29 alla media di kmh 103,379; 2. Cardinale 7'16"44; 3. Mammanco 7'21"95; 4. Romoli 7'29"21; 5. Naldini (A 112) 7'30"16; (Tutti gli altri su Fiat 127).

Classe 1300: 1. Paludetti (Metro) 7'16"77 alla media di kmh 103,029; 2. Leone (Talbot Samba) 7'49"29; 3. Orlandi (Renault Ts) 8'03"77.

Classe 1600: 1. Gonzi (Golf) 7'01"5 alla media di kmh 106,876; 2. Amato 7'04"3; 3. Pera (Toyota Corona) 7'05"10; 4. Gonfiotti (Talbot Ti) 7'10"08; 5. Fidanza 7'15"71; 6. Pellegrini (Alfa Sud) 7'24"33; 7. Branducci (Golf) 7'30"53.

Classe 2000: 1. Jacovello (Alfetta) 7'05"40 alla media di kmh 105,783; 2. Pinna (Golf Gti) 7'12"34; 3. Garattoni (Fiat 131) 8'00"72.

Classe 2500: 1. Jacoangeli (Alfetta Gtv) 6'36"96 alla media di kmh 113,362; 2. Gironi (Saab 99 T) 7'42"63.

GRUPPO 2

Classe 1600: 1. Perini (Scirocco) 7'38"39 alla media di kmh 98,170.

GRUPPO 3

Classe 1300: 1. Basagni (Fiat X1/9) 8'18"65 alla media di kmh 90,244.

GRUPPO 5

Classe 700: 1. Cresci (Fiat 500) 8'06"15 alla media di kmh 92,564.

Classe 1400: 1. Pipino (Austin Mini) 7'54"86 alla media di kmh 94,765.

GRUPPO B

Classe 1600: 1. Sebastiani (Fiat X1/9) 7'28"75 alla media di kmh 100,727; 2. Tarozzi (Fiat X 1/9) 7'28"11.

Classe 2000: 1. Padimatteo (Renault 5T) 6'47"77 alla media di kmh 110,356; 2. Biancolin (Renault RT) 6'52"17; 3. Maset (Renault 5T 6'57"31); 4. Bartolini (Lancia Beta) 7'33"37; 5. Campini (Lancia M.) 7'47"52.

Classe 3000: 1. Rubaudo (Porsche Carrera) 7'11"96 alla media di kmh 104,176.

GRUPPO 6

Classe 1600: 1. Canneori (Lola 290) 5'57"92 alla media di kmh 125,726.

Classe 2000: 1. Baribbi (Osella Pa10) 5'20"56 alla media di kmh 140,379; 2. Casale (Osella Pa9) 5'28"5; 3. Tambone (Osella Bmw) 5'32"25; 5. Caliceti (Osella Bmw) 5'33"29; 6. Scola (Osella) 5'36"48; 7. Bogani (Bogani) 5'37"37; 8. Scola (Osella) 5'44"60; 9. Gasparella (Osella Pa8) 5'49"49; 10. Kabibo (Lancia Lb/2) 6'19"53.

EUROPA CUP/Dominio tutto italiano nella gara di Spa

Sigala in famiglia

Il milanese ha avuto nei compagni di squadra Brancatelli e Larrauri gli antagonisti più agguerriti. Dopo questa vittoria è ampiamente al comando della classifica del campionato

SPA - L'inno italiano è suonato sul podio belga per una spettacolare terza prova dell'Europa Cup, vinta da Massimo Sigala che con questo primo successo stagionale, ha rafforzato la sua leadership di Coppa. È stata una lotta in famiglia tra i piloti del Team di «Luigi Sportauto»; prima Brancatelli ha duellato con Sigala, poi Larrauri ha cercato di raggiungere Sigala ma ha forse chiesto troppo al suo motore. Il campione europeo turismo, una volta ceduto il comando a Sigala, è stato costretto a lasciare alcune posizioni per sovrasterzo. La corsa avrebbe potuto offrire una tripla del team di Sigala ma della «lotta fratricida» ne hanno approfittato Schutz e Heger autore di una buona rimonta.

LA PARTENZA viene come il 3000 data sulla discesa che porta al Radillion. Sigala affiancato a Oberndorfer in pole position (qualcuno mormora grazie ai tagli di chicane), parte male e Brancatelli, a metà discesa, per affiancarsi e superarlo lo sportella. Sulla salita è comunque primo Obendorfer, davanti a Gouhier, Sigala e Brancatelli. Mentre Obendorfer inizia ad accusare problemi di pressione al turbo e Gouhier al motore, Brancatelli sferra in chicane un attacco a Sigala che ha passato Gouhier. Affianca Sigala e passa al comando anche perché i problemi di Gouhier sono seri. Al primo giro Brancatelli precede Sigala, Bleekemolen, Obendorfer, Schutz, Gouhier e Larrauri. Si ritira intanto l'italiano Citale in quel momento diciannovesimo, per principio d'incendio. Larrauri al terzo giro passa Schutz mentre Gouhier toccato da Heger si ritira per aver urtato il rail. Brancatelli al comando sembra poter prendere il largo davanti a Sigala, mentre Bleekemolen vede negli specchietti Larrauri. Al quinto giro si ritira l'esordiente, in questa Coppa, Spinelli che rompe una sospensione. Durante il giro successivo con Brancatelli che inizia ad avere sovrasterzo, Sigala lo attacca. I due vengono a contatto alla staccata della Source e Sigala ha la meglio, mentre Bleekemolen ne approfitta per superare Brancatelli. Con Obendorfer già fuori per problemi al turbo si giocano la vittoria Sigala che aumenta il

marginale e poi nell'ordine Bleekemolen, Brancatelli e Larrauri in gran forcing. Ma Brancatelli si intraversa a Les Combes e Bleekemolen si trova con l'acqua alle stelle. All'undicesimo giro Larrauri raggiunge quasi Sigala primo ma il motore gli cala all'improvviso e in tre giri cede la sua posizione a Schutz che ha lottato con Bleekemolen prima del ritiro di quest'ultimo, a Heger ben risalito e a Gonin. Sigala vince dunque senza problemi davanti a Schutz.

Roberto Teso

EUROPA CUP

Spa (Belgio) 25 maggio 1986

3. gara della Europa Cup Alpine V6 Turbo

La classifica: 1. Massimo Sigala 14 giri in 39'20"466 alla media di 148,181 kmh; 2. Schutz a 1"318; 3. Heger a 6"632; 4. Gonin a 8"722; 5. Larrauri a 9"339; 6. Brancatelli a 9"864; 7. De Lesseps a 29"648; 8. Becker a 32"424; 9. Fuchs a 35"665; 10. Isler a 41"344; 11. Jager a 1'09"280; 12. Maillet a 1'48"067; 13. Ketterer a 1'51"584; 14. Von Louis a 1'53"740; 15. Bolinger a 2'03"898; 16. Gabriel a 2'05"348; 17. Eitel a 2'08"901; 18. Busch a 2'11"351; 19. Cavalli a 2'20"722; 20. Del The a 2'51"199; 21. Gachot a 1 giro; 22. Ponsot a 1 giro; 23. Krankemann a 1 giro; 24. Trucco a 2 giri; 25. Oberndorfer a 2 giri; 26. Bleekemolen a 3 giri; 27. Pareja a 3 giri; 28. Heigert a 3 giri; 29. Blomberg a 4 giri. (Tutti su Alpine Renault V6 turbo).

□ Giro più veloce: Heger in 2'46"056 a 150,455 kmh.

Classifica della Coppa: Sigala punti 37; Schutz 27; Larrauri 24; Becker 21; Gouhier 20; Brancatelli 19; Heger 16; Gonin 15; De Lesseps 6; Fuchs 5; Oberndorfer e Ketterer 4; Isler 2; Jaeger 1.



Contrasti ingiustificati

SPA — Sono stati 14 giri «sudati» quelli che hanno permesso a Massimo Sigala di ottenere la vittoria. «Credevo — dichiara il milanese — che quella del mio team fosse una famiglia, invece siamo affiatati solo fuori della macchina. In pista i miei avversari più agguerriti sono senza dubbio i piloti del mio stesso team. C'è troppa lotta fra noi e certi contrasti a mio avviso sono ingiustificati. Avremmo potuto ottenere una tripla e invece ho ottenuto la vittoria e ho mantenuto il primato in classifica». I suoi compagni Brancatelli e Larrauri così replicano. «Ho avuto forte sovrasterzo e per questo non sono riuscito a contrastare Massimo; poi ho fatto quasi un dritto e mi sono giocato la terza piazza» dice Brancatelli. «Io invece — afferma Larrauri — ho forzato il ritmo e la vettura ha risposto in modo splendido. Poi, però, all'improvviso quando avevo raggiunto Sigala il motore ha iniziato a perdere colpi. Non è che abbia esagerato con la pressione del turbo: mi sono attenuto alle pressioni indicate ma qualcosa non è andato per il giusto verso. Questo probabilmente sarà l'anno di Sigala; le vetture sono tutte a posto: io gli auguro di vincere la Europa Cup».



Massimo Sigala, sopra, è il prim'attore della Europa Cup '86. Al volante dell'Alpine V6 Turbo curata da De Franceschi ha vinto a Spa (Foto Amaduzzi). In alto: Schutz, secondo arrivato (Foto Villani)

FORMULA 3000/Dopo Pau e Spa Capelli e Pirro

È VERA GLORIA?

Nelle due corse, vinte da Thackwell e Alliot i nostri hanno conquistato punti preziosi. Malgrado ciò è innegabile che la serie sia ancora molto aperta e che alcuni dubbi impediscano di prevedere un futuro roseo. Pirro, infatti, a Spa ha commesso un grave errore mentre Capelli non sembra disporre dei mezzi economici necessari per contrastare le squadre ufficiali di Guido Schittone

SPA — Sono stati sei incredibili giorni che hanno donato ai piloti italiani il sottile fascino del potere. Ivan Capelli e Emanuele Pirro, dopo le gare del campionato intercontinentale di Formula 3000 di Pau e Spa, si trovano appaiati al comando della classifica generale e sono osservati, marcati a vista da un nugolo di avversari che paiono diventare sempre più temibili, più preparati. L'Italia automobilistica, osservando i risultati della gara francese e di quella belga, dovrebbe ridere... o almeno sorridere. Noi, pessimisti di natura, nutriamo qualche dubbio. Perché a Pau, nella bellissima e cianciante cittadina vicina a Lourdes Pirro è stato battuto da sua Maestà Mike Thackwell e a Spa ha buttato al violentissimo vento che soffia sulle Ardenne una vittoria o al massimo, un secondo posto che con un'altra condotta di corsa avrebbe potuto conquistare. Così nel paesino situato alle porte di Liegi, l'affermazione assoluta è andata a quel diavolo scatenato di Philippe Alliot che dopo questa quarta prova di campionato può benissimo essere definito «Bullit» per quello che ha saputo combinare in pista ai danni di Capelli e successivamente di un altro mastino

come John Nielsen che al termine ha dovuto accontentarsi del secondo posto davanti al pilota milanese. Ostacolando in tutte le maniere possibili i suoi rivali ma resistendo al comando Alliot ha dimostrato ciò che l'onorevole Giulio Andreotti da tempo va sostenendo: il potere logora chi non l'ha.

segue

in testa al campionato



A Spa Capelli e Pirro hanno tenuto due condotte di gara diverse: il primo è giunto terzo dietro a Alliot e Nielsen mentre il romano ha sciupato le sue possibilità di vittoria andando in testa-coda alla chicane (FotoVillani)

È vera gloria?

segue

PIRRO e Capelli, dovrebbero stare tranquilli. Nonostante il secondo posto a Pau del romano e il terzo a Spa dell'ex campione d'Europa di F.3, sembrano essere loro i prim'attori di un campionato sempre migliore, capace di fornire corse entusiasmanti. Invece nessuno dei due pare avere, per il momento, la possibilità di dormire su guanciali da re. Capelli, ad esempio, sia a Pau che a Spa è stato magnifico sopperendo con la sua classe naturale e la sua intelligenza all'inferiorità del mezzo meccanico, una March messa a punto molto bene da Cesarino Gariboldi ma chiaramente inferiore agli esemplari della squadra ufficiale Onyx, alla Ralt di Nielsen e, in Belgio, anche



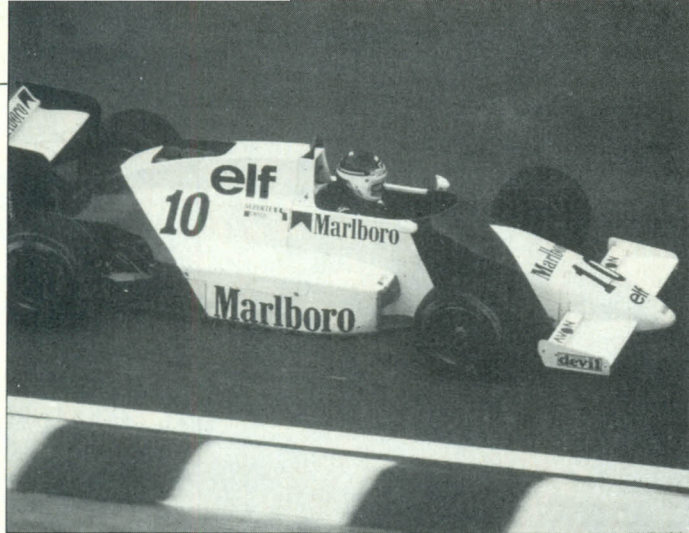
alla March-Oreca di Alliot. Pirro ha il problema opposto: dispone di un mezzo e di un'assistenza eccezionali eppure non riesce a vincere. A Pau è stato poco fortunato ma a Spa, andando in testacoda alla chicane quando era al comando, ha compromesso la sua posizione, perdendo un'occasione forse storica per conquistare il quarto risultato utile della stagione e spiccare il volo nel campionato. È logico, quindi, nutrire qualche apprensione sui due ragazzini italiani alla vigilia della prossima gara di Imola, dove auguriamoci possa contare ...il fattore campo.

LE DUE corse, disputate lunedì 19 e sabato 23 maggio hanno anche chiarito alcuni dubbi. Le Ralt hanno dato l'impressione di essere migliorate tantissimo, sia nel motore Honda che nel telaio.

Thackwell ha dominato in Francia mentre Nielsen, sull'estenuante circuito belga, ha confermato il progresso compiuto dalle monoposto di Ron Tauranac che presto dovrebbero essere equipaggiate da una nuova iniezione elettronica studiata dai tecnici giapponesi e da John Judd, il preparatore inglese del motore Honda. Di «Bullit» Alliot abbiamo già accennato: il francese a Spa è stato superbo per grinta e voglia di vincere. Purtroppo ha esagerato nell'ostruzionismo, compiendo alcune manovre al limite del regolamento. Il Belgio ha infine proiettato agli onori delle cronache Gabriele Tarquini, autore di una rimonta fantastica. Un ritorno al vertice che seppur non confortato dal risultato finale è di buon auspicio: l'Italia, anche in Formula 3000, s'è desta. Speriamo che duri... □

Sopra a Spa, Tarquini ha compiuto una rimonta eccezionale, dimostrando tutte le sue doti. Ecco mentre supera alla Source Evans (FotoColombo). Sotto: Santin davanti a Raphanel (FotoStudio 83)





A sinistra: il momento in cui Alliot è passato al comando della corsa. Siamo all'8. giro in chicane e Pirro è appena andato in testa coda (FotoVillani). Sopra: Michel Fertè giunto al quinto posto dopo una corsa estremamente regolare (FotoStudio 83)

LA CRONACA/Emozionante duello

Alliot e Nielsen alla Villeneuve

SPA — Le prime grandi sorprese della corsa avvengono già nei pochi giri di warm up che gli organizzatori hanno concesso ai piloti prima della partenza. Il tedesco Altfrid Heger con la March di Bertram Schafer colpisce duro il guard rail alla Radillon e rende la sua monoposto inutilizzabile. Non avendo il muletto non si schiera per il via. Rischia grosso anche John Nielsen che rompe il cambio della sua Ralt e deve salire sulla vettura di riserva che non è dotata delle nuove sospensioni. Un altro pilota che manca dalla linea di partenza è Kaiser che ha qualche problema di elettronica sulla Lola e prende il via dalla corsia dei box. Al semaforo verde Philippe Alliot, in pole position, fa patinare troppo le gomme permettendo a Emanuele Pirro di scattare al comando mentre anche l'inglese James Weaver, sulla seconda Ralt ufficiale, parte molto bene. Purtroppo alla Malmeda, Weaver riceve una botta da Fabre e si deve ritirare con le sospensioni a mal partito. Al primo passaggio Pirro è in testa, pressato da vicino da Alliot, al quale è attaccato Capelli. I tre hanno già un secondo e mezzo su Michel Fertè, Pascal Fabre, John Nielsen, lo spagnolo Sala, Santin e Martini. La lotta per il comando è incandescente. Pirro, al secondo passaggio, ha solo 30 centesimi di vantaggio su Alliot, il quale deve vedersela con un Capelli in grande forma. Il milanese al terzo giro arriva dietro al francese nel rettili-

lo che immette alla Sourace: Alliot lo chiude e pur lasciandosi dall'altra parte Ivan deve accontentarsi della posizione. Dalle retrovie, intanto, Nielsen sta rinvenendo molto bene: passa Michel Fertè e sembra essere in grado di raggiungere il terzetto di testa, dove Pirro, pur puntato da Alliot, mantiene il comando. Sta viaggiando fortissimo anche Tarquini che dalla sua infelice posizione di partenza è già risalito al 12. posto alle spalle di Martini, in chiara difficoltà con la vecchia Ralt. L'abruzzese avrà la meglio sul romagnolo al 6. passaggio nel momento in cui Nielsen aggancia il terzetto dei fuggitivi con una Ralt che sembra avere una marcia in più. Capelli, molto veloce all'uscita della chicane, ripete la manovra ai danni di Alliot alla staccata della Source, ma anche questa volta gli va male per le continue chiusure del pilota del team Oreca. Al 7. giro il gruppo di comando sembra spaccarsi in due tronconi: del primo fanno parte Pirro e Alliot che procedono attaccati, del secondo Capelli che deve tenere a bada Nielsen. Dietro loro, in una solitaria quinta posizione, è risalito Luis Sala che precede Fertè, Fabre, Santin, Raphanel e Gugelmin, uno attaccato all'altro, Tarquini, che si è allontanato da un gruppetto comandato da Martini che è attaccato in continuazione da Leoni, Alain Fertè e Richard Dallesst sulla Ags. In testa si vede chiaramente che

segue

SPA F.3000

Spa (Belgio), 24 maggio 1986

4. gara del campionato intercontinentale di Formula 3000

26 alla partenza e 22 al traguardo

Philippe Alliot (March 86B-Ford) 2'09"870	Emanuele Pirro (March 86B-Ford) 2'10"455
James Weaver (Ralt Rt20/86-Honda) 2'10"511	Ivan Capelli (March 86B-Ford) 2'10"561
John Nielsen (Ralt Rt20/86-Honda) 2'10"614	Michel Fertè (March 86B-Ford) 2'11"165
Pascal Fabre (Lola T86/50-Ford) 2'11"240	Luis Perez Sala (Ralt Rt20/86-Ford) 2'11"687
Mauricio Gugelmin (March 86B-Ford) 2'11"695	Pierre Henri Raphanel (March 86B-Ford) 2'12"187
Alessandro Santin (Lola T86/50-Ford) 2'12"281	Pier Luigi Martini (Ralt Rt 20/85-Ford) 2'12"401
Tomas Kaiser (Lola T86/50-Ford) 2'12"447	Gary Evans (Lola T86/50-Ford) 2'12"502
Alain Fertè (March 86B-Ford) 2'12"699	Richard Dallesst (Ags Jh20/86-Ford) 2'12"927
Eliseo Salazar (Ram 04-Ford) 2'12"987	Lamberto Leoni (March 86B-Ford) 2'13"168
Andrew Gilbert-Scott (Lola T86/50-Ford) 2'13"172	Gabriele Tarquini (March 85B-Ford) 2'13"175
Cathy Muller (Lola T86/50-Ford) 2'13"259	Russell Spence (March 86B-Ford) 2'14"177
*Altfrid Heger (March 85B-Ford) 2'14"273	Pierre Chauvet (March 86B-Ford) 2'14"497
Ken Johnson (Lola T86/50-Ford) 2'14"627	John Jones (March 86B-Ford) 2'14"678

* Altfrid Heger non è partito perché è uscito di pista nel breve warm-up effettuato poco prima della corsa

Non qualificati: Gianfranco Tacchino (March 85B-Ford) 2'14"805; Jeff MacPherson (March 86B-Ford) 2'15"091; Guido Daccò (March 85B-Ford) 2'15"272; Volker Weidner (Ralt Rt20/86-Ford) 2'16"048; Franco Scapini (March 86B-Ford) 2'16"237; Jari Nurminen (March 86B-Ford) 2'16"256; Adrian Campos (March 86B-Ford) 2'16"913; Cary Bren (March 86B-Ford) 2'17"963; Claudio Antonioli (March 86B-Ford) 2'20"126; Jean Pierre Frey (March 85B-Ford) 2'26"471.

1. **Philippe Alliot** 28 giri in 1.02'03"562 (March 86B-Ford) alla media di 187,872 kmh
2. **John Nielsen** a 2"516 (Ralt Rt20/86-Honda)
3. **Ivan Capelli** a 8"831 (March 86B-Ford)
4. **Luis Perez Sala** a 22"873 (Ralt Rt20/86-Ford)
5. **Michel Fertè** a 39"697 (March 86B-Ford)
6. **Pierre Henri Raphanel** a 46"195 (March 86B-Ford)
7. **Mauricio Gugelmin** a 49"460 (March 86B-Ford)
8. **Gabriele Tarquini** a 57"188 (March 85B-Ford)
9. **Pascal Fabre** a 1'02"526 (Lola T86/50-Ford)
10. **Alessandro Santin** a 1'03"059 (Lola T86/50-Ford)
11. **Pier Luigi Martini** a 1'19"081 (Ralt Rt20/85-Ford)
12. **Tomas Kaiser** a 1'19"845 (Lola T86/50-Ford)
13. **Richard Dallesst** a 1'20"306 (Ags Jh20/86-Ford)
14. **Alain Fertè** a 1'26"537 (March 86B-Ford)
15. **Russell Spence** a 1'52"497 (March 86B-Ford)
16. **Andrew Gilbert-Scott** a 1'53"507 (Lola T86/50-Ford)
17. **Cathy Muller** a 1'54"268 (Lola T86/50-Ford)
18. **Ken Johnson** a 2'17"667 (Lola T86/50-Ford)
19. **Emanuele Pirro** a 1 giro (March 86B-Ford)
20. **Gary Evans** a 1 giro (Lola T86/50-Ford)
21. **Eliseo Salazar** a 1 giro (Ram 04-Ford)
22. **John Jones** a 3 giri (March 86B-Ford)

■ Giro più veloce: John Nielsen (Ralt Rt20/86-Honda) in 2'11"139 alla media di 190,515 km/h

Così la F. 3000 (dopo la 4. gara)

	SILVERSTONE 13/4	VALLELUNGA 4/5	PAU 19/5	SPA 25/5	IMOLA 8/6	MUGELLO 16/6	PERGUSA 20/7	ZELTWEG 17/8	BIRMINGHAM 25/8	JEREZ 14/8	LE MANS 28/9	CURACAO 26/10	SAO PAULO 9/11	GUIANA 18/11	PUNTI VALIDI
1. Capelli	—	9	—	4											13
Pirro	3	4	6	—											13
3. Fabre	4,5	6	—	—											10,5
Thackwell	1,5	—	9	—											10,5
5. Alliot	—	—	—	9											9
6. Nielsen	2	—	—	6											8
7. M. Fertè	—	—	4	2											6
8. Sala	—	—	2	3											5
9. Gugelmin	—	3	—	—											3
Dallesst	—	—	3	—											3
11. Nakajima	—	2	—	—											2
12. Santin	0,5	1	—	—											1,5
13. Kaiser	1	—	—	—											1
Jones	—	—	1	—											1
Raphanel	—	—	—	1											1

Alliot e Nielsen alla Villeneuve

segue

Pirro non è in grado di resistere ad Alliot, la cui March è perfetta nei veloci curvoni di Spa. Infatti, all'8. giro, il romano, cercando di allungare stacca in ritardo alla chicane. La sua monoposto va in testa coda e Alliot prende il comando. Un attimo di incertezza, nel marasma creatosi in chicane, danneggia anche Capelli che viene superato da Nielsen mentre Pirro riparte e successivamente dovrà fermarsi ai box a far controllare i freni. Al 9. giro Alliot ha una manciata di secondi di vantaggio su Nielsen il quale ha già preso un certo margine a Capelli, al quale si è avvicinato Sala che precede Fertè, Raphanel l'eccezionale Tarquini, che ha infilato alla esse dell'Eau Rouge Fabre, Gugelmin, Santin, Martini, Alain Fertè e Leoni. Quest'ultimo è finito sulla sabbia alla esse nel tentativo di passare Martini.

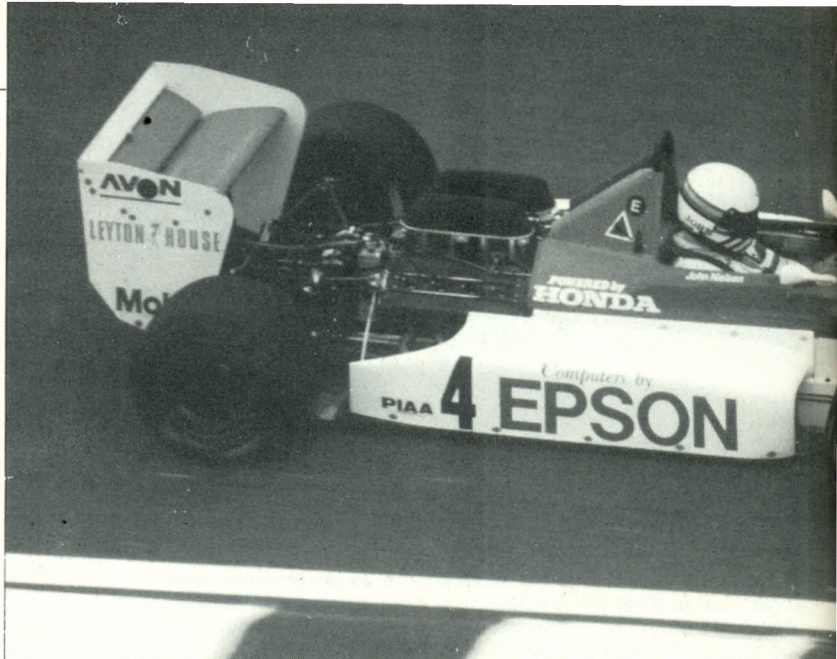
LA GARA continua ad essere vivacissima perché Nielsen, indiatto, dà l'impressione di poter passare Alliot. Il danese, al 16. passaggio è attaccato al capoclassifica e alla tornata seguente tenta il tutto per tutto alla Source dove

Pur sofferente a una costola John Nielsen ha dato vita a uno splendido duello con Alliot per la prima posizione. Il danese della Ralt-Honda, giunto secondo, ha dovuto correre con il muletto che non era dotato delle nuove sospensioni presentate a Spa dalla Casa di Ron Tauranac (Foto Studio 83)

viene chiuso da un troppo grintoso Alliot. Ma il transalpino tira fuori tutto il suo repertorio di... mosse ostruzionistiche al 21. giro. Nielsen, chiaramente più veloce, gli si affianca al Radillon ma Philippe, senza complimenti, lo butta letteralmente sul cordolo. Il danese resiste bene e arriva alla esse in perfetta parità con il pilota della March. Le due monoposto procedono appaiate in ingresso ma è chiaro che la Ralt, essendo all'esterno, ha la traiettoria peggiore. Così Nielsen compie una

escursione sulla sabbia e Alliot si riprende il primo posto. Alla conclusione del passaggio la sua March precede la Ralt del danese, Capelli, Sala, Michel Fertè, il sempre più sorprendente Tarquini, Raphanel, Gugelmin, Fabre, Leoni e Santin. Proprio Leoni donerà agli spettatori l'ultima emozione: all'uscita dell'Eau Rouge sale sul cordolo. La March sbanda paurosamente e vola per la tangente sulla destra. L'impatto con il guard rail sarà impressio-

nante, con tutta la parte posteriore della vettura che verrà divelta. Fortunatamente il romagnolo esce dalla March indenne. Si finisce con Alliot che taglia per primo il traguardo, di pochissimo davanti a Nielsen, Capelli, Sala, Michel Fertè e Raphanel. Tarquini, che fino a due giri dalla conclusione si trovava al 6. posto, taglierà il traguardo solo ottavo, dopo avere rotto la quarta marcia. Una beffa che non rende giustizia alla sua grande corsa. □



**AUTOMOBILE CLUB DI MILANO
AUTODROMO NAZIONALE DI MONZA**

31 MAGGIO - 1 GIUGNO 1986

11° Premio Monza F.3 Campionato Italiano e TROFEO NAZIONALE F. FIAT ABARTH

Candy
ELETTRODOMESTICI

CAVIT
SPUMANTE TRENINO

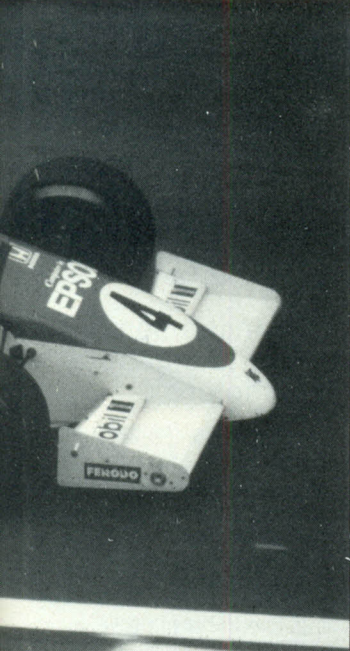
URMET
URMET sud

SABATO: dalle ore 8.30 alle ore 17.15 Ingresso L. 7.000

DOMENICA: dalle ore 9.30 alle ore 17. Ingresso L. 10.000

Autovetture ingresso libero

patrocinio della Regione Lombardia Assessorato Turismo e Sport



LE PROVE/Alliot già primo nelle qualificazioni

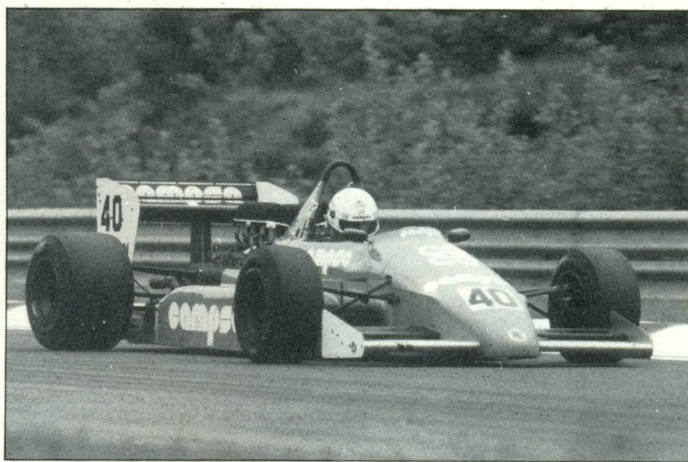
Pirro «ringrazia» Scapini

Il romano, secondo, si è lamentato molto del pilota lombardo che lo ha ostacolato nel giro veloce. Ottima prestazione di James Weaver

SPA — A Spa, per la quarta gara della Formula 3000, le prove sono state ancora più drammatiche che quelle precedenti perché gli organizzatori hanno concesso solo un turno di 45' di sessione libera e uno di mezz'ora per quella ufficiale. Un'assurdità che non ha trovato d'accordo né team manager né piloti, molti dei quali, tra l'altro non conoscevano nemmeno la difficilissima pista belga. Le posizioni nella griglia di partenza,

dunque, rispecchiano solo per metà quelli che sono stati i reali valori in campo. Philippe Alliot ha ottenuto la pole position in 2'09"870 grazie a una March che si è trovata particolarmente bene su questo tracciato ondulato e pieno di curve veloci. Il francese, già in evidenza nelle prove libere, ha preceduto Pirro, il quale ha avuto un momento di stizza appena sceso di vettura nei confronti di Scapini: «Mi ha chiuso tante

volte nonostante le segnalazioni dei commissari. È incomprensibile comportarsi in qualifica in questo modo». Un altro pilota che se l'è presa coi concorrenti più lenti è stato James Weaver, chiamato dalla Ralt a sostituire Nakajima, e terzo tempo assoluto: «Si qualcuno mi ha chiuso nel giro buono ma sono ugualmente soddisfatto: tutto è splendido in questa vettura». Da segnalare anche un incidente occorso a John Nielsen che è uscito di strada nella esse dopo l'Eau Rouge, rompendo il musetto e la parte anteriore della carenatura. Il danese, sofferente a una costola, è finito comunque in una discreta quinta posizione davanti a un felicissimo Michel Ferté e Pascal Fabre, al quale era stato attribuito inizialmente un tempo più alto, a Sala e a Gugelmin. Il brasiliano ha preso parte alle prove ufficiali con una March non perfetta. Infatti era stato protagonista di una spettacolare uscita nel corso delle prove libere nel rettilineo di Blanchimont. «Mi è scoppiata la gomma posteriore destra — ha detto —. Ero in quinta alla massima velocità e sono riuscito a limitare i danni. Comunque credo di avere piegato un cerchione, perché nelle prove ufficiali la March aveva un comportamento anomalo». □



Luis Perez Sala prosegue con successo l'apprendistato in Formula 3000. A Spa il giovane spagnolo del team Pavesi ha ottenuto un ottimo quarto posto, confermando l'estrema intelligenza della sua condotta di gara, priva di sbavature (Foto Amaduzzi)

LA TECNICA Ralt-Honda con nuove sospensioni

SPA — A portare qualcosa di nuovo a Spa è stato il team Ralt che ha avuto il tempo di modificare le sospensioni nei pochi giorni che separavano la corsa belga da quella di Pau. Per ovviare all'eccessiva rigidità della monoposto Tauranac ha cambiato i bracci migliorando anche l'inclinazione degli ammortizzatori posteriori. La mossa si è rivelata azzeccata anche se Nielsen, accusando un eccessivo scuotimento, in prova ha subito una forte contusione alla zona costale sinistra. Alla March sono proseguiti gli esperimenti aerodinamici e di messa a punto delle sospensioni con diverse strade intraprese dai team Onyx e Orea. Da segnalare che il West Surrey Racing ha portato in pista una nuova monoscocca per Gugelmin in sostituzione di quella distrutta dal brasiliano nelle prove di Pau. Infine ha fatto il suo... debutto su una pista veloce la francese Ags che ha mantenuto lo stesso telaio in carbonio e kevlar e le sospensioni anteriori dell'anno scorso. Le modifiche riguardano l'aerodinamica e il retrotreno. Secondo i piloti che in corsa hanno dovuto lottare contro questa monoposto pare che l'Ags, pur non essendo velocissima sul diritto sia molto ben bilanciata. □

LE INTERVISTE/Nielsen e Capelli condannano il vincitore

«Troppa grinta, caro Philippe»

SPA — Attorno a Philippe Alliot, a fine gara, è stretto tutto il team Orea. Abbracciato, coccolato, il francese piange di commozione: «Era dal 1982 che non vincevo una corsa in monoposto. Oggi credo di avere disputato la miglior gara della mia vita. Ho dovuto faticare un po' con il cambio ma a parte questo non ho avuto molti problemi». E racconta divertito la fase elettrizzante nella quale ha duellato, ruota contro ruota con Nielsen: «Spero che si sia visto tutto in televisione. Io avevo la miglior traiettoria e non ho lasciato nessun varco al pilota della Ralt che è uscito alla esse. Poi mi sono limitato a controllare la corsa». Di ottimo umore è anche Ivan Capelli, terzo in gara e primo in campionato: «A parte la lotta con Alliot che mi ha fatto ogni sorta di scorrettezza alla Source devo dire che la mia March oggi non era perfetta; avevo troppo sovrasterzo e mi sono dovuto accontentare del terzo posto». «Ho sbagliato io — racconta Pirro — e penso di avere buttato al vento un'ottima possibilità per vincere. Purtroppo, dopo il testa coda alla chicane, i freni non erano perfetti e sono stato

costretto ai box». John Nielsen, secondo è pure lui furente con Alliot: «Non si può correre in quella maniera. Philippe mi ha ostacolato in ogni maniera possibile e immaginabile. Spero solo che si calmi nelle prossime corse perché a volte il gioco può diventare pericoloso. Per quanto riguarda la macchina nessun problema anche se con quella nuova avrei potuto viaggiare meglio. Ma si è rotta proprio al warm up e ho dovuto usare il muletto». Gabriele Tarquini ha compiuto a Spa la più bella gara della stagione: «Sì, la mia rimonta è stata molto buona. Al quinto giro ho rotto la prima marcia e allora sono stato costretto a percorrere la Source in seconda, sfrezionando in uscita. Poi verso la fine, quando ero sesto, ho rotto anche la quarta e mi è stato impossibile resistere a Raphanel. Comunque la March del team Coloni sta raggiungendo una grande competitività». «Giornata storta — commenta Santin — sono partito benissimo ma poi ho rotto la quarta e avevo problemi di aderenza. Spero solo di poter continuare a correre con il team Lola, con il quale mi trovo benissimo». □

LA GARA DI PAU/Pirro non ha resistito a Thackwell

Primo senza prima

Il neozelandese, chiamato a sostituire Nakajima impegnato in Giappone, anche senza la marcia più bassa, che sarebbe stata necessaria nei due tornanti del circuito cittadino, ha inflitto quasi un minuto all'italiano bloccato da gravi problemi di motore

di Roberto Teso

PAU — Mike Thackwell ha portato alla Ralt-Honda la prima vittoria stagionale nel Campionato Intercontinentale di Formula 3000 nella gara su questo circuito cittadino tutto marciapiedi e guardrail. Il caldo, veramente estivo, ha non poco condizionato il risultato della corsa veramente massacrante per i 20 piloti ammessi al via e il fatto che soli sette piloti abbiano tagliato il traguardo la dice lunga su cosa essi abbiano dovuto sopportare nell'ora e mezza di corsa. Thackwell, che su questo circuito che per certe caratteristiche (la salita, la discesa, il Casinò, la curva della stazione) ricorda il circuito principale fra quelli cittadini, vale a dire Montecarlo, aveva già vinto nell'84 in Formula 2 ha fatto come il gatto con il topo per i primi 47 giri sfiancando Pirro al comando dal via. Ha fatto elastico, ha aspettato per raffreddare la temperatura dell'acqua salitagli alle stelle e infine ha sferrato l'attacco ad un Pirro che, in prova e in gara, ha corso con la carreggiata larga provata prima solo a Vallelunga. Chiamato a sostituire Nakajima, impegnato in Giappone, Thackwell non ha tradito le attese dopo che già a Silverstone su una Lola aveva mostrato di che cosa era capace. Nonostante la rottura della prima marcia, necessaria nei due tornanti di questa elegante città del Sud-Ovest della Francia, ha saputo portare a termine questa corsa che oltre a lui e a Pirro ha avuto altri comprimari più o meno sfortunati. Terzo si è classificato Michel Fertè; autore di una buona rimonta ma con una March, quella dell'Oreca, non ancora in grado di impensierire i primi. Quarto ritroviamo Dallest che pur assente da tre anni dalla pista, ha sfoderato qui lo smalto di sempre con una Ags, rinnovata nella sospensione posteriore e nell'aerodinamica delle pance, ora gestita dal team Danielson. Quinto, e non è una sorpresa viste le belle gare disputate in precedenza, c'è Sala con la Ralt del team Pavese, autore di una gara regolare. Sesto al suo primo traguardo è l'americanino Jones che, per problemi di temperatura, ha disputato tutta la corsa senza copertura delle pance. Settimo, e secondo degli italiani, Leoni ha

lottato per tutta la gara con la pressione della benzina e di conseguenza con il motore che rattava. Non troviamo in classifica Alain Fertè che con la March dell'Italian Three Thousand ha ben figurato nei primi giri al terzo posto prima di fermarsi con la

pressione dell'olio ko. Più sfortunati gli altri tre italiani in gara. Capelli dopo un testacoda è rimasto con la vettura spenta e non è potuto ripartire quando poteva ormai insidiare il terzo posto di Raphanel poi perso anche dal francese per rottura del cambio.

Tarquini, che dopo la partenza aveva recuperato molte posizioni giungendo fino all'ottava è stato costretto al ritiro perché gli si è sfilato un perno della ruota. Santin, infine, che più veloce del compagno Fabre in prova, avrebbe

segue



Tradizionale bagno di champagne sul podio (a sinistra fotoDppi) Thackwell guarda la bottiglia mentre Pirro (a sinistra) e Michel Fertè spruzzano. A destra: Pirro è ancora al comando mentre dietro di lui Mike Thackwell controlla la situazione e aspetta il momento buono per portare il suo attacco vincente (FotoDppi)

Per il romano del team Onix è una corsa stregata

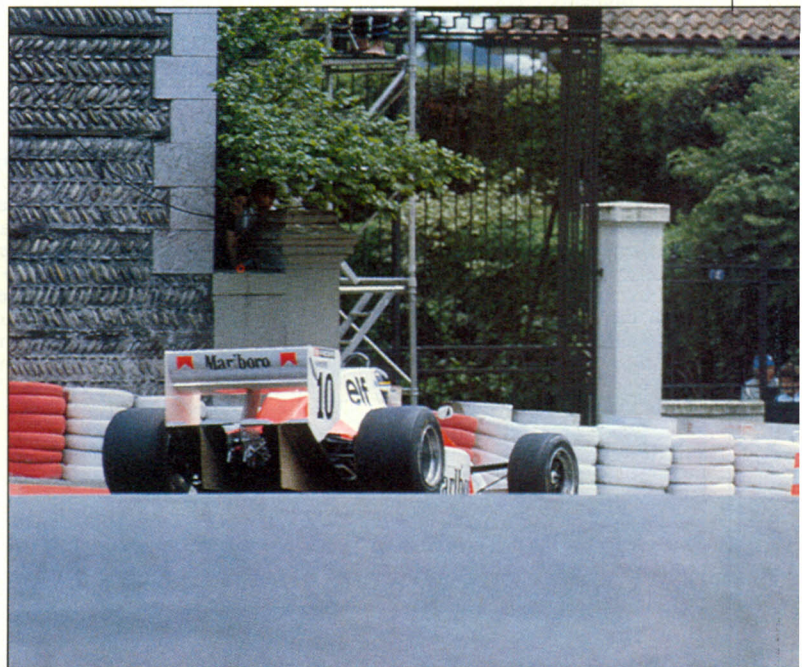
Dovevo andare a Lourdes

PAU — Ci sono tre piloti Marlboro sul podio perché da questa corsa anche Mike Thackwell si è fregiato del marchio bianco e rosso. Il neozelandese è come sempre di poche parole: «All'inizio ho avuto problemi con la temperatura e così ho lasciato allontanare un po' Pirro. Poi la temperatura dell'acqua e dell'olio sono diminuite e allora sono andato a prenderlo facilmente perché qualche nuvola ha rinfrescato l'ambiente. Quando l'ho raggiunto non ho avuto difficoltà a superarlo perché lui era alle prese con grossi problemi di motore, come poi mi ha detto. In cima alla salita mi ha fatto segno di passarlo. Nonostante i problemi con il cambio, nella prima marcia, ho potuto mantenere il comando e ho vinto questa corsa che già mi aveva visto vincitore due anni fa in Formula 2 e lo scorso anno in prima fila con Pirro». Emanuele Pirro esordisce scherzosamente: «Ogni anno mi riprometto di visitare la Madonna a Lourdes (cittadina ai piedi dei Pirenei a pochi chilometri da Pau n.d.r.) ma poi non riesco mai ad andarci. L'avessi fatto forse un "miracolo" mi avrebbe fatto vincere questa corsa che già lo scorso anno ho dovuto lasciare a Danner.

Avevamo in prova già riscontrato problemi di temperatura infatti il mio compagno Jones è partito senza copripance. All'inizio ho cercato di andarmene con la temperatura ancora ok ma poi ho dovuto rallentare per paura di "cucire" il motore. Così Thackwell mi si è fatto sotto: in quel momento il mio motore ha iniziato a rattare forse per problemi di benzina, probabilmente dal vapor look e così ho dovuto lasciargli la vittoria al campionato». Michel Fertè è alle stelle dalla felicità anche per aver dato al folto pubblico francese la gioia del podio: «Dopo le prove non pensavo proprio di poter arrivare così davanti ma quella di Pau è una corsa terribile. La mia vettura è andata molto bene anche perché nel warm up avevamo risolto i problemi di assetto avuti in prova. In un terzo posto proprio non ci speravo ma ci voleva questa iniezione di speranza al team Oreca». Il più felice di tutti anche se stravolto dalla fatica è Richard Dallest tornato al volante di una monoposto dopo tre anni di assenza (ultima gara al Mugello con una Merzario): dice: «La vettura non era al massimo ma questa Ags rinnovata con dei test può diventare competitiva. Dovrei disputare altre corse quest'anno». □



A sinistra: il maresciallo Foch, eroe francese della Grande Guerra, fa da sfondo alla Ralt di Thackwell ormai sola (FotoTeso) Michel Fertè (sotto, FotoStudio83) è stato autore di una buona rimonta ma la sua March non può ancora impensierire i primi



Primo senza prima

segue

be potuto disputare una gara come quelle di Silverstone e di Vallelunga, dopo un chilometro ha distrutto i suoi sogni sul rail a causa dell'acceleratore bloccato che già gli aveva dato noia nel giro di ricognizione. La corsa parte in ritardo perché Michel Fertè nel giro di ricognizione si ritrova con la batteria ko. Gli viene sostituita e la corsa può partire. Pirro è subito il più lesto allo start mentre, in fondo alla griglia, Spence tampona Hytten la cui corsa termina sul rail, con l'avantreno distrutto, per l'ulteriore colpo datogli da Weidler quando lo svizzero è già in testacoda in mezzo alla pista. Santin non termina il primo passaggio distruggendo la sua Lola con l'acceleratore bloccato. Nielsen, dopo il primo giro, alla curva della stazione si ritira per rottura del cambio e contemporaneo problema elettrico. Pirro sembra in grado di staccare Thackwell mentre più staccati seguono Alain Fertè, Raphanel, Alliot, Capelli e Fabre, si ritira Tarquini, ottavo, perché si sfilava il perno della ruota anteriore sinistra. Capelli inizia ad accusare sottosterzo e sovrasterzo mentre i primi dieci giri della gara si archiviano con Pirro, davanti a Thackwell e gli altri a posizioni invariate. Dallest, frattempo si avvicina a Fabre, settimo. Dietro Leoni e il rimontante Michel Fertè quasi entrano in collisione al tredicesimo giro. Pirro mantiene un vantaggio ridotto a pochi decimi. Si ritira intanto Campos che picchia e poi al 20. giro è la volta di Fabre che rompe il filo dell'acceleratore. Pirro cerca di allungare e sembra riuscirci mentre Alliot, quinto, su un marciapiede apre la ruota posteriore destra. Al 25. giro abbandona Alain Fertè, fino a quel momento terzo, per bassa pressione dell'olio. Pirro aumenta il suo vantaggio su Thackwell che, verso il 30. giro, inizia a fare l'elastico. Al 36. passaggio non c'è più Capelli, fino ad allora quarto con possibilità di attaccare Raphanel per il terzo posto. Un testacoda e la vettura non riparte più. Al 48. giro, Pirro, che si trova nell'impossibilità di contrastare Thackwell, gli cede il comando che il neozelandese mantiene fino all'ultimo aumentando anche il suo vantaggio. Approfittando del ritiro di Raphanel, al 52. giro Fertè sferra l'attacco a Dallest e lo passa quattro giri dopo, conquistando un meritato terzo posto. La gara non ha più storia: solo sette piloti sono ancora in corsa perché si è ritirato anche Kaiser con il semiassale rotto. Primo dunque Thackwell davanti a Pirro, Fertè. □



LE PROVE/Pirro ha bissato la pole del 1985 Martini toccata e fuga

PAU — Emanuele Pirro è il più veloce nelle prove libere segnando un tempo vicino a quello dello scorso anno l'12"63 che gli era valso la pole position. In queste prove Bertuzzi rompe l'unico suo motore a disposizione per bloccaggio della pompa dell'acqua ed è costretto al forfait nelle prove ufficiali. Martini, invece, in un marciapiede, apre la ruota anteriore destra. Pirro con la March Onyx che, rispetto a Vallelunga presenta diversi ammortizzatori, migliora subito nel primo turno la sua prestazione delle libere e gira a tempo record in l'11"83 staccando di mezzo secondo Alliot, Alain Fertè e Santin. Nel corso di questo turno Gugelmin che assieme a Pirro presenta sull'avantreno una carreggiata larga, sulla salita che arriva al sottopasso arriva molto lungo per improvvisa perdita di aderenza nel retrotreno, dovuta anche ad un elevato carico aerodinamico sull'avantreno che provoca in frenata un contatto con l'asfalto da parte del fondo piatto. L'urto con le gomme di protezione e con il muro di cinta di una casa è tremendo è la vettura si impenna per poi ricadere sulle quattro ruote completamente distrutta. Per Gugelmin termina così anzitempo la gara di Pau oltre a Gugelmin escono di pista Campos e Leoni che nella piazza del monumento al generale Foche dopo un testacoda picchia pesantemente battendo anche la testa e rimanendo svenuto.

Soccorso non gli viene riscontrata alcuna frattura ma il romagnolo rinuncia al secondo turno di prove anche perché la vettura non è riparabile in tempo. Rinuncia al secondo turno anche lo sfortunato Martini che nei primi giri cronometrati rompe il differenziale nello stesso punto rotto da Nielsen a Vallelunga. Non c'è il tempo materiale per ripararlo e anche Martini resta escluso dalla gara. Thackwell con grinta cerca nel secondo turno di attaccare la pole di Pirro ma è più lento del romano di soli 7 centesimi di secondo. Migliorano un po' tutti soprattutto i numeri dispari che si ritrovano con un turno più fresco. Le prove devono anche essere sospese per una forte picchiata di MacPherson che lascia la sua March in piena traiettoria nel curvone del parco del Casinò. L'uscita gli costa la qualifica. Non si qualificano fra gli italiani Antonioli e Tacchino che, per poca conoscenza del circuito, non hanno il tempo sufficiente di assestare al meglio le loro March e Scapini che oltre ai problemi di assetto si ritrova con un forte ritorno di fiamma che gli brucia i filtri delle trombette dell'aspirazione. I primi dieci piloti dei pari Campos compreso per il forfait di Gugelmin, e i primi dieci piloti dispari accedono alla griglia che viene però stabilita in base ai tempi. Pirro in pole quindi seguito da Thackwell Alain Fertè, Raphanel e Capelli. □



Sopra: il canadese John Jones, sesto classificato. A sinistra: Capelli, la cui March si è spenta dopo un testa coda. Sotto: Lamberto Leoni, settimo a due giri dal vincitore. Sotto a destra: Dallest, quarto a 1 giro sulla sua Ags (FotografieDppi)



GRAN PREMIO DI PAU

Pau (Francia) 19 maggio 1986
3. gara del campionato intercontinentale di F.3000

20 alla partenza e 7 al traguardo

Mike Thackwell (Ralt Rt 20/86-Honda) 1'11"90	Emanuele Pirro (March 86B-Ford) 1'11"83
Pierre Henri Raphanel (March 86B-Ford) 1'12"32	Alain Fertè (March 86B-Ford) 1'12"16
Philippe Alliot (March 86B-Ford) 1'12"36	Ivan Capelli (March 86B-Ford) 1'12"33
Alessandro Santin (Lola T86/50-Ford) 1'12"68	John Nielsen (Ralt Rt20/86-Honda) 1'12"60
Lamberto Leoni (March 86B-Ford) 1'12"78	Richard Dallest (Ags Jh20B 86-Ford) 1'12"71
Michel Fertè (March 86B-Ford) 1'13"10	Pascal Fabre (Lola T86/50-Ford) 1'13"03
Tomas Kaiser (Lola T86/50-Ford) 1'13"44	Gabriele Tarquini (March 85B-Ford) 1'13"26
John Jones (March 86B-Ford) 1'13"76	Luis Perez Sala (Ralt Rt20/86-Ford) 1'13"58
Mario Hytten (March 85B-Ford) 1'14"01	Volker Weidler (Ralt Rt20/86-Ford) 1'13"78
Adrian Campos* (March 86B-Ford) 1'14"37	Russel Spence (March 86B-Ford) 1'14"23

* Adrian Campos ha preso il posto di Mauricio Gugelmin, il quale pur avendo segnato l'11. tempo non ha potuto prendere il via per avere distrutto la propria March 86B-Ford nel corso del 2. turno di prove ufficiali.

NON QUALIFICATI

March Tarres (March 85B-Ford)	1'14"34
Pierre Chauvet (March 86B-Ford)	1'14"49
Eliseo Salazar (Ram 04-Ford)	1'14"50
Ken Johnson (Lola T86/50-Ford)	1'14"72
Jeff MacPherson (March 86B-Ford)	1'14"73
Andrew Gilbert-Scott (Lola T86/50-Ford)	1'14"98
Cathy Muller (Lola T 86/50 Ford)	1'15"03
Gary Evans (Lola T86/50 Ford)	1'15"04
Gianfranco Tacchino (March 85B-Ford)	1'15"19
Pierluigi Martini (Ralt Rt20/85-Ford)	1'15"26
Alfريد Heger (March 85B-Ford)	1'15"45
Franco Scapini (March 86B-Ford)	1'15"58
Claudio Antoniolli (March 86B-Ford)	1'15"72
Jari Nurminen (March 86B-Ford)	1'16"05
Cary Bren (March 86B-Ford)	1'16"31
Jean Pierre Frey (March 85B-Ford)	1'19"65
Aldo Bertuzzi (Minardi 386-Ford)	s.t.

1. **Mike Thackwell** 79 giri in 1.31'17"92 alla media di 132,409 kmh (Ralt Rt20/86-Honda)
2. **Emanuele Pirro** a 53"15 (March 86B-Ford)
3. **Michel Fertè** a 1"13"22 (March 86B-Ford)
4. **Richard Dallest** a 1 giro (Ags Jh20B/86-Ford)
5. **Luis Perez Sala** a 1 giro (Ralt Rt20/86-Ford)
6. **John Jones** a 2 giri (March 86B-Ford)
7. **Lamberto Leoni** a 2 giri (March 86B-Ford)

■ Giro più veloce: Emanuele Pirro (March 86B-Ford) in 1'13"70 alla media di 134,816 km/h.

■ **OLIVIER** Grouillard ha firmato con il team Hotz che non avendo più Daccò per problemi di sponsor implicati nello scandalo dei vini al metanolo, ha deciso di far correre oltre a Cathy Muller in cinque gare anche il pilota francese.

■ **TRE** gli esordienti a Pau: Marcel Tarres con una vecchia March, che aveva corso a Pau due anni fa in formula 2: Richard Dallest tornato alle piste dopo tre anni e Cathy Muller, la prima donna dopo Lella Lombardi a cimentarsi in una formula FISA subito inferiore alla Formula 1.



GIAPPONE

ENDURANCE/LA PORSCHE NON FATICA

FUJI - Seconda vittoria per Kunimitsu e Kenji Takahashi nel campionato endurance giapponese al volante della Porsche 962. I due piloti giapponesi che, pur portando lo stesso cognome non sono nemmeno lontani parenti, hanno letteralmente dominato la seconda corsa del campionato endurance, battendo la Tom's Toyota di Nagasaka e dello svedese Steven Andskar e la Dome-Toyota di Beppe Gabbiani e dello svedese Eje Elgh, giunti terzi. Il dominio dei Takahashi era stato netto anche nelle prove ufficiali, svoltesi sotto una pioggia battente. La loro Porsche, che montava un nuovo propulsore di 2810 cc, aveva ottenuto la pole position davanti alla Tom's-Toyota degli irlandesi Kenneth Acheson e Michael Roe. La corsa è stata disturbata dal tempo, con un alternarsi di pioggia e sole che ha costretto

i vari equipaggi a cambiare spesso le gomme. Geoff Lees, su una delle Toyota ufficiali, è scattato al comando prendendo subito un buon margine. Purtroppo l'inglese ha compiuto un testa coda che l'ha costretto al ritiro. Nel complesso la Porsche si è dimostrata superiore alle vetture locali.

ENDURANCE

Fuji, 4 maggio 1986

2. gara del campionato giapponese

La classifica: 1. Porsche 962 (Takahashi-Takahashi) 225 giri in 5:45'27"05; 2. Tom's-Toyota 85C (Nagasaka-Andskar) a 3 giri; 3. Toyota Dome 86C (Gabbiani-Elgh) a 3 giri; 4. March 86G-Nissan (Hasemi-Wada) a 5 giri; 5. March 86G-Nissan (Matsumoto-Suzuki) a 13 giri; 6. Lola T810-Nissan (Yanagita-Nakagawa) a 13 giri; 7. Porsche 956 (Takahara-Totani-Tohira) a 17 giri; 8. Tom's-Toyota 86 (Acheson-Roe) a 27 giri; 9. Tom's-Toyota 85C (Kurosawa-Ogawa-Hoshino) a 39 giri; 10. Mazda Rx7 (Ooya-Suzuki) a 43 giri.

□ Giro più veloce: Kunimitsu Takahashi (Porsche 962) in 1'34"01 alla media di 170,067 km/h.

AUSTRIA

EURORALLYCROSS/BENTZA LANCIA L'AUDI

HORN-FUGLAU — L'austriaco Andy Bentza ha vinto la prima gara del campionato europeo di rallycross al volante della Audi Quattro coupé, sviluppata appositamente per la categoria. Così preparata la vettura tedesca dispone ora di oltre 400 cavalli. Bentza, miglior tempo in prova, ha dominato in lungo e in largo la manifestazione. Tra i delusi della corsa da annoverare è il finlandese Matti Alamäki sesto con la Porsche 4x4. Deludente anche il quattro volte campione europeo Martin Schanche, solo settimo.

RALLYCROSS

Horn-Fuglau, 4 maggio 1986

2. divisione: 1. Andy Bentza (Audi Quattro Coupé); 2. Arnsson (Audi Quattro); 3. Welsh (Ford Escort Xr3 Turbo 4x4); 4. Martinsen (Talbot Lotus Turbo 4x4); 5. Bolneset (Audi Quattro Coupé); 6. Alamäki (Porsche Biturbo 4x4).
1. divisione: 1. Jouko Kallio (Saab 900 Turbo); 2. Andersson (Saab 900 Turbo); 3. Norstedt (Saab 900 Turbo); 4. Sandberg (Ford Escort Rs Turbo); 5. Gulbrandsen (Saab 900 Turbo); 6. Davidsson (Volvo 240 Turbo).

Classifica del campionato europeo: 2. divisione: 1. Bentza 20; Arnsson 17; Welsh 15; Martinsen 13; Bolneset 12; Alamäki 11.
1. divisione: Kallio 20; Andersson 17; Norstedt 15; Sandberg 13; Gulbrandsen 12; Davidsson 11.

AUSTRALIA

PRODUZIONE/RESTA A TESTA FRANCEVIC-FURY

SURFERS PARADISE - Le ultime due gare del campionato australiano di turismo gruppo A hanno visto la Volvo 240 Turbo di Robby Francevic in ombra; a Wanneroo Park il pilota ufficiale della casa svedese è giunto solo al terzo posto, preceduto dalla Nissan Skyline Turbo di George Fury e dall'altra Nissan del sorprendente Seton, mentre nell'ultima corsa disputata a Surfers Paradise si è dovuto accontentare del secondo posto, dietro all'im-

prendibile Holden Commodore di Peter Brook, reduce dalla recenti belle prestazioni del campionato europeo turismo. Nella prima corsa Fury ha dominato in lungo e in largo approfittando dell'improvvisa sosta ai box della Holden di Brock mentre a Surfers Paradise il pilota della Nissan, che è in lotta per il titolo, è giunto quarto per avere compiuto un testa coda nei primi giri di corsa. Nuovo record del circuito per merito di Brock.

PRODUZIONE

Wanneroo Park, 11 maggio 1986

5. gara del campionato australiano

La classifica: 1. George Fury (Nissan Skyline Turbo) 40 giri in 43'10"95; 2. Seton (Nissan Skyline Turbo); 3. Francevic (Volvo 242 Turbo); 4. Richards (Bmw 635 Csi); 5. Johnson (Ford Mustang); 6. Crosby (Holden Commodore) a 1 giro; 7. Longhurst (Bmw 325 I); 8. Bond (Alfa Romeo Alfetta Gtv6) a 1 giro; 9. Slako

(Rover Vitesse) a 1 giro; 10. Holley (Holden Commodore) a 2 giri
□ Giro più veloce: Peter Brook (Holden Commodore) in 1'03"33.

Surfers Paradise, 18 maggio 1986

6. gara del campionato australiano

La classifica: 1. Peter Brook (Holden Commodore) 25 giri in 32'19"06; 2. Francevic (Volvo 242 Turbo) 32'22"80; 3. Richards (Bmw 635 Csi) 32'38"90; 4. Fury (Nissan Skyline Turbo) 32'42"20; 5. O'Brien (Bmw

635 Csi) 32'44"52; 6. Longhurst (Bmw 325 I) 32'48"21; 7. Bailey (Holden Commodore) 32'55"21; 8. Hansford (Bmw 635 Csi) 32'58"43; 9. Oxtan (Ford Sierra Turbo) 33'04"68; 10. Johnson (Ford Mustang) 33'10"15.

□ Giro più veloce: Peter Brook (Holden Commodore) in 1'10"06.

Classifica del campionato: Robby Francevic 159; George Fury 102; Tony Longhurst 100; Jim Richards 81; Dick Johnson 68; Grahame Crosby 68; Alex Harvey 48; Peter Brook 46.



Matsumoto, abituale protagonista della F.2 giapponese (FotoSutton)

GIAPPONE

FORMULA 2/MATSUMOTO SI VENDICA

WEST JAPAN - Seconda vittoria stagionale per Keiji Matsumoto e la sua March 86J-Yamaha nella terza gara del campionato giapponese di Formula 2, disputata sul circuito di West Japan. Il pilota della monoposto inglese grazie all'affermazione è passato al comando della serie nipponica, più viva e attraente che mai. In occasione delle prove sull'auto-dromo si sono viste parecchie novità tecniche. Il pilota ufficiale dell'Honda Satoru Nakajima ha sperimentato un nuovo tipo di iniezione elettronica sul motore 6 cilindri, derivata da quella che abitualmente usa in Formula 3000 sull'Honda 8 cilindri. Purtroppo per lui la risposta del propulsore non è stata pari a quelle dei motori Yamaha che quest'anno sembrano davvero imbattibili. Nelle prove Matsumoto ha ottenuto la pole position davanti alla March dello svedese Eje Elgh. Matsumoto ha confermato il proprio dominio fin dal via, partendo al comando. A se-

guirlo ci ha provato un gruppone compatto composto oltre che da Elgh anche da Kazuyoshi Hoshino, Yoshihiro Tachi e dall'inglese Geoff Lees. Dopo quindici giri quest'ultimo ha tamponato Matsumoto nel tentativo di portarsi al comando poi ci ha riprovato poco più tardi ma anche in questa occasione gli è andata male ed è finito in testa coda, regalando di conseguenza il secondo posto a Elgh, autore di una corsa molto regolare.

FORMULA 2

West Japan, 11.5.1986

3. gara del campionato giapponese

La classifica: 1. Keiji Matsumoto (March 86J-Yamaha) 50 giri in 54'12"540 alla media di 155,790 km/h; 2. Elgh (March 86J-Yamaha); 3. Lees (March 86J-Yamaha); 4. Nakajima (March 86J-Honda); 5. Hasemi (March 86J-Yamaha); 6. Thackwell (March 85J-Honda); 7. K. Takahashi (March 86J-Yamaha); 8. Ku. Takahashi (March 86J-Honda); 9. Wada (March 86J-Yamaha).

Classifica del campionato: Keiji Matsumoto 48; Satoru Nakajima 40; Geoff Lees 32; Eje Elgh e Tadeo Wada 24; Mike Thackwell 19; Masahiro Hasemi 16; Kazuyoshi Hoshino 12; Kunimitsu Takahashi 10; Kenji Takahashi 9.

AUSTRALIA

FORMULA MONDIALE

WANNEROO PARK - Bap Romano ha aggiunto altri punti al suo già abbondante bottino in campionato, vincendo la terza gara di Formula Mondiale, la Formula Atlantic australiana, disputata a Wanneroo Park. Il pilota italo-australiano al volante della Ralt Rt4 si è aggiudicato entrambe le batterie. Nella prima ha avuto un lungo duello con Peter Hopwood, il quale ha mantenuto il comando fino all'ultimo giro, quando Romano, con una staccata capolavoro lo ha passato di prepotenza. Nella seconda Romano ha vinto più agevolmente, favorito anche dal fatto che Hopwood è stato costretto al ritiro.

FORMULA MONDIALE

Wanneroo Park, 11 maggio 1986

3. gara del campionato australiano

La classifica: 1. Bap Romano (Ralt Rt4); 2. Watson (Ralt Rt4); 3. Creasy (Ralt Rt4); 4. Nichol (Ralt Rt4); 5. Doby (Ralt Rt4). □ Giro più veloce: Bap Romano in 54"34.
Classifica del campionato: Romano 21; Watson 19; Hopwood 9; Larner 5; Creasy 4.

GRAN BRETAGNA

FORMULA 3/IL GIORNO DELL'ESORDIENTE

DONINGTON — Martin Donnelly, il giovane e promettente pilota irlandese del team Swallow, ha portato in alto la bandiera degli esordienti nella Formula 3 britannica, vincendo a Donington la 7. gara del campionato Lucas. In testa alla classifica della serie è ritornato il brasiliano Maurizio Sandro Sala, giunto secondo a Donington, che sta approfittando molto bene della sfortuna che sembra colpire il pilota della Reynard Andy Wallace, a secco di punti in questa gara e retrocesso in campionato per via di benzina irregolare. Donnelly ha letteralmente dominato, conquistando la pole position in 1'36"09 davanti a Sala (1'36"22), Wallace, Gerritt Van Kouwen, Damon Hill e David Hunt. L'irlandese è scattato subito al comando e non ha avuto problemi a mantenerlo fino al termine. L'unico episodio di rilievo della corsa è stato l'ottimo sorpasso di Damon Hill ai danni

di Paul Radisich per il quinto posto. Da segnalare che alla corsa non ha partecipato Dave Scott e che Wallace ha rotto il motore.

FORMULA 3

Donington, 18 maggio 1986

7. gara del campionato Lucas

La classifica: 1. Martin Donnelly (Ralt Rt30/86-Volkswagen) in 32'38"22 alla media di 143,530 km/h; 2. Sala (Ralt Rt30/86-Volkswagen) 32'43"48; 3. Van Kouwen (Ralt Rt30/86-Volkswagen) 32'46"72; 4. Davies (Ralt Rt30/86-Volkswagen) 32'48"17; 5. Hill (Ralt Rt30/86-Volkswagen) 32'48"97; 6. Radisich (Ralt Rt30/86-Volkswagen) 32'53"41; 7. Hunt (Ralt Rt30/86-Volkswagen) 32'56"32; 8. Hockenull (Ralt Rt30/86-Volkswagen) 33'07"35; 9. Bailey (Ralt Rt30/86-Volkswagen) 33'08"50; 10. Brabham (Ralt Rt30/86-Volkswagen) 33'16"18.

□ Giro più veloce: Martin Donnelly (Ralt Rt30/86-Volkswagen) in 1'36"84 alla media di 149,170 km/h.

Classifica del campionato: Maurizio Sandro Sala 42; Andy Wallace 32; Gerritt Van Kouwen 25; Tim Davies 16; Martin Donnelly 14; Dave Scott 12; Keith Fine 11; Gary Brabham 10; David Hunt 6; Graham De Zille e Damon Hill 2; Mark Galvin, Peggy Mac Carthy, Julian Bailey e Paul Radisich 1.

PORTOGALLO

RALLY/MOUTINHO QUASI CAMPIONE

LISBONA. Joaquin Moutinho (nella foto Bishop) si è imposto lo scorso fine settimana con la sua R5 Turbo nel rally Volta Portugal, valido oltre che per il campionato locale anche per l'europeo con coeff. 2. Moutinho ha preceduto di 1'31" la Lancia 037 di Bica e di 25"24" la Toyota Corolla Gr. A di Ortigao, che ora comanda il campionato con 1089 davanti a Moutinho con 1059 e a Bica con 1029. Santos, che con la sua Ford Rs 200 si è ritirato dalla gara quando era al comando per vincere il titolo portoghese dovrebbe ora vincere tutte le quattro gare rimaste, mentre a Moutinho basterà un buon piazzamento.



GERMANIA

FORMULA 3/UNA RALT RINGRAZIA LA DALLARA

ZOLDER — La prima gara del campionato tedesco di Formula 3, disputata sull'autodromo belga di Zolder, è stata vinta dalla Ralt Rt30/86 ufficiale della Volkswagen Motorsport del danese Kristian Nissen, il quale ha approfittato del ritiro della Dallara 386 a motore Volkswagen-Spiess dell'argentino Victor Rosso per portarsi al comando della corsa. Rosso, infatti, è stato in testa nelle prime battute, dimostrando l'eccelsa competitività della monoposto italiana, al suo esordio in questo campionato. Purtroppo un banale guasto, il distacco del cavo della batteria, ha fermato Rosso e lasciato via libera a Nissen che da quel momento non ha avuto più problemi.

FORMULA 3

Zolder, 18 maggio 1986

1. gara del campionato tedesco

La classifica: 1. Kristian Nissen (Ralt Rt30/86-Volkswagen) in 31'45"54 alla media di 161,037 km/h; 2. W. Kaufmann (Ralt Rt30/86-Volkswagen) 31'51"64; 3. H. P. Kaufmann (Reynard 863-Volkswagen Spiess) 31'52"14; 4. Östreich (Martini Mk45-Volkswagen Spiess) 31'58"14; 5. Schmickler (Ralt Rt30/86-Volkswagen Spiess) 31'59"01; 6. Neuberger (Reynard 853-Volkswagen Spiess) 32'07"74; 7. Huysmann (Ralt Rt30/86-Volkswagen Spiess) 32'09"15; 8. Rackinger (Dallara 386-Volkswagen Spiess) 32'14"81; 9. Von Louis Of Menar (Reynard 853-Volkswagen) 32'25"84; 10. Wisskirchen (Ralt Rt30/85-Volkswagen) 32'44"21.

□ Giro più veloce: Hans Peter Kaufmann in 1'33"83.

Classifica del campionato: Nissen 20; W. Kaufmann 15; H. P. Kaufmann 12; Östreich 10; Schmickler 8; Neuberger 6; Huysmann 4; Rackinger 3; Von Louis Of Menar 2; Wisskirchen 1.



FRANCIA

PRODUZIONE/BOUSQUET IMBATTIBILE A PAU

PAU — A Montecarlo, in una gara non valida per il campionato, aveva dominato la Renault 5 Turbo di Jean Ragnotti. Sul circuito di Pau la quarta gara del campionato francese produzione ha visto ancora una volta prima la piccola e potentissima berlina della Regie, affidata alle mani dell'avvocato Jean Louis Bousquet (nell'immagine Attualfoto), compagno di squadra di Ragnotti, ritiratosi nei primi giri in questa occasione. Tra gli abbandoni va segnalato anche quello del capoclassifica della serie Dany Snoeck che così ha dovuto cedere la posizione al regolare Xavier Lapeyre. Bousquet ha vinto dominando dal primo all'ultimo giro ed ha resistito molto bene alla rimonta della Mercedes di Alain Cudini, rinvenuto molto forte verso il finale di gara. Fino al 7. passaggio le posizioni hanno visto

il pilota della Renault davanti a Cudini, Grouillard, con la Bmw del team Oreca e Jacques Laffite, poi costretto al ritiro.

PRODUZIONE

Pau, 19 maggio 1986

4. gara del campionato francese

La classifica: 1. Jean Luols Bousquet (Renault 5 Turbo) 30 giri in 44'03"08; 2. Cudini (Mercedes 190 E 2.5 16) a 04"72; 3. Grouillard (Bmw M5) a 1'02"28; 4. Lapeyre (Audi 200 Turbo) a 1'28"47; 5. Beguin (Bmw M5) a 1 giro; 6. Jarier (Pontiac Transam) a 1 giro; 7. Sourd (Bmw M5) a 1 giro; 8. Almeras (Porsche 944 Turbo) a 3 giri; 9. Bonnet (Alfa Romeo Alfetta Gtv6) a 3 giri; 10. Laffite (Mercedes 190 2.5 E 16) a 4 giri.

Giro più veloce: Jean Louis Bousquet (Renault 5 Turbo) in 1'26"50 alla media di 114,67 km/h.

□ Classifica del campionato: Xavier Lapeyre 74; Alain Cudini 72; Dany Snoeck 71; Olivier Grouillard 66; Bernard Beguin 56; Jean Ragnotti 47; Jean Pierre Beltoise, Marc Sourd e Jean Louis Bousquet 44; Jean Pierre Jarier 26; Jean Pierre Jabouille 23; Guy Frequelin 19; Max Marners 16; Jean Marie Almeras 9; Bonnet 7; Jacques Laffite 5.

FRANCIA

FORMULA 3/DALMAS IMPRENDIBILE

PAU — Yannick Dalmas, vincendo la quarta gara del campionato francese di Formula 3, ha aumentato il suo vantaggio in classifica generale sul compagno di team Michel Trolle, autore a Pau di una magnifica rimonta. Nel circuito cittadino è stato molto sfortunato, invece, Jean Robert Alesi, il giovanissimo pilota della Dallara che si è dovuto ritirare per la rottura dell'albero trasmissione, mentre si trovava attaccato a Dalmas in lotta per la vittoria. Il vincitore del Gran Premio di Monaco è partito dalla pole position davanti a Pierre Petit, che per la prima volta ha montato sulla sua monoposto un motore Volkswagen Spiess al posto del consueto Automotor. Dalmas è scattato al comando mentre Gache, in seconda fila, è rimasto al palo per rottura del semiass. Tutti lo hanno sfilato e la situazione ha visto Dalmas al comando davanti a Alesi, Petit, Giroix mentre il gruppetto degli inseguitori era coman-

dato da Delavallade. Trolle, intanto, era già risalito al nono posto. Al 18. passaggio Dalmas era già davanti a tutti.

FORMULA 3

Pau, 18 maggio 1986

4. gara del campionato francese

La classifica: 1. Yannick Dalmas (Martini Mk45-Volkswagen) 28 giri in 36'46"89 alla media di 126,063 km/h; 2. Petit (Martini Mk49 Volkswagen Spiess) a 8"24; 3. Giroix (Reynard 863-Volkswagen) a 16"53; 4. Trolle (Martini Mk49-Volkswagen Spiess) a 18"31; 5. Morin (Reynard 863-Volkswagen) a 21"14; 6. Delavallade (Ralt Rt 30/86-Volkswagen) a 30"25; 7. Lanctuit (Martini Mk49-Volkswagen) a 37"29; 8. Lempereur (Ralt Rt30/86-Alfa Romeo) a 38"63; 9. Bellefroid (Martini Mk 49-Alfa Romeo) a 43"97; 10. Bachelart (Martini Mk 49-Alfa Romeo) a 51"22.

□ Giro più veloce: Yannick Dalmas (Martini Mk 49-Volkswagen Spiess) in 1'17"94 alla media di 127,482 km/h.

Classifica del campionato: Yannick Dalmas 47; Michel Trolle 38; Jean Robert Alesi 30; Fredric Delavallade 25; Pierre Petit 23; Eric Bellefroid 19; Fabienne Giroix 17; Denis Morin 14; Gilles Lempereur 13; Robert Bernard 12; Eric Bachelart 11; Harald Huysmann 10; Pierre Lanctuit 9; Paul Belmondo e Pla 1.

RALLY CIR/Zanussi come da copione a Genova

Lanterna magico

La Peugeot 205 T16 incanta senza problemi nella gara a coefficiente 2 che aveva richiamato al via ben 124 partenti. Ora solo dieci punti separano il friulano da Cerrato in testa al campionato. Cambiaghi regina fra le donne. Opel padrona del Gr. A con Fabbri

di Walter Leverone

GENOVA — Se conferma ci voleva, è puntualmente arrivata. Il coefficiente nei rally non riveste per i partecipanti quella determinante importanza che alcuni addetti ai lavori vorrebbero far credere: il Lanterna a coefficiente 2 lo ha dimostrato nel numero e nella qualità dei partenti. Di questi tempi raccogliere 124 adesioni fatte prevalentemente di privati a ottimo livello con la qualificante presenza di quattro team ufficiali non è cosa di tutti i giorni. Peugeot-Italia, Audi Europa Team, Opel Conrero e le «Pantere Rosa» della Ford Italia hanno infatti rafforzato ulteriormente un parco partenti già di ottimo livello. Il resto lo hanno fatto i tortuosi e infidi asfalti dell'entroterra genovese, regalando ad Andrea Zanussi la sua prima

vittoria assoluta italiana e rilanciandolo di conseguenza nella caccia a quel titolo tricolore per il quale in casa Peugeot Talbot-Italia non sarebbe gradito un ulteriore rinvio a una non probabile prossima stagione. Vincendo a Genova, Zanussi-Amati hanno fatto un grosso regalo anche al loro sponsor principale e patrocinatore del rally Lanterna, la Industria Italiana Petroli. Ciò nonostante, organizzatori e sponsor, nonché i rappresentanti della Peugeot, hanno pensato bene di dimenticarsi di portare sul podio la classica bottiglia da stappare: forse avranno pensato che essendo loro i grandi favoriti la vittoria doveva essere considerata come una pura e semplice formalità... Certamente, sia Zanussi sia Anna Cambiaghi —

ottimo rientro quello della forte milanese — non hanno dovuto certo faticare quanto i vincitori dei Gruppi A e N che, dal primo metro all'ultimo, hanno sempre trovato «clienti» in grado di farli soffrire. Proprio questo massiccio schieramento di vetture Turismo e l'alto numero degli equipaggi femminili al via sono decisamente i fatti tecnici più rilevanti di questa ottava prova del tricolore '86. Il primo perché anticipa in pratica quello che, salvo marce indietro della Fisa, dovrebbe essere la costante nei rally del prossimo anno; il secondo dovrebbe mettere fine a sporadiche e irrilevanti presenze di equipaggi femminili creando un nuovo interesse sui rally. Se, come al Lanterna, ci saranno nelle prossime gare il 10 per cento di equipaggi femminili la vincitrice del campionato potrà evitare di fare la figura di chi si fa sorprendere con le mani nel barattolo della marmellata...

Alle spalle della Turbo 16 di Zanussi è subito stata battaglia di 037. Alla fine l'ha spuntata Giovanardi secondo assoluto con la Lancia Rally della Grifone precedendo quelle di Bertone, di Barèl e di Dalla Pozza, tutti arrivati nello spazio di tre minuti (Photo4)



LE INTERVISTE/Il vincitore puntualizza

«Dominare non è facile»

GENOVA — «È andata bene, ma partire come favoriti non è per niente facile. E poi c'è stata lotta, almeno fino a un certo punto». Così Andrea Zanussi, il vincitore del settimo rally della Lanterna-Trofeo Ip, si esprimeva pochi attimi dopo essere salito sul podio. «La gara? Prove difficili, lunghe e molto tortuose, comunque è andata bene. Meglio di così... Non è facile vincere queste gare perché parti con l'idea di vincere a ogni costo, che hai la vettura per farlo e pertanto non puoi fare altrimenti, e quando vinci dici: ho fatto quello che dovevo fare. Comunque questi 40 punti nella vostra corsa al titolo tricolore sono punti di riserva: non so alla fine che validità potranno avere ma teniamoli come una ruota di scorta».

Anna Cambiaghi, un bel rientro nei rally. «Sono molto soddisfatta — racconta — non tanto per il femminile ma per il grosso potenziale di questa 205 Turbo 16. Con il passare delle

ore ho preso confidenza con la macchina e alla fine è arrivata anche la soddisfazione di lasciarmi alle spalle le Opel. Ora penso di proseguire nel campionato e tra un paio di gare penso che mi potrò togliere delle grosse soddisfazioni». Paolo Fabrizio Fabbri ha visto finalmente il traguardo vincendo il gruppo A: «Alla lunga la fortuna deve girare anche un po' dalla mia parte. Certi ritiri iniziali mi hanno indubbiamente agevolato ma anche questo penso sia normale, non può toccare sempre allo stesso». Il toscano Fruzzetti alla vigilia si era autoprofonosticato vincitore del Gruppo N. Tutto come previsto? «Non proprio — risponde — anche se il risultato finale rispecchia le mie previsioni. Ho avuto una lunga serie di avversari che ho faticato parecchio a controllare. Inoltre la mia vettura ha accusato anche alcune piccole noie che mi hanno impensierito fino all'arrivo sul palco». □

LA CRONACA. Nonostante il caldo afoso, un buon numero di spettatori assiste al via del rally e saluta con applausi le 115 vetture che lasciano il palco partenze di Piazza della Vittoria. Un breve trasferimento autostradale e subito dopo escono i primi verdetti cronometrici. I cinque chilometri di discesa del Colle Caprile confermano la superiorità di Zanussi e della sua Peugeot a trazione totale nei confronti di uno stuolo di Lancia Rally private capeggiate da Giovanardi, Bertone, Botticini e «Ragastas». In Gruppo A Rossi-Toselli con l'Alfetta Gtv 6 precedono di un secondo la Opel Kadett Gsi ufficiale di Fabbri, Bentivogli Evangelisti (Audi Coupé) con 5'33" sono terzi a 4" da Rossi. Nel Gr. N si delinea subito una lotta tra la Renault 5 Turbo di Tacchinardi e lo schieramento Opel-Ford-Fiat che non riesce a capacitarsi dello strapotere della piccola d'oltralpe. Lenci, Fruzzoletti e Gallione, ben coperti dai due Rossi, vanno fortissimo e lo schieramento alleato avversario risponde con un positivo Montanari. Il secondo impegno della serata è a Verzi. Zanussi si riconferma così come i suoi più immediati inseguitori. Bentivogli saluta la compagnia togliendo l'incomodo per la bruciatura della guarnizione testata. Fabbri rende il secondo a Rossi: i due sono appaiati alla guida del Gruppo A mentre con l'Audi ferma l'altra Kadett di Milanesi si insedia al terzo posto. Nulla di nuovo in Gruppo N a parte l'abbandono di Porcellana (uno Turbo) per rottura del mozzo. Il primo dei due passaggi sul classico Passo del Bocco non risparmiava i

TUTTO IL RALLY SPECIALE PER SPECIALE

PS 1. - Colle Caprile (km 7,100)

1. Zanussi in 5'17"; 2. Giovanardi a 10"; 3. Bertone a 19"; 4. Botticini a 20"; 5. «Ragastas» a 23".

PS 2. - Verzi (km 6,250)

1. Zanussi in 4'51"; 2. Giovanardi a 18"; 3. Bertone a 24"; 4. Botticini a 25"; 5. Barel a 26".

PS 3. - Passo del Bocco (km 15,050)

1. Zanussi in 9'33"; 2. Giovanardi a 31"; 3. Bertone a 35"; 4. Botticini a 37"; 5. Barel a 39".

PS 4. - Borzonasca (km 6,200)

1. Zanussi in 4'07"; 2. Bertone a 11"; 3. Botticini e Barel a 12"; 5. Giovanardi a 15".

PS 5. - Colle Caprile (km 7,100)

1. Zanussi in 5'20"; 2. Bertone a 11"; 3. Giovanardi a 15"; 4. Botticini e Giovanardi a 19".

PS 6. - Verzi (km 6,250)

1. Zanussi in 4'50"; 2. Barel a 20"; 3. Giovanardi a 21"; 4. Dalla Pozza a 25"; 5. Botticini a 26".

PS 7. - Passo del Bocco (km 15,050)

1. Zanussi in 9'28"; 2. Barel a 33"; 3. Giovanardi a 35"; 4. Dalla Pozza a 36"; 5. Botticini a 38".

PS 8. - Borzonasca (km 6,200)

1. Zanussi in 4'26"; 2. Bertone a 12"; 3. Dalla Pozza e Barel a 14"; 5. Giovanardi a 19".

PS 9. - Monte Penna (km 14,750)

1. Zanussi in 10'17"; 2. Giovanardi a 24"; 3. Barel a 35"; 4. Bertone a 36"; 5. Dalla Pozza a 48".

PS 10. - Val d'Aveto (km 5,100)

1. Zanussi in 3'38"; 2. Barel a 7"; 3. Giovanardi a 10"; 4. Tacchinardi a 15"; 5. Dalla Pozza a 17".

PS 11. - Due Valli (km 16,500)

1. Zanussi in 12'48"; 2. Bertone a 26"; 3. Giovanardi a 28"; 4. Barel a 43"; 5. Dalla Pozza a 58".

PS 12. - Monte Penna (km 14,750)

1. Zanussi in 9'50"; 2. Giovanardi a 28"; 3. Bertone a 29"; 4. Barel a 54"; 5. Tacchinardi a 57".

PS 13. - Val d'Aveto (km 5,100)

1. Zanussi in 3'33"; 2. Giovanardi a 10"; 3. Barel a 13"; 4. Tacchinardi a 14"; 5. Bertone a 14".

PS 14. - Due Valli (km 16,500)

1. Zanussi in 12'18"; 2. Giovanardi a 27"; 3. Bertone a 28"; 4. Barel a 36"; 5. Cambiaghi a 44".

RALLY CIR

Genova, 24-25 maggio 1986

7. rally della Lanterna

Valido per il Cir (coefficiente 2) e per il Trofeo Italia Nord

Le classifiche

Absoluta: 1. Zanussi-Amati (Peugeot 205 T16) in 1.39'14"; 2. Giovanardi-Borghini (Lancia Rally) a 4'55"; 3. Bertone-Ardizzoia (Lancia Rally) a 5'36"; 4. Barel-Ercole (Lancia Rally) a 6'21"; 5. Dalla Pozza-Rosson (Lancia Rally) a 8'10"; 6. Tacchinardi-Borgo (Renault 5 Turbo) a 9'39"; 7. Cambiaghi-Vittadello (Peugeot

205 T16) a 11'01"; 8. Fabbri-Cecchini (Opel Kadett Gsi) a 11'45"; 9. Milanese-Bianchi (Opel Kadett Gsi) a 12'12"; 10. Craverio-Mello (Opel Kadett Gsi) a 13'52".

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Ghislanzoni-Baglietti (A112) in 2.07'40"; 2. Podestà-Varaldo (A112) a 11'20"; 3. Crubellati-Mancina (A112) a 13'55".

Classe 1300: 1. Musante-Valente (Talbot Samba Rally) in 2.09'08"; 2. Pontecorvo-Biotti (Opel Corsa) a 2'07"; 3. Bovone-Ferri (Fiat Uno) a 8'25".

Classe 1600: 1. Caceffo-Zorzi (Peugeot 205 Gti) in 2.03'28"; 2. Cattaneo-Zugni (Peugeot 205 Gti) a 42"; 3. Besta-Gianesini (Peugeot 205 Gti) a 1'26"; 4. Pillon-Viazzo (Peugeot 205 Gti) a 2'57"; 5. Pilon-Lanzone (Ford Fiesta XR2) a 2'57"; 6. Garibaldo-Sanguineti (Peugeot 205 Gti) a 4'34"; 7. Donati-Falcoetti (Ford Escort XR3) a 4'34"; 8. Trentalancia-Taccini (Peugeot 205 Gti) a 5'54"; 9. Weber-Frignani (Peugeot 205 Gti) a 6'11"; 10. Rivarolo-Casazza (Peugeot 205 Gti) a 9'15".

Classe 2000: 1. Fruzzetti-Morelli (Renault 5 Gt T) in 1.54'26"; 2. Lenci-Farnocchia (Renault 5 Gt T) a 0'39"; 3. Rossi-Bignardi (Renault 5 Gt T) a 1'58"; 4. Sipsz-Loffi (Opel Kadett Gsi) a 3'28"; 5. Gallo-Fidanza (Renault 5 Gt T) a 4'18"; 6. Corredig-Gubana (Fiat Ritmo 130 Tc) a 8'01"; 7. Bergamaschi-Bergamaschi (Renault 5 Gt T) a 8'18"; 8. Cappellicci (Fiat Ritmo 130 Tc) a 8'57"; 9. Chiudrero-Roatta (Fiat Uno Turbo) a 9'25"; 10. Dondero-Bertucci (Opel Kadett Gsi) a 9'26"; 11. Colombo-Stalatte (Fiat Uno Turbo) a 13'07"; 12. Gala-Borreani (Renault 5 Gt T) a 14'22"; 13. De Bernardi-Benevento (Renault 5 T) a 16'21"; 14. Rocchi-Rocchi (Renault 11 T) a 17'58".

Classe oltre 2000: 1. Montanari-Pellarini (Ford Escort Rs Turbo) in 1.57'17"; 2. Angei-Marconi (Ford Escort Rs Turbo) a 11'49".

GRUPPO A

Classe 1150: 1. «Fayette»-«Sonia» (Fiat 127 Sport) in 2.04'24"; 2. De Bernardi-Cippelli (Fiat 127 Sport) a 4'02"; 3. Tabacco-Marino (A112) a 6'53"; 4. Varistoboscacci (A112) a 10'16"; 5. D'Orazio-Broccardo (A112) a 11'59".

Classe 2000: 1. Fabbri-Cecchini (Opel Kadett Gsi) in 1.50'59"; 2. Milanese-Bianchi (Opel Kadett Gsi) a 27"; 3. Craverio-Mello (Opel Kadett Gsi) a 2'07"; 4. Bagnoli-Perduca (Opel Manta Gte) a 5'31"; 5. Garziano-Perrullo (Fiat Ritmo 130 Tc) a 8'03"; 6. Ogliari-Verdelli (Opel Manta Gte) a 11'06"; 7. Munari-Dallari (Fiat Ritmo 130 Tc) a 11'53"; 8. Pilchard-Sormani (Opel Manta Gte) a 14'51".

Classe oltre 2000: 1. Valerio-Ceretti (Ford Escort Rs Turbo) in 1.54'37"; 2. De Martini-Mandrile (Audi 80 Quattro) a 1'26".

GRUPPO B

Classe oltre 2000: 1. Zanussi-Amati (Peugeot 205 T16) in 1.39'14"; 2. Giovanardi-Borghini (Lancia Rally) a 4'55"; 3. Bertone-Ardizzoia (Lancia Rally) a 5'36"; 4. Barel-Ercole (Lancia Rally) a 6'21"; 5. Dalla Pozza-Rosson (Lancia Rally) a 8'10"; 6. Tacchinardi-Borgo (Renault 5 Turbo) a 9'39"; 7. Cambiaghi-Vittadello (Peugeot 205 T16) a 11'01".

Così il Cir (dopo 8 prove)

PILOTI: 1. Cerrato p. 188; 2. Zanussi 178; 3. Tabaton 100; 4. Bossini 85; 5. Runfola 80; 6. Trombi 65; 7. Cunico 60; 8. Zambuto 54; 9. Barel 44; 10. Galleni 40.

GRUPPO N: 1. Folco Zambelli p. 172; Dal Gal 105; 3. Sottosanti 104; 4. Fruzzetti 80; 5. Picciurro, Scarpis e Lenci 60; 8. Panzera 48; 9. Cappellicci 44; 10. Meloni e Rossi 40.

GRUPPO A: 1. Tulini p. 153; 2. Marini 114; 3. Moscato 96; 4. Maneo 91; 5. Caldarola 80; 6. Craverio 74; 7. Ferrara e Grassini 64; 9. Grazioli 57; 10. Bentivogli 56.

FEMMINILE: 1. De Martini p. 90; 2. Galli 66; 3. Pilchard 64; 4. Bignardi 60; 5. Pons 45; 6. Mauro, Marangoni e Cambiaghi 40; 9. Bregoli e Weber 20; 11. Vendemmiale 16; 12. Crubellati 12.



colpi di scena. Duberti e Manfrinato finiscono rovinosamente fuori strada e i soccorsi costano oltre un'ora di ritardo sulla tabella di marcia. «Ragastas» rompe il rinvio dell'acceleratore e abbandona. Rossi-Toselli sbattono violentemente nel trasferimento successivo e il Gruppo A diventa roba in famiglia tra i kadettisti. Interruzioni costano a Lenti e Gallione un tempo imposto decisamente alto. Zanussi continua a vincere le prove (al termine avrà fatto il pieno), e la gara sembra trascinarsi senza spunti apprezzabili. Appena il tempo di registrare l'abbandono di Botticini per incidente (quarto assoluto) e l'abbandono di Gallione fermatosi a soccorrere il suo preparatore, vittima di un frontale contro un albero e infortunatosi con la brutta frattura del setto nasale. Cinquantotto equipaggi portano a termine la gara che ha trovato nella Cambiaghi e nella De Martini due splendide prime attrice della lotta per il femminile. □

Se Zanussi non ha avuto problemi a dominare con la sua Turbo 16, la Opel ha fatto piazza pulita in Gr. A vincendolo con Fabbri, sotto, davanti ai compagni Milanese e Craverio (FotografieStudio'83). In alto: subentrata alla Pons, Anna Cambiaghi ha subito fatto una gran gara con la Turbo 16 dell'AutoSport (Photo4)



RALLY/Prealpi Orobiche

Passeggiata di Busseni

BERGAMO — L'equipaggio bresciano Busseni-Ciocca su Lancia Rally, aggiudicandosi 10 prove speciali su 14, si è imposto nella 10. edizione del rally delle Prealpi Orobiche. Al posto d'onore, con una condotta di gara accorta, si è piazzato il pilota preparatore Orlando Redolfi su Porsche 3.3 Turbo.

Bergamo, 24-25 maggio 1986

Classifica assoluta: 1. Busseni-Ciocca (Lancia Rally) in 1.42'46"; 2. Redolfi-Calderoli (Porsche 3.3 Turbo) a 1'45"; 3. Gelpi-Gelpi (Lancia Rally) a 2'26"; 4. Miele-Manzoni (Lancia Rally) a 3'36"; 5. Biasuzzi-Grassi (Lancia Rally) a 3'50"; 6. Colombi-Mattanza (Opel Manta 400) a 4'45"; 7. Montini-Rovelli (Porsche 911 Rs) a 5'19"; 8. Abini-Foti (Opel Ascona 400) a 8'40"; 9. Sottosanti-Di Marco (Peugeot 205 Gti) a 13'23"; 10. Locatelli-Mistri (Opel Kadett Gsi) a 13'55".

RALLY 1. SERIE/Asti

Che brindisi per Capellino

ASTI — Ancora un successo per Giovanni Capellino e Gualtiero Furia con la Lancia Rally che si sono aggiudicati il rally dei «Vini e dello Spumante», ritornato in calendario dopo due anni di sosta. Al secondo posto Lampo, pure lui su Lancia Rally, giunto a oltre 2 minuti dai vincitori.

Asti (Torino), 24-25 maggio 1986

Classifica assoluta: 1. Capellino-Furia (Lancia Rally) in 1.11'09"; 2. Lampo-Pria (Lancia Rally) a 2'28"; 3. Ciriotti-Mossino (Porsche 911) a 4'37"; 4. Viotti-Imerito (Ford Escort Turbo) a 4'56"; 5. Bertolo-Musso (Porsche 911) a 5'08"; 6. Grassi-Calovolo (Ford Capri) a 7'46"; 7. Beltrame-Rabbione (Opel Ascona) a 7'47"; 8. Marocco-Dolci (Talbot Lotus) a 8'44"; 9. Giaretti-Farina (Porsche 911) a 9'06"; 10. Berzano-Perissinotto (Fiat Ritmo 130) a 9'52".

RALLY 2. SERIE/Gandolfi

Pelloni a sorpresa

BOLOGNA — Un ritardo di 1'30" al c.o. finale, è costato il successo a Scarpelli-Gaeta dopo che avevano dominato le 6 prove speciali in programma nel XXII Garden Rally. Tregfe Gandolfi. Vittoria a sorpresa quindi per Pelloni-Casari su Ritmo 130 e buon terzo posto di Sassi-Tosi con la Vw Golf Gti 1600.

Bologna, 25 maggio 1986

Classifica assoluta: 1. Pelloni-Casari (Ritmo 130) in 10'03"; 2. Rossi-Furlan (Opel Manta) a 06"; 3. Sassi-Tosi (Vw Golf Gti) a 07"; 4. Bertaccini-Cicognani (Ritmo 130) a 14"; 5. Soppa-Pintarelli (Opel Manta) a 14"; 6. Lovisetto-Trevisan (Opel Manta) a 19"; 7. Basso-Marchi (Opel Manta) a 22"; 8. Carrara-Navarchi (Vw Golf Gti) a 27"; 9. Pellizzari-Dal Ben (Opel Manta) a 24"; 10. Travagin (Renault 5 Gt Turbo) 30".



Spettatori fuori luogo

NEL RALLY delle Prealpi Orobiche si è sfiorato il dramma ed un incidente che pure ha provocato dei feriti avrebbe potuto avere delle ben più serie conseguenze. Nel corso della 3. ps Lancini, su Manta Gte, giunto in prossimità di un secco tornante a destra non eseguiva alla perfezione la derapata. La coda della sua vettura si avvicinava così moltissimo ad un gruppo di spettatori, incautamente appostati sul ciglio della strada e, per giunta, con un dirupo di 30 metri subito alle spalle. Pur se la vettura non toccava gli spettatori questi, istintivamente compivano, spaventati, un balzo all'indietro cadendo nel vuoto. Per due le conseguenze non sono state piacevoli: Gianmichele Sibella di 22 anni ha riportato fratture guaribili in un mese mentre per Edoardo Dolci, di 39 anni, la prognosi è stata di 40 giorni. Nella foto, gli spettatori «superstiti» dall'orlo del precipizio guardano in basso, mentre vengono prestati i primi soccorsi ai feriti. (Foto Studio83)

AUTOCROSS/Lonato

Sbaglia Zattra Rossetti primo

LONATO — Approfittando di un errore commesso da Zattra che era partito in testa alla finale, Claudio Rossetti alla guida della sua Alfasud 4x4, non ha avuto poi particolari problemi a ottenere la migliore prestazione della giornata. Bella prestazione di Bignotti giunto terzo assoluto.

Lonato (Brescia), 25 maggio 1986

Classifica assoluta: 1. C. Rossetti (Alfasud 4x4) in 9'11"6; 2. Zattra (Fiat X1/9) 9'18"8; 3. Bignotti (Fiat 126) 9'20"3; 4. Vardanega (Fiat 850) 9'23"7; 5. Lazzari (Mini 90) 9'25"4.

AUTOCROSS/Latina

Pavanelli di misura

LATINA — Assente Rosella, peraltro vincitore della prova europea corsai in Francia, la miglior prestazione della giornata è venuta da Pavanelli (Porsche) che ha preceduto di stretta misura Consoli. Bella lotta nella classe 1000 tra Del Vicario, Zampa e Carollo che ha visto prevalere quest'ultimo.

Latina, 25 maggio 1986

Classifica assoluta: 1. Pavanelli (Porsche) 8 giri in 8'11"; 2. Consoli (Beta Montecarlo) 8'11"3; 3. Spagnoli (Simca Rally) 8'22"9; 4. Raboni (Fiat 850) 8'26"6; 5. Paolozzi (Fiat 850) 8'36"9.

SLALOM/Reggio Calabria

Lotta solo per il secondo posto

REGGIO CALABRIA — Il messinese Antonio Furnari su Ritmo 130 Abarth, facendo registrare il tempo di 1'06"21, si è imposto nella 2. prova del campionato regionale di slalom. Lotta serrata per il secondo posto tra Condina e Bozzarello che giungevano nell'ordine divisi da soli 5 decimi.

Reggio Calabria, 25 maggio 1986

Classifica assoluta: 1. Furnari (Fiat Ritmo 130) 1'06"21; 2. Condina (Beta Montecarlo) 1'08"97; 3. Bozzarello (Fiat 500/1000) 1'09"44; 4. Beltrano (Fiat 500/1000) 1'10"20; 5. De Luca (Simca R2) 1'10"72.

SLALOM/San Bartolomeo

De Luca indisturbato

CASALDUNI — Giovanni De Luca su Porsche, pur tradito dal cambio della sua vettura nella seconda manche, ha ottenuto un successo indisturbato nella 4. edizione dello slalom S. Bartolomeo in Galdo. Lotta serrata per il secondo e terzo posto con Giovanni De Rosa e Crescenzo Palomba giunti nell'ordine.

Casalduni (Benevento), 25 maggio 1986

Classifica assoluta: 1. De Luca (Porsche 911) pen. 155.78; 2. De Rosa (Simca R2) 160.34; 3. Palomba (Fiat 600/1000) 160.35; 4. Arduini (Porsche 914) 160.52; 5. Vinaccia (A 112) 161.53.

UNO TURBO/Nella 3. prova

Vasta grazie ai cerchi altrui

PERGUSA — Vittoria a tavolino per Matteo Vasta nella 3. prova del campionato Fiat Uno Turbo. Ferrazzano e «Gordon», giunti rispettivamente primo e secondo, sono infatti stati tolti di classifica per via dei cerchi non regolamentari. Esclusi per lo stesso motivo anche Zampardi, Di Salvo e Cordio.

Pergusa, 25 maggio 1986

Classifica assoluta: 1. Vasta 20 giri in 47'44"99; 2. «M. Arriva» a 1'35; 3. Todaro 27'83; 4. Landolina 49'97; 5. Scaccianoce 1'21'06; 6. «Nermak» 1'34'52; 7. Mertoli 1'45'74; 8. Figurato 1'54'37; 9. Arena a 1 giro; 10. Caccia a 1 giro.

VELOCITÀ/Formula Panda

Mercatelli con spettacolo

MONZA — Con un arrivo in volata, dopo una corsa tiratissima, Daniele Mercatelli si è imposto in una gara altamente spettacolare precedendo Maddonnini e Melgrati ancora in testa al campionato. Pauroso incidente tra Savio e Canni Ferrari, conclusosi senza danni ai piloti, a pochi giri dal termine.

Monza, 24 maggio 1986

Classifica assoluta: 1. Mercatelli (Mig 22) giri in 22'33"77 alla media di 140,707 km/h; 2. Maddonnini (Ellenno) 22'33"96; 3. Melgrati (Tatuu) 22'34"11; 4. Ottini (Crs) 22'34"23; 5. Ballabio (Tatuu) 22'34"39; 6. Bengala (Tatuu) 22'52"50; 7. Alberti (Ermolli) 22'39"22; 8. Bianchi (Ermolli) 22'52"50; 9. Nonnato (Tatuu) 22'53"49; 10. Musani (Moschella) 22'53"68.

SALITA/Degli Dei

Caliceti non fa poker

MONZUNO — Manca il poker Mario Caliceti nella 4. edizione della Salita degli Dei: dopo una prima manche che lo vedeva già svantaggiato di quasi 16", rompeva il cambio nella seconda partenza. Il successo finale era così di Roberto Curatolo su Osella Pa/9 che rifilava 13"43 a Braconi.

Monzuno (Bologna), 25 maggio 1986

Classifica assoluta: 1. Curatolo (Osella Pa/9) in 5'24"99 alla media di 89,725 km/h; 2. Braconi (Osella Pa/9) 5'38"42; 3. Bettoni (Osella Pa/10) 5'39"09; 4. Castelli (Lucchini A.R.) 5'40"21; 5. Regosa (Osella Pa/7) 5'40"82; 6. Biasoli (Chevron B23) 5'55"41; 7. Santinello (Bogani A.R.) 6'01"90; 8. Maset (Renault R5 T) 6'04"30; 9. «Dark» (Muccini) 6'04"41; 10. Biancolin (Renault R5 T) 6'11"41.

MONDIALE RALLY/Sesto atto in Grecia

L'Acropoli del dopo bomba

Dal 2 al 5 giugno la prima gara iridata della nuova era aperta dalle decisioni Fisa. Sarà Peugeot contro Lancia, con i primi in vantaggio di sedici punti e con tanto sterrato di fronte

di Roberto Boccafogli

SARANNO gli sterrati greci a ospitare il primo rally iridato del «dopo bomba». Alle 9.30 di lunedì 2 giugno, all'ombra del Partenone prenderà il via un rally dell'Acropoli che sarà non solo la sesta prova del campionato mondiale marche e piloti: sarà la prima gara di massimo livello della nuova era, un'era di ritorno alle origini alle specialità — ma quanto, veramente, si tornerà indietro? — come risultato delle decisioni prese recentemente dalla Fisa in materia di sicurezza e regolamenti. All'Acropoli si vedranno i primi effetti della cura Balestre: il rally sarà accorciato, così come da volere del presidente che ha improvvisamente realizzato quanto i piloti si stancassero eccessivamente dopo tante ore al volante delle Gr. B attuali; le vetture dovranno sottostare alla decisissima proibizione di adottare appendici aerodinamiche quali le minigonne — che proibite lo erano già a inizio stagione... — viste recentemente prima sulla Austin Metro 6R4 e quindi anche sulla Peugeot 205 T16. Anche i piloti del mondiale si incontreranno subito dopo le verifiche pre-gara per concentrare la loro linea di condotta di qui ai prossimi mesi, fino all'introduzione del «nuovo» mondiale che dal 1987 non avrà più le vetture Gr. B ma sarà limitato praticamente alle sole Gr. A sulle quali tutte le Case sono già più che al lavoro. Ma sono cose che interessano solo

alla vigilia: a partire dalle 9.30 di lunedì 2 giugno torneranno tristemente a contare soltanto i venti punti in palio per la vittoria nel rally e di sicurezza e futuro della specialità si tornerà a parlare, ma non prima dell'arrivo finale ad Atene.

LANCIA E PEUGEOT lo sanno benissimo e proprio per questo motivo hanno pensato prima di tutto a non risparmiare niente in preparazione a una gara che è diventata improvvisamente la chiave di volta dell'intero mondiale. Che all'Acropoli iniziassero la lunga fila di rally su sterrato, e quindi presumibilmente più favorevoli alla Peugeot che alla Lancia, lo si sapeva; ma che la squadra francese vi arrivasse con sedici punti di vantaggio su quella italiana — in seguito alla vittoria di Saby in un Tour de Corse dove la Lancia si ritirò quando era in testa in segno di lutto per la scomparsa di Toivonen e Cresto — questo proprio non lo si poteva immaginare. Ecco invece che l'Acropoli è diventato per Fiorio l'inizio obbligato di una rimonta che dovrà compiersi proprio su quello sterrato che la Delta S4, già dimostrata vincente su asfalto e ghiaccio, ancora non ha conosciuto. Il problema numero uno era quello relativo al pilota cui affidare la terza Delta S4 oltre a quelle di Alen e Biasion: ed ecco che dal cilindro torinese è saltato fuori il giovane svedese Mikael Ericsson, che in



Grecia dovrà iniziare a prendere le misure a una vettura dal quale gli si chiederà di ottenere il meglio in Nuova Zelanda ma soprattutto al Mille Laghi e al Rac. Da parte francese Todt risponderà con la già collaudata formazione Salonen-Kankkunen-Saby e pare proprio che solo da quest'ultimo ci si possa attendere un segno di debolezza su quegli sterrati che fanno invece la felicità dei due finnici.

IDUE TEAM leader di questo mondiale non

segue



All'Acropoli il tema sarà sempre di più Peugeot contro Lancia. Dopo la vittoria triste di Saby, sotto, al Tour de Corse (FotoDppi) i francesi comandano la classifica con sedici punti sul team torinese, che in Grecia piomberà in picchiata con tre Delta S4 (FotoHolmes)



Cosa è già cambiato

SCATENATASI in seguito all'incidente mortale di Henri Toivonen e di Sergio Cresto al Tour de Corse, la Fisa è passata immediatamente all'azione prendendo alcune decisioni in materia di regolamenti. Oltre a quelle, già notissime, che avranno validità a partire dall'87 — e cioè proibizione alle vetture Gr. B, (eccetto alcuni esemplari ancora da decidere) dai rally, riservati quindi alle sole vetture Gr. A la cui realizzazione dovrà per forza fare a meno di certi materiali ultrasofisticati — alcune di queste misure di sicurezza hanno validità immediata e sono in vigore quindi già al rally dell'Acropoli. Ecco qui riassunte:

- ① Immediato blocco dell'omologazione di vetture «evoluzionate» tanto in Gruppo B quanto in Gr. A.
- ② Immediato divieto di utilizzare le minigonne allo scopo di aumentare l'effetto suolo, con proibizione all'uso di certi materiali nella realizzazione delle vetture a partire dall'ottobre di quest'anno.
- ③ Immediata limitazione della lunghezza delle prove speciali (non più di 30 km) e dei percorsi dei rally iridati (non più di 600) con minimo imposto di nove ore per i riposi fra una tappa e l'altra.
- ④ Adozione obbligatoria di impianto di estinzione supplementare sulle Gr. B.

COSÌ IL MONDIALE DOPO 5 GARE

IL RALLY dell'Acropoli è valido quale sesta prova dei campionati mondiali marche e piloti e anche per il mondiale piloti Gr. A. Queste le classifiche dopo le prime cinque gare.

PILOTI: 1. Kankkunen p. 36; 2. Alen 27; 3. Saby 26; 4. Toivonen, Moutinho e Waldegaard 20; 7. Salonen, Bica, Torph e Chatriot 15.

MARCHE: 1. Peugeot p. 67; 2. Lancia 51; 3. Audi 29; 4. Volkswagen 28; 5. Toyota 20; 6. Ford e Renault 14; 8. Subaru 13; 9. Citroën 10.

GRUPPO A: 1. Eriksson p. 27; 2. Wittmann 16; 3. Oreille, M. Ericsson, Del Zoppo, Kirkland e Loubet 13; 8. Ortigao e Ragnotti 11; 10. Pettersson 10.

Il rally giorno per giorno

SABATO 31 MAGGIO

Verifiche ore 9.00

LUNEDÌ 2 GIUGNO

Partenza 1. tappa (Atene) 9.30

Arrivo 1. tappa (Lagonissi) 18.16

Percorso: km 450,64 con 7 prove speciali

MARTEDÌ 3 GIUGNO

Partenza 2. tappa (Lagonissi) 8.00

Arrivo 2. tappa (Kamena Vourla) 21.41

Percorso: km 829,22 con 13 prove speciali

MERCOLEDÌ 4 GIUGNO

Partenza 3. tappa (Kamena Vourla) 7.00

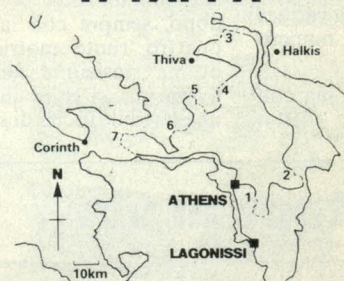
Arrivo finale (Atene) 20.35

Percorso: km 702,45 con 18 prove speciali

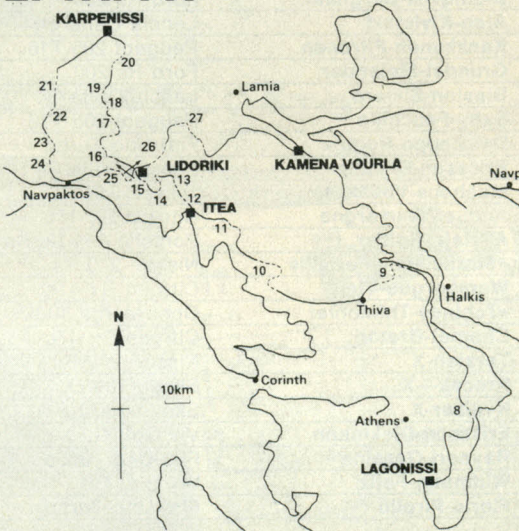
Percorso totale: km 1981,31 con 38 prove speciali per km 581,17

GLI ORARI sono indicati secondo il fuso locale. Per ottenere il corrispondente italiano sottrarre un'ora.

1. TAPPA



2. TAPPA



IN SEGUITO alle recenti decisioni Fisa in materia di lunghezza dei percorsi e delle prove speciali, dal tracciato del rally dell'Acropoli — vedere piantine a lato — sono state cancellate le prove 8, 9, 10, 14, 16, 18, 21 e 36

3. TAPPA



L'Acropoli del dopo bomba

segue

dovranno preoccuparsi molto né del team Ford — che tenterà l'effetto sorpresa con Blomqvist e con Grundel — né tantomeno dal team Citroën, che non è molto difficile immaginare in braghe di tela con le sue Bx 4Tc nelle mani di Andruet, Wambergue e Chomat. La Austin Rover ha addirittura pensato di tirarsi volontariamente da parte dopo avere visto che in Grecia non avrebbe potuto fare gran che. Resta da parlare del Gruppo A. Il tema è chiarissimo: Uno Turbo — migliorate, si dice, e certamente più affidabili, si dice — all'attacco disperato delle regolari Vw Golf Gti, soprattutto di quella dello scatenato Eriksson già in fuga verso il titolo. Solo in seguito a un'impasse del giovane svedese e a una gran bella figura dei nostri, soprattutto di Del Zoppo che è il meglio piazzato, si può sperare di vedere le Uno in Nuova Zelanda e forse anche in Argentina. □



Mikael Ericsson ha ventisei anni e ha già centrato più di una affermazione in Gr. A, tanto in Svezia quanto in campionato mondiale. Solo poche settimane fa nemmeno lui si sarebbe mai aspettato di trovarsi, di lì a pochi giorni, vestito con la camicia ufficiale del team Lancia Martini...

MIKAEL ERICSSON/Dai «giochi» svedesi alla realtà di casa Lancia

Prigioniero di un sogno

ALLA MANDRIA aveva l'espressione smarrita di un extraterrestre proiettato non si sa come sul nostro pianeta. Mikael Ericsson, ventiseienne d'assalto nato il 28 febbraio 1960 nel nord della Svezia, varcati i cancelli del tracciato di prova della Lancia a Torino forse ancora si chiedeva come quella favola fosse iniziata. Otto anni fa, quando appena diciottenne quindi appena patentato iniziò a divertirsi con le automobili, molto probabilmente aveva sognato di trovarsi, un giorno, al volante di una Lancia ufficiale. La sua carriera automobilistica iniziò quell'anno nel rally cross e prima ancora di potere gustare i primi progressi personali fu tempo di partire per il servizio militare, che lo assorbì fino a fine '79. Aveva le quattro ruote nel sangue: sua padre era concessionario Volkswagen per la regione svedese in cui abitava e Mikael fin da ragazzino aveva vissuto a strettissimo contatto con le automobili. Nel 1980, appena finito il servizio militare, il giovane Ericsson venne finalmente accolto fra le braccia di «mamma Vw» e trovò un golf Gti che gli permise di ben figurare in alcuni rally del campionato svedese, tanto da guadagnarsi un posto nello Junior Team svedese con i colori gareggiò già dall'anno seguente. Il 1981 fu un anno positivo ma senza risultati eccezionali, al contrario della

stagione seguente, quando riuscì ad imporsi nella sua classe del Gruppo A guidando una vecchia Audi Coupé ex-Gr. 2 ma soprattutto quando, a novembre, vinse il Gruppo A con la stessa vettura essendo partito con il numero 104...

DAL 1983 ha fatto coppia con Bo Thorszelius, fratello esatta-

mente identico di Hans, e sempre con i colori dello Junior Team svedese centra l'ottavo posto assoluto nel rally iridato di casa sua con un'Audi 80. Un anno dopo, sempre con la 80 ma a quattro ruote motrici, era in ottima posizione nel rally di Svezia ma si ritirò in seguito a una terribile uscita di strada; fece

una gran bella gara anche al Mille Laghi, ma ancora una volta si ritirò, stavolta per la rottura del cambio. E si arriva al 1985, anno della sconfitta del Gr.A al rally di Svezia — vinse Pettersson — poi subito recuperata dalla importante vittoria di Gruppo al Mille Laghi, sempre con l'Audi 80 Quattro e dopo la grande gara di Sundström con la Ritmo, poi ritirato, e battendo anche quel Lars-Erik Torph poi assunto dalla Toyota per la quale ha concluso al secondo posto il Safari '86. L'ultima uscita iridata di Ericsson è stata al rally di Svezia di tre mesi fa: ha vinto con la 90 Quattro anche se solo con 18 secondi di vantaggio sulla Coupé Quattro dell'amico-nemico Pettersson. Dai ghiacci della Svezia il signor Ericsson è ora atteso a una riprova al caldo torrido della Grecia, in preparazione alle uscite in Nuova Zelanda, al Mille Laghi e al Rac, soprattutto in preparazione a un 1987 di mondiale giocato a livello di Gruppo A. Alle 9.30 di lunedì 2 giugno, alla partenza verso la prima speciale del rally dell'Acropoli, Mikael forse si vedrà passare davanti agli occhi tutte le scene di questo suo passato automobilistico. Sarà meglio che le visioni durino poco: per Mikael sarà più importante guardare bene verso il futuro. □

I «top» al via

N.	EQUIPAGGIO	VEETTURA	GR.
1.	Salonen-Harjanne	Peugeot 205 T16	B
2.	Blomqvist-Berglund	Ford Rs 200	B
3.	Alen-Kivimaki	Lancia Delta S4	B
5.	Kankunen-Piironen	Peugeot 205 T16	B
6.	Grundel-Melender	Ford Rs 200	B
8.	Biasion-Siviero	Lancia-Delta S4	B
9.	Saby-Fauchille	Peugeot 205 T16	B
10.	Del Zoppo-Roggia	Fiat Uno Turbo	A
11.	Ericsson-Billstam	Lancia Delta S4	B
12.	Moshous-Vasakas	Nissan 240 Rs	B
14.	Anduet-Peuvergne	Citroën Bx 4Tc	B
15.	Al Hajri-Spiller	Porsche 911 Sc Rs	B
16.	«Stratissimo»-Fertakis	Nissan 240 Rs	B
17.	Wambergue-Vieu	Citroën Bx 4Tc	B
18.	«Tchine»-Thimonier	Opel Menta 400	B
19.	Chomet-Breton	Citroën Bx 4Tc	B
20.	Terzian-X	Nissan 240 Rs	B
21.	Krecek-X	Skoda 130 Lr	B
22.	Kvaizer-X	Skoda 130 Lr	B
23.	Eriksson-Diekmann	Vw Golf Gti	A
24.	Rayneri-Gassina	Fiat Uno Turbo	A
25.	Wittmann-Feltz	Wx Golf Gti	A
26.	Fiorio-Pirollo	Fiat Uno Turbo	A

Rally Isola d'Elba

1° CERRATO-CERRI
su Lancia Delta S4



concorso 11
13-3-83

totip

Concorso Pronostici

UNIRE/SISAL

gruppo 1	gruppo 2	gruppo 3	gruppo 4	gruppo 5	gruppo 6	gruppo 7	gruppo 8	gruppo 9	gruppo 10	gruppo 11	gruppo 12	gruppo 13	gruppo 14	gruppo 15	gruppo 16	gruppo 17	gruppo 18	gruppo 19	gruppo 20	
1 MILANO (Totip) P. 2100	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
2 MILANO (Totip) P. 2100	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50
3 MILANO (Totip) P. 2100	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70
4 MILANO (Totip) P. 2100	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90
5 MILANO (Totip) P. 2100	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100	101	102	103	104	105	106	107	108	109	110

4 COLONNE L. 1200 - 8 COLONNE

INCHIESTA/Chi vuole la 037 pensionata?

Lancia di salvataggio

Il parere dei piloti privati che ci gareggiano e di chi la prepara è unanime: la berlina torinese deve sopravvivere alle decisioni Fisa che la vogliono fuori legge a fine 1986

di Gianni Cogni

LE DRASTICHE decisioni seguite alla tragica scomparsa di Toivonen e Cresto non potevano non far discutere, e le discussioni non sono certo destinate a finire rapidamente, anche perché i preannunciati (e tuttora non chiarissimi nel dettaglio) provvedimenti della Fisa hanno aperto problemi se si vuole secondari agli occhi di chi comanda ma certo più che sentiti dalla cosiddetta «base» dello sport dell'automobile. Il caso forse più eclatante è quello dalle «vecchie» vetture Gruppo B e, soprattutto, di quelle Lancia Rally che non si sa bene se definire le

nazionali» e gli «internazionali» senza validità. In pratica tutte le gare e i campionati dove sono ammesse le Gr. B e dove non si schierano vetture «ufficiali» sono assoluta proprietà di questo tipo di vettura, ormai nettamente la più diffusa della categoria.

LA VITA sportiva della Lancia Rally doveva essere garantita fino a fine '87. Ora sembra che debba andare in pensione già alla fine di questa stagione. Era ovvio tastare il polso ai diretti interessati: ai piloti che la possiedono e la usano e ai

preparatori che le gestiscono lo e/o le affittano. E stavolta proprio non è stato possibile dividere la categoria in pro e contro: tutti insieme, appassionatamente, chiedono a gran voce che sia concessa la sopravvivenza alla 037, sancendo una volta di più il divario sempre più profondo tra i problemi del mondiale e delle squadre ufficiali e quello della galassia dei privati e, sancendo di conseguenza, la scarsa considerazione che di questa galassia



Con la Lancia Rally Runfola ha vinto il rally Conca d'Oro (FotoStudio'83) e con la stessa Gr. B «Bronson», sopra, gareggia in Sicilia (FotoLibro). Ora che la 037 è una vettura diffusa su tutto il territorio nazionale i regolamenti la vogliono fermare

ultime macchine a misura d'uomo (potenza ancora nell'ordine di quei 300 cavalli che sembrano «ammissibili», due sole ruote motrici) o i primi mostri (carrozzeria in materiali leggeri e non portante, nessuna parentela con il prodotto di serie). Con questo tipo di vettura stanno praticamente vivendo i rally italiani, dove la Lancia Rally è la dominatrice assoluta: a partire dalle gare valide per i Trofei Italia fino alle gare di Coppa Italia attraverso i «nazionali» e gli «inter-

hanno i legiferatori. Con questo non si intende sposare la causa dei pro-037, anche perché un'analoga alzata di scudi avvenne quando dal Gr. 4 si passò al Gr. B (e sfociò comunque in un prolungamento di attività di due anni b): delle vetture Gr. 4: solo che stavolta il fronte sembra persino più compatto, con controproposte tutt'altro che insensate che traspaiono dalle parole degli intervistati. Sono già in tanti quelli che hanno aderito

segue





Lancia di salvataggio

segue

a una sorta di «sindacato», che intende difendere questo capitale economico e di divertimento e che prossimamente si farà sentire presso la Csaì. Più sicurezza sulle vetture sì, rivoluzioni regolamentari solo per far sensazione ma che non risolvono i problemi, no. Via le vetture troppo potenti ma lunga vita a Manta 400, Porsche 911, Renault 5 Turbo, Lancia Rally e via dicendo possibilmente con roll-bar più robusti, impianti di estinzione più efficienti: questa in sostanza la tesi più o meno unanime degli intervistati che, si badi bene, non sono solo persone proprietarie di vetture ma anche piloti privati che le prendono solo in affitto. Insomma, ancora prima di avere chiari i connotati dei nuovi regolamenti, in chiave nazionale già ci si prepara a una piccola guerra. □



Vincendo l'europeo '85, Dario Cerrato ha colto l'ultimo titolo internazionale della Lancia Rally. Quest'anno il pilota del Jolly Club gareggia con la Delta S4, con la quale ha trionfato al recente rally dell'Elba sul cui podio finale lui e il suo navigatore Gepi Cerri sono stati accolti dal ministro della Difesa Spadolini (Photo4)

Senza la 037 molti piloti vorrebbero smettere...

NINNI RUNFOLA

(Pilota, vincitore del Trofeo Italia Centro Sud 1985, affitta la Lancia Rally stagionalmente).

«È la migliore vettura per i privati avendo il miglior rapporto costo-prestazioni. È facilissima da guidare, nel senso che si impara in pochi chilometri a portarla all'80% delle sue possibilità. Ha tutto quanto un pilota possa desiderare: freni, assetto, motore. Tutte cose che vogliono dire anche sicurezza, alla cui base c'è l'equilibrio del mezzo: io credo che sia molto meno pericoloso correre con una Rally che non con una Gr. A da 200 cavalli, specie in discesa. Soprattutto se si va a vedere che poi i tempi che ne escono non sono poi tanto diversi: solo che con una 037 li fai senza rischiare. Certo sul piano strutturale non sarebbe male fare qualcosa, ma da lì a cancellare queste vetture ne corre... I provvedimenti? Davanti alla morte era necessario fare qualcosa, quindi li accetto. Ma non penso siano ben meditati: la stessa specialità perderebbe molto perdendo questa vettura. Dubito che ci si riesca con una Uno. Forse è la volta che smetto... Anche perché dove finiranno la gioia, il piacere di guidare che ti può dare solo una vettura come la Lancia Rally?»

TOTÒ ZAMBUTO

(Pilota che da poco ha esordito con una Lancia Rally messagli a disposizione dalla turbomark di Messina).

«Ho avuto esperienza per anni di Gr. N, Gr. A, Gr. 1, Gr. 2 e devo dire che correre con una Lancia Rally non solo dà una

soddisfazione ben maggiore ma ritengo che sia anche molto più sicuro. Inoltre non mi pare un mostro come le Delta S4 o le 205 T 16 e simili. I nuovi regolamenti mi sembra lascino spazio a nuovi mostri, solo marchiati Gr. A anziché Gr. B. Già oggi una Uno Turbo Gr. A o equivalente costa come o più di una Lancia Rally e vorrei domandare se Balestre si sentirebbe più sicura a correre con una Uno o con una 037. Il campionato mondiale è comunque un'altra storia, qui lascio in pace le Porsche, le Manta, le R5, le 037: le si renda più sicura se si vuole.

CLAUDIO GIOVANARDI

(Pilota e proprietario, disputa gare del Trofeo Italia Nord e saltuariamente affitta la vettura).

«Credo che Balestre abbia preso decisioni affrettate, sicuramente con poca attenzione con la nostra realtà di privati e poco coerenti anche ai massimi livelli visto che non si è certo abolito la Formula 1 dopo la morte di De Angelis. Ritengo che le Gr. B come la mia siano sufficientemente sicure, anche in considerazione del fatto che i privati non sfruttano certo al massimo il mezzo: motori



È ancora dominio 037

IL «PESO» della Lancia Rally in Italia è facilmente leggibile dagli ordini di arrivo delle decina di gare che si corrono ogni fine settimana su tutta la penisola. Ecco, qui di seguito, l'elenco delle gare vinte da una 037 nel corso dei primi mesi di quest'anno e gli equipaggi (in neretto) che l'hanno portata a questi traguardi.

CIR

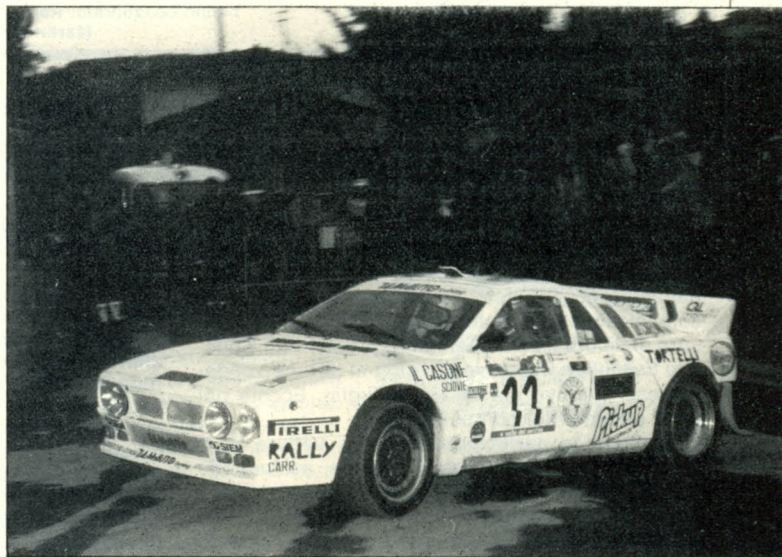
Casciana (coeff. 2) **Runfola-Poli**; Conca d'Oro (coeff. 2) **Runfola-Poli**; Emilia (coeff. 2) **Bossini-Pasotti**; Ciocco (coeff. 1) **Cunico-Scalvini**.

COPPA ITALIA

Team 971 (1. zona) **Capellino-Furia**; Palme (2. zona) **Beltrandi-Asnagli**; Monti Savonacchi (2. zona) **Martinelli-Gorla**; Pane (4. zona) **Manfrinato-Maniero**; Cesena (4. zona) **Burzi-Evangeli-sta**; Reggio Emilia (4. zona) **Maioli-Fossan**; Tirrenia (5. zona) **Egizii-Nieri**; Pistoia (5. zona) **Martinelli-Gorla**; Cassino (6. zona) **Evangelista-De Santis**; Primavera (7. zona) «**Bronson**» Di Prima.

INTERNAZIONALI

Veneto **Zenere-Cazzaro**; Torino **Cunico-Scalvini**.



Sempre più privati gareggiano ora nei rally italiani con la Lancia Rally: dal toscano Trombi, qui al rally del Ciocco (Photo4) al modenese Giovanardi e al bresciano Bossini, sopra e sotto nell'altra pagina con le loro vetture (FotoStudio'83)

...e anche i preparatori

BEPPE VOLTA

(Preparatore specializzato in vetture Lancia che gestisce per conto terzi o affitta)

«Farò di tutto per fare ancora vivere le vetture Gr. B, viceversa andrò in pensione anch'io insieme alla Lancia Rally, che è indubbiamente la vettura che mi ha dato le maggiori soddisfazioni. Al di là della perdita economica provvedimenti di questo tipo tolgono ogni motivazione. Io mi ritengo innanzitutto un artigiano che si confronta continuamente con i clienti da una parte e con il mezzo meccanico dall'altra. Tornare a preparare vetture piccole sarebbe come pretendere che io mi entusiasmassi a uscire con una vecchia cadente dopo essere stato abituato con una bionda mozzafiato: se tolgono le 037 addio rally, mi do ai raid, ai «safari». In più, togliere le Lancia Rally significherebbe svilire i rally, portarli alla rovina: l'immaginate il recente isola d'Elba senza quelle prime otto-dieci vetture? Poi si perderebbero molti piloti: e già si è faticato a convincerne i più ad investire nel Gr. B dopo che lo avevano fatto nel Gr. A; adesso si perderebbe completamente credibilità. Il fatto è che la colpa non è delle Gr. B: esse sono solo il capro espiatorio. E poi la questione dei regolamenti, i due anni di preavviso: che fine hanno fatto? Siamo in mano a gente poco seria. Perché non hanno fatto limitazioni serie, ponderate (irrobustimenti, pesi minimi più elevati, sistemi precisi di limitazione dei costi e delle potenze) anziché dare un taglio netto di ben poca efficacia? Comunque si stà già preparando una petizione-proposta e l'elenco dei firmatari è già lunghissimo...».

PEPPINO ZONCA

(Titolare Tamauto che affitta e assiste in gara esclusivamente vetture Lancia Rally)

«Se i provvedimenti di Balestre sono ineccepibili da un punto di vista morale, di fronte alla morte, sono altrettanto ingiusti perché sono stati presi di getto, senza pensare. Fra le nuove Gr. A e le Gr. B come la Lancia Rally non vedo differenza né in fatto di potenza, né in fatto di sicurezza, né in fatto di costi: insomma sono stati provvedimenti presi più per tacitare l'ambiente intorno alle corse che per altro. Sono serviti a evitare la morte dei rally ma ora vanno meditati: i rally non sono solo il campionato mondiale. E se si è voluto salvare i rally ora si eviti di ucciderli in altro modo. Non vedo perché insistere su posizioni che non sono state ripetute in F.1 in seguito al caso De Angelis. Pensare alla sicurezza vuole dire pensare anche ai morti fra le assistenze costrette a corse folli per fare il loro lavoro, vuol dire reintrodurre impianti di estinzione efficienti, obbligare l'uso di roll-bar più solidi, di paratie antifluoco alle spalle dei piloti e così via: non scambiare il Gr. B con il Gr. A. Personalmente rischio la rovina: ho investito centinaia di milioni sulle Lancia Rally, come me hanno fatto in misura minore tanti altri piloti e preparatori. Mi chiedo perché debba accettare passivamente una angheria di questo genere: come la Peugeot citerò la Fisa in tribunale. In più: mi volete dire che rally saranno senza Gr. B e, di grazia, a quale Gr. A e a che costi mi dovrei rivolgere?».

meno esasperati e vetture usate con circospezione. In compenso hanno caratteristiche di assetto e frenata senza paragoni. Per ora l'unico risultato ottenuto dalle nuove regole è stato quello di fare crollare il mercato e di farci guardar male da parenti, soci e amici. Vetture pagate fior di milioni ora non le vuole più nessuno (e se l'Abarth permuterà le Lancia Rally con le Delta sarà ancora peggio) mentre si subiscono pressioni di ogni genere per smettere di correre perché ormai tutti sono convinti che sia inevitabile ammazzarsi. Mi auguro che ci si ripensi: sono innamorato della mia Lancia Rally. Ma se si dovesse insistere chiuderò bottega e mi occuperò di seguire in pista mio cugino Fabrizio nei kart».

ALESSANDRO ALESSANDRINI

(Navigatore del fratello Paolo. Corre nelle gare Cir-Open con una vettura a noleggio e un muletto di proprietà).

«Credo che la Lancia Rally sia una gran macchina: sicura dal punto di vista della guida perché molto sincera e prevedibile. Come strutture esterne è carente ma credo che basterebbe un roll-bar più robusto e un impianto di estinzione degno di tale nome per sistemare tutto. La decisione di accantonare le Gr. B è stata presa affrettatamente e credo che ci si ripenserà in partenza: sia per una questione economica sia, per una spettacolare. E poi non è che con le eventuali Gr. A, le cose migliorerebbero di molto sul piano sicurezza, anzi. Certo che se si «uccidesse» la 037 sarebbe difficile trovare una buona Gr. A e sicuramente non sarebbe né più sicura, né meno costosa».



Saranno proposte alla Csaì nuove regole a effetto immediato

L'Ancai per cambiare subito

NON SODDISFATTA delle decisioni regolamentari prese dalla Fisa e in vigore con il 1987, l'Ancai (Associazione nazionale corridori automobilisti italiani) ha rilasciato la scorsa settimana un comunicato contenente alcune indicazioni su misure di sicurezza che verranno proposte al Comitato Esecutivo Csaì di inizio giugno perché vengano rese effettive già da inizio luglio. Ecco le notizie dal testo ufficiale del comunicato.

1) Limitare la partecipazione delle vetture Gr.B oltre 2000 cc ai soli modelli di base, escludendo quindi tutte le evoluzioni del tipo posteriore all'1 gennaio 1984 — praticamente solo la Lancia Delta S4, l'Audi Quattro Sport e la Peugeot 205 T16 — in tutti i rally che si svolgono sul territorio nazionale,

traslasciando quelli con titolazione di campionati Fisa che dovranno seguire le regole internazionali.

2) Innalzare la scala pesi delle Gr.B oltre 2000, fino a unificarla con quelli delle Gr.A: ciò per ottenere una sensibile diminuzione degli spazi di accelerazione e impedire il recupero del sovrappeso dei nuovi sistemi antincendio — cinque chili di polvere estinguente nel vano motore; estintore da due chili e mezzo nell'abitacolo oltre quello già esistente di cinque chilogrammi — **imposti dalla Fisa.**

3) Approntare uno schema di comportamento e d'istruzione per consentire ai piloti partecipanti ai rally d'intervenire con efficacia su eventuali incendi verificatisi sulla propria vettura o su quella di altro concorrente.

Biasion con la Delta a Ypres

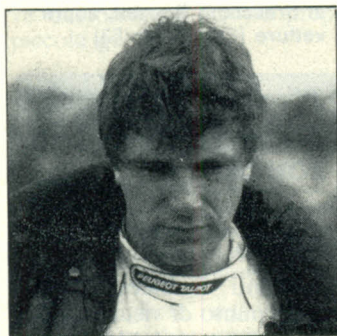
SARÀ BIASION a guidare la Lancia Delta S4 iscritta con i colori Martini al rally 24 Ore di Ypres, in programma a fine giugno e valido per l' europeo con coefficiente 3. Miki — nella foto **Photo 4** — sarà al volante di una vettura ufficiale in tutto e per tutto, seguita in gara personalmente da Giorgio Pianta e dai mezzi dell'Abarth che saranno però coadiuvati sul percorso del rally dalle forze della Tre Gazzelle, che in quella gara schiererà anche la Lancia Rally affidata al belga Snijers. Biasion sarà in Belgio subito dopo il 22 giugno, data del suo ritorno dall'Argentina dove proverà per il rally iridato in programma a inizio agosto e nel quale affiancherà Alen guidando la seconda Delta S4 ufficiale.

■ **FIOCO AZZURRO.** Un nuovo aspirante rallista è nato venerdì 23 maggio alle ore 20 per la gioia di mamma Antonella e di papà Carlo Angeli, non dimenticato ex-campione di slalom oltre che rallista, se non di successo, almeno di sicuro talento. Al giovanissimo Alessandro e ai suoi genitori vanno i migliori auguri e le felicitazioni di Autosprint.

■ **QUARTESAN.** Sarà Graziano Quartesan il pilota di punta della scuderia RallyItalia che, con sede ad Abano Terme, fa gareggiare alcuni piloti nei rally di Coppa Italia e della Coppa Alpe Adria. Oltre a Quartesan, che punterà proprio all'Alpe Adria con la sua Porsche 911 Sc, fanno parte del gruppo Bernardi, su Porsche Rs, Cattelani su Audi Quattro e Franzoso con una Ritmo 130 Abarth.

■ **VARESE.** Gli organizzatori dell'8. rally di Varese, in programma il 7-8 giugno, comunicano che le iscrizioni della loro gara sono state prolungate fino alle ore 14 del 29 maggio.

■ **LANA.** Si correrà dal 24 al 26 luglio il rally della Lana, valido per il Cir con coeff. 4 e quindi anche per l'Open. Ventotto saranno le prove speciali, delle quali le ultime dieci su sterrato, per un totale di 372 km cronometrati su un totale di 1058. È prevista anche una ronde per le Gr. N con classifica separata e montepremi di lire 2.500.000.



Forse Zanussi rischia la squalifica

NON SONO molto piaciute alcune dichiarazioni rilasciate da Andrea Zanussi a un mensile specializzato all'indomani della tragedia del Tour de Corse. Particolarmente le parole dirette a un protagonista della scena rallistica nazionale e internazionale hanno dato fastidio, tanto che, oltre alle iniziative personali di questa persona, si è anche mormorato di punire il pilota — nell'immagine **Photo 4** — con il ritiro della licenza sportiva. Gli sviluppi si conosceranno probabilmente già nel corso di questa settimana.

■ **ALESSANDRINI.** L'emiliano Alessandrini, sesto al termine del rally dell'Elba con la Lancia Rally, avrebbe voluto partecipare anche al rally dell'Appennino Reggiano e per farcela aveva già organizzato un velocissimo trasferimento via aerea da Portoferraio a Reggio Emilia. Non ce l'ha però potuta fare, in seguito al giusto provvedimento della Csaì in osservanza ai regolamenti che vogliono almeno 24 ore di pausa fra la fine di una gara e l'inizio di una seguente.

Quattro Regioni rispetta il Mundial

ANCHE SE escluso da Cir ed emarginato dal campionato europeo (per il quale mantiene comunque il coeff. 1) torna il rally Quattro Regioni con ambizioni di riscatto. La gara, la cui partenza è stata posticipata alle 22.01 di sabato 31 maggio così da consentire ai tifosi di calcio di vedere la partita della nazionale Azzurra contro la Bulgaria in Messico, terminerà il pomeriggio di domenica a Salice Terme, dopo la disputa di sei prove speciali da ripetersi due volte ognuna più il circuito di Cecima.

Un'Audi vince in America con Buffum

POCHI GIORNI dopo l'annuncio del ritiro delle sue Gr. B ufficiali dalle competizioni su strada, un'Audi Sport Quattro ha vinto con l'americano John Buffum il rally Nor'wester due settimane fa negli Stati Uniti. Buffum ha guidato la stessa vettura che nell'85 permise a Michele Mouton di vincere la salita del Pike's Peak e ha battuto facilmente la Mazda Rx7 di Rod Millen. Contrariamente a quanto fatto in Gran Bretagna, dove l'attività ufficiale Audi è stata bloccata pur essendo Mikkola ampiamente in testa all'Open britannico, sembra che negli Stati Uniti la Casa tedesca non abbia deciso di bloccare l'attività di Buffum, che peraltro non può essere definito pilota ufficiale dato che gareggia con una vettura acquistata.

Niente più Sierra Cosworth in Gruppo B

LA FORD ha definitivamente rinunciato all'idea di omologare prossimamente la Sierra Cosworth in Gr. B. La vettura, attualmente in produzione e in attesa di raggiungere quota cinquecenta vetture realizzate così da ottenere l'omologazione in Gr.A, rientrava nei piani della Casa inglese per un eventuale uso nei rally al massimo livello a fianco della Rs 200, ma il progetto è stato del tutto accantonato in seguito alle recenti decisioni Fisa.

■ **JORDAN.** Il Jordan rally, la cui ultima edizione è stata disputata poche settimane fa con la vittoria della Porsche Rothmans di Al Hajri, è stato accettato dalla Fisa come prova candidata a entrare nel calendario iridato 1987.

Turbo 16 «evoluto» già in Sicilia?

LA VITTORIA di Zanussi al rally della Lanterna potrebbe dare una mano a Claudio Berro, che la scorsa settimana a Parigi ha lungamente «spinto» perché diano al suo team la «evoluzione 2» della Peugeot 205 T16 già a partire dalla Targa Florio in programma a metà giugno in Sicilia e valida per il Cir con coefficiente 4. Parteciparvi con la «evoluzione 1» vorrebbe dire rinunciare a ogni lotta contro la Delta S4 di Cerrato, e alla Peugeot Italia si sta facendo il possibile per accorciare i tempi che prevedevano l'arrivo della vettura evoluta per il Sanremo. Una risposta definitiva arriverà da Parigi non prima di metà di questa settimana.

Premiazione alla fine del corso navigatori della scuderia pisana

Kinzica d'Oro a Montenesi



HA AVUTO un grande successo il 5. Corso per co-piloti rally organizzato dalla scuderia automobilistica Kinzica di Pisa. A termine delle cinque lezioni teoriche, condotte dal direttore Sandro Piacani, si è tenuta a Marina di Pisa una prova pratica quale esame finale per i quattordici partecipanti al corso. Tutti hanno superato brillantemente l'esame e adesso sono pronti per partecipare al loro primo vero impegno agonistico. Ai neo co-piloti sono stati rilasciati dei diplomi di partecipazione (e di idoneità) e stupendi cronometri offerti dal negozio Cesarotti. Ma il punto centrale della premiazione, svoltasi al Grand Hotel Continental di Tirrenia, è stata la consegna del trofeo Kinzica d'oro, unico riconoscimento in campo nazionale che premia ogni anno un giovane e valente co-pilota italiano. Dopo Tiziano Siviero (Kinzica d'Oro '82), Claudio Berro ('83), Mario Ferfaglia ('84) e Popy Amati ('85) quest'anno è stato prescelto il triestino Arles Montenesi — nella foto, con la giacca a quadri premiata da Popy Amati — che corre in coppia con Tiziano Chiti sulla Lancia 037 del Jolly Club. Altri riconoscimenti sono andati a Nicoletta De Dominicis (Kinzica d'Argento) attuale co-pilota di Chantal Galli su Ford Escort Rs Turbo e Sauro Farnocchia (Kinzica d'Argento Toscana) coequipier di Mauro Lenci nella 5. zona di Coppa Italia.

Ancora Visa su terra in Francia

DOMINIO delle Citroën Visa 1000 Pistes al rally Terre de Provence, terza prova del campionato francese su terra disputatasi a inizio maggio in Francia. Dietro a quella vincitrice con Bondil in 2.40'00" se ne sono classificate ben altre otto nei primi dieci posti della classifica assoluta, con Dorche-Furet secondi a 24" dal vincitore e Vergnaud-Jouant terzi a 39". Anche le due gare precedenti erano state vinte da una Visa 1000 Pistes: con Tabaton al Bruyeres e con Marteil al Premier Terre.

Tour belga ai fratelli Marreau

HA AVUTO un notevole successo il Tour de Belgique Tout Terrain, alla sua seconda edizione, con sessantacinque equipaggi classificati. La vittoria è andata ai fratelli Marreau (vittoriosi alla Parigi-Dakar nell'82) alla guida di una Renault 18 Break con il tempo di 2.15'10", davanti a Derwa-Tecamenne su Mitsubishi Pajero a 55" e Martin-Robert su Suzuki. La gara ha visto diversi battistrada, tra cui Marc Duez con una Land Rover, Marcy con una Range Rover e Derwa con una Mitsubishi Pajero e solo nella quarta giornata questo ultimo è stato battuto dai Marreau. Al quarto posto, sempre con una Mitsubishi Pajero, si è piazzato Gaston Rahier.

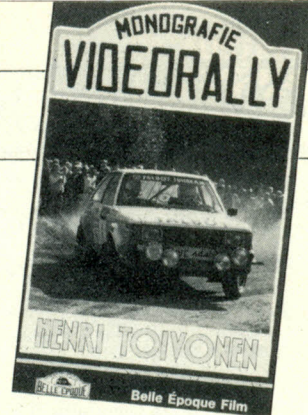
■ **ALBERTO ALBERTI.** Torna allo scoperto la scuderia Alberto Alberti, che schiererà quattro Fiat Uno Turbo nella quarta prova del campionato monomarca che si disputerà in appendice al Quattro Regioni. Sono stati recentemente presentati i quattro piloti: i tre semiesordienti Roberto Brusoni, Enrico Ravasio e Michele Casella oltre al già esperto Mauro Cantarelli, che da questa prova riprende la sua partecipazione al campionato in cui si era già distinto la passata stagione.

Rally della stampa alla Rai

DIONIGIO DIONIGI della Rai-Tv ha vinto l'undicesima edizione del Rally della Stampa - Trofeo Lombardini. La gara di regolarità, patrocinata fra l'altro dal comune di Sirmione, dalla Coca Cola e dalla Chevron, si è disputata su un tracciato di circa 800 chilometri divisi in due tappe: la prima da Sernaglia (Tv) a Sirmione, la seconda da Sirmione a Reggio Emilia e ha visto la partecipazione di una sessantina di giornalisti sotto la regia di Ercole Spallanzani. Classifica finale: 1. Dionigi (Rai-Tv) punti 154; 2. Chiodi (Epoca) 196; 3. Poggi (Gazzetta dello Sport) 233; 4. Mosconi (Il Tempo) 258; 5. Bulbarelli (Gazzettino) 284.

Stop bulgaro per Pregliasco

FRA LE fotografie arrivate dal rally bulgaro Zlatni Piassatzi disputatosi due settimane fa in Bulgaria — e valido per il campionato europeo con coefficiente 4 — questa è quella più amara per i nostri colori. Si tratta — nella **fotoHolmes** — della Lancia Rally di Mauro Pregliasco ferma in nuvola di fumo per la rottura di una valvola quando si era ancora sulle strade della cittadina di Albena, prima dell'inizio della prima prova speciale del rally. Ironia della sorte, nel momento in cui l'obiettivo ha colto la sfortuna di Pregliasco sta passando la Manta 400 dello spettacolo Fernandez, poi vincitore facile di una gara nella quale il pilota italiano non avrebbe certamente avuto molti problemi a concludere con un risultato di rilievo e quindi ottimo per la classifica di campionato.



Già pronto il film ricordo di Toivonen

È GIÀ PRONTA una videocassetta che aiuterà gli appassionati a non dimenticare Henri Toivonen. Si tratta di una monografia della catena Videorally, sarà pronta a partire dal mese di giugno e conterrà tutte le più belle immagini della carriera del finlandese scomparso al Tour de Corse, andando dai suoi esordi con una Sunbeam Avenger ai suoi recenti trionfi con la Delta S4 al Rac '85 e a Montecarlo e al Costa Smeralda di quest'anno. Il prezzo della cassetta è di 75.000 lire (85.000 con sistema Video 2000) più 5.000 per le spese di spedizione. Le richieste vanno indirizzate a: Belle Epoque di Tiziano Biasioli, via San Biagio 24, 35121 Padova; tel. 049/42440.

RALLYE ISOLA D'ELBA

2° TROFEO RALLY



EQUIPAGGIO	PUNTEGGIO					TOT.
	PARZIALE					
1. Cerrato Cerrì	13	8	18			39
2. Toivonen Cresto	-	24	-			24
3. Tabaton Tedeschini	-	-	12			12
4. Zanussi Amati	4	3	4			11
5. Bossini Pasotti	4	-	-			4
6. Bussenin Ciocca	-	-	1			1
Cunico Scalvini	-	-	1			1

Il regolamento prevede l'assegnazione di un punto per ogni prova speciale vinta, anche ex aequo ed anche in caso di ritiro prima della fine di ogni gara.

DOVE CORRIAMO

Calendario sportivo dal 29 maggio al 2 giugno 1986

29-31 maggio
Rally delle 4 Regioni
 (CECR) (coeff. 1)
 ● ● ● N-A-B
 A.C. Pavia - Piazza Guicciardi, 6
 27100 PAVIA

29 maggio-1 giugno
Rally Hessen
 (CECR) (coeff. 2)
 ● ● ● N-A-B
 ADAC Hessen - Schumanstr. 4/6
 6000 FRANKFURT 97 (Germania)

30 maggio-1 giugno
Rally de Wallonie
 (Ri) ● ● ● N-A-B
 A.C. Namur-Ardenne - 166, av.
 Jean Materne
 5100 JAMBES (Belgio)

Rally A.C. Cagliari
 (R1) ● N-A-B
 A.C. Cagliari - Via E. Carboni Bai -
 09100 CAGLIARI

31 maggio
Donau Rally
 (Ri) ● ● ● N-A-B
 VAG MSG Laichingen - Meisenweg
 8 -
 7903 LAICHINGEN (Germania)

31 maggio-1 giugno
24 Ore di Le Mans
 (CMSP) ● ● ●
 C1-C2-B-IMSA GT
 72040 LE MANS Cédex (Francia)

Trans Am a Sears Point
 (VC) ● ● ● Trans Am
 SCCA - 6750 South Emporia Street
 ENGLEWOOD Col. 80112 (USA)

Corse a Mainz Finten
 (VC) ● ● ● N-A-B-C-E-F3-FF-R5-
 Coppa Porsche
 MC Hesse - Postfach 3142
 6200 WIESBADEN (Germania)

Eurosailita di Rechberg
 (CEM) ● ● ●
 N-A-B-F3-FF-S6
 STAMK-Sektion Mürztal -
 Bundesstr.
 8712 NIKLASDORF (Austria)

Rally del Molise
 (R1) ● ● ● N-A-B
 A.C. Campobasso - Via Cavour 14
 86100 CAMPOBASSO

31 maggio-5 giugno
Rally dell'Acropoli
 (CMR) ● ● ● N-A-B
 Automobile et Touring Club de
 Grèce - 2, Messogion
 ATHENES 11527 (Grecia)

1 giugno
Eurostoriche a Brands Hatch
 (CEAS) ● ● ● AS
 Historic Sport Car Club - West
 Lodge
 NORTON (Gran Bretagna)

Budweiser 400 a Riverside
 (VC) ● ● ● STK
 NASCAR - Po Box «K»
 DAYTONA BEACH Flo. 32015 (USA)

200 Miglia di Milwaukee
 (VC) ● ● ● F. Cart-Mini
 CART - 2655 Woodward Av. - Suite
 275 - BLOOMFIELD HILLS Mich.
 48013 (USA)

Corse a Calder
 (VC) ● ● ● F.1 aus.-A
 ARDC - Annangrove Road
 ANNANGROVE (Australia)

Premio Monza F.3
 (VC) ● ● ● F.3-FFA
 A.C. Milano - Corse Venezia 43
 20121 MILANO

Salita Caprino-Spiazzi
 (Camp. Italiano) (VS)
 ● ● ● N-A-B-S6-AS
 A.C. Verona - Via della Valverde 34
 37122 VERONA

Corse a Vallelunga
 (VC) ● A-N-F2000-AS
 Vallelunga ACI Sport - Autodromo
 di Vallelunga
 00063 CAMPAGNANO DI ROMA

Salita Amatrice-Cardito
 (VS) ● N-A-B-S6
 A.C. Rieti - Via Lucandri 26
 02100 RIETI

Salita Ponte Corace-Tiriolo
 (VS) ● N-A-B-S6
 A.C. Catanzaro - Viale dei
 Normanni
 28100 CATANZARO

Cronoscalata Monte Terminio
 (VS) ● N-A-B-E
 A.C. Avellino - Viale Italia 217
 83100 AVELLINO

Rally Colli Goriziani
 (R1) ● N-A-B
 Gorizia Corse - Via Trieste 171
 34170 GORIZIA

Rally Monti Dauni
 (R1) ● N-A-B
 AC Foggia - Via Mastelloni
 71100 FOGGIA

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

Autocross alla Pista Apice
 (AC) ● Div. 1-2-3
 AMS Motoristica Sannita - Via Torre
 delle Catene 68
 82100 BENEVENTO

Sialom Città di Roccamonfina
 (SL) ● tg
 Rombò Team Napoli - Casella
 Postale 2301
 80100 NAPOLI

Sialom del Gabbro
 (SL) ● tg
 Scud. Livorno Corse - Viale Italia
 403
 57100 LIVORNO

Sialom Paesaria-Prato Guglielmo
 (SL) ● tg
 Amici del Moscato
 Corso Matteotti 1
 12051 ALBA (Cuneo)

Sialom Borzoli-Scarpino
 (SL) ● tg
 Scud. Valpolcevera - Via Croce
 Rossa 6/R
 16164 PONTEDECIMO (Genova)

Sialom Città di Partanna
 (SL) ● tg
 Sporting Club Partanna - Via XX
 Settembre 17
 91028 PARTANNA (Trapani)

Sialom a Idro
 (SL) ● tg
 Team Mille Miglia - Via Marsala 35
 25199 BRESCIA

1-2 giugno
Euroautocross a Mölln
 (CEAC) ● ● ● Div. 1-2-3
 MSC Mölln - Wasserkrügerweg 8
 2410 MÖLLN (Germania)

Le gare rinviate e annullate

1 giugno **Lady Rally** rinv. a d.d.d.
Autocross a Bordano annullato

LEGGENDA		CEA	Europeo autocross	FR	Formula Renault	RN	Rally nazionali
● ● ●	Internazionale	CER	Europeo rallycross	FVw	Formula Volkswagen	RC	Rallycross
● ●	Naz. a part. straniera	CRMO	Camp. rally Medio Oriente	FM	Formula mondiale	R5GT	Renault 5 GT Turbo
●	Nazionale	CRCA	Camp. rally cont. Africano	F2	Formula 2	RAIPine	Renault V6 Turbo Europa
CMF1	Mondiale F.1	CVP	Camp. produzione	F3	Formula 3	SL	Sialom
CMSP	Mondiale prototipi	AC	Autocross	E	Formula libera	S6	Sport gruppo 6
CMR	Mondiale rally	AS	Autostoriche	FS	Fuoristrada	SN	Sport nazionale
CIF 3000	Camp. Int. F. 3000	Club	Gare club	A	Gruppo A	S2000	Sport 2000
CFCART	Campionato F. Cart	DGT	Dragster	B	Gruppo B	STK	Stock car
CIMSA	Campionato Imsa	FFA	Formula Fiat Abarth	C	Gruppo C	TUNO	Trofeo Fiat Uno
CET	Europeo turismo	FF	Formula Ford 1600	N	Gruppo N	Tg	Tutti gruppi
CECR	Europeo rally	FSF	Formula Super Ford	R1	Rally internazionali	VG	Velocità su ghiaccio
CEM	Europeo montagna	F2000	Formula 2000	R1	Rally 1. serie	VS	Velocità salita
CEAS	Europeo autostoriche	FP	Formula Panda	R2	Rally 2. serie	VC	Velocità circuito

AUTOSPRINT - Il settimanale da corsa - Anno XXVI N. 22 del 27 maggio-2 giugno 1986

CONTI EDITORE S.p.A. - Direttore responsabile: **CARLO CAVICCHI**
ABBONAMENTI: ITALIA annuale L. 84.000, semestrale L. 43.000. ESTERO via terra o mare L. 140.000, via aerea: Europa e bacino mediterraneo L. 180.000, Africa L. 240.000, Americhe L. 250.000, Asia L. 250.000, Oceania L. 330.000.

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

PREZZI ALL'ESTERO: Australia Doll. 1,50 - Austria Sc. 65 - Belgio Bfr. 90 - Canada C. Doll. 4 - Danimarca Dkr. 32 - Francia Fr. 22 - Germania Dm. 8,50 - Grecia Dr. 430 - Inghilterra Lgs. 2,10 - Lussemburgo Lfr. 88 - Malta Cm. 45 - Olanda Hfl. 9 - P.to Monaco Fr. 22 - Spagna Pts. 375 - Svizzera Sfr. 6,50 - Svizzera Canton Ticino Sfr. 5 - Sud Africa Rand 6,75 - USA Doll. 3,50.

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 - Sydney; 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 Paolo; 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: Ovidio Ermanos, Agencia De Publicaciones S.A. Chimborazo Sili Y Luque, Guayaquil; Francia: C.C.E.I., 107, rue Réaumur, 75002 Paris; Francia del Sud: Presse Diffusion S.A., Rue de Millo, Monaco Principato; Germania: W.E. Saarbach G.m.b.H., Postfach 10 16 10, Follenstrasse, 2, 5000 Koeln, 1; Grecia: The American, Book & News Agency 387, Vouliagmenis Avenue, Ilioupolis-Athens; Inghilterra: Spotlight

Magazine, 1 Benwell Road, London N7 7AX; Iran: Zand Bookshop, 6/7 Karimkhan Zand Avenue, Teheran; Iranian Amalgamated Distribution Agency Ltd., 151 Klaban Soraya, Teheran; Jugoslavia: Prosveta, Terazije 16, Beograd; Lussemburgo: Messageries Paul Kraus 11, rue Christophe Plantin, Boîte Postale 2022, 1022 Luxembourg; Malta: Miller Distributors Ltd., M.A. Vassalli Street, Valletta; Olanda: Van Dittmar B.V., Oostelijke, Handelskade 11, 1019 Amsterdam; Pakistan: Indus River Contractors, Tarbela Dam Colony, District Abbottabad, Pakistan; Portogallo: Armando Loureiro Pereira LDA., Rua Rodrigo De Fonseca 135-5 E, Lisboa 1; Principato di Monaco: Presse Diffusion S.A., 7, Rue de Millo, Monaco; Spagna: Sociedad General Espanola de Libreria, Avenida Valdelelparra 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; Schmidt-Agencie AG, Sevogelstrasse, 34, 4002 Basel/Svizzera; Svizzera Canton Ticino: Melissa S.A., Via Vegezzi 4, 6901 Lugano; Turchia: Yabancı Basin Tevziat, Barbados Bulvari 51, Besiktas-Instanbul; Uruguay: D.I.S.A., Julio Herrera Y Obes 1626-28-30, Montevideo; Julio Nunez, Avenida Gonzalo Ramirez 1393, Montevideo; U.S.A.: Speedimpex U.S.A. Inc., 23-16 40th Avenue, Long Island City N.Y. 11101; Venezuela: Edital Car. Calle Negrin, Ed. Davaola, Planta Baja, Caracas.

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

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

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