

AUTO SPRI

37

**LAUDA
COLLAUDATORE
IN FORD?**

IL SETTIMANALE DA CORSA
Anno XXV - N. 37 - 10-16 settembre 1985 - L. 1.800
Sped. in abb. postale gr. 11/70



Foto Amaduzzi

PROST

SCRIPTUM

**CONTRO LA MCLAREN NON C'È
NULLA DA FARE**

SOMMARIO

1637 IL CHIAMATE
 cliente del distretto di Bologna e Milano
 servizio quotidiano d'informazione sull'attività motoristica in collaborazione con la SIP
 OPPURE (051) 997997
 Se di altro distretto

AUTO SPRINT

n. 37
 Anno XXV
 10-16
 settembre
 1985

Direttore responsabile
CARLO CAVICCHI

Caporedattore
Roberto Guglielmi

Inviati speciali
Marino Bartoletti
Giancarlo Cevenini

Capi servizio
Daniele Buzzonetti
Alfredo Maria Rossi

Redattori
Roberto Boccafogli, Diego Forti,
Cesare Maria Mannucci,
Franco Nugnes, Guido Schittone

Impaginazione
Morena Albertini, Giordano Capelli,
Franco Rossi

Collaboratori: Carlo Massagrande (industria e P.R.), Giorgio Piola (Tecnica), Alessandro Stefanini, Lino Manocchia (USA). **Servizi speciali:** Roberto Argenti, Luca Bartolini, Paolo Ciccarone, Adriano Cimarosti, Massimo Clarke, Bob Constanduros, Gérard Crombac, Cesare De Agostini, Roberta Gremignani, Martin Holmes, Thomas M. Imhof, Jeff Hutchinson, Walter Leverone, Pietro Libro, Maurizio Masini, Giovanni Paterlini, Ian Phillips, Ezio Pirazzini, Charles G. Proche, Maurizio Ravaglia, Sergio Remondino, Nigel Roebuck, Gianni Rogliatti, Roberto Teso, Tommaso Tommasi. **Segreteria di Redazione:** Marisa Imbrogno. **Segreteria esteri:** F. Gigi Rueckert. **Archivio e ricerche:** Ettore Mingardi.

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.

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 Fizzonasco di Pieve Emanuele (MI) via Calabria 23, tel. 02/90.72.20.27-8-9, telex 312597 Me-xint-I

Pubblicità: Concessionaria A. Manzoni & C. S.p.A., 20143 Milano, via Villorosi 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

IFEG AUTOSPRINT
 IL SETTIMANALE DA CORSA
 FONDATA NEL 1961

CONTI EDITORE

Direttore editoriale
ITALO CUCCI

Accertamenti
 Diffusione Stampa
 Certificato n. 696



12
 Un ricordo di Bellof con un articolo scritto da Stefan dopo una prova della Tyrrell 014

FORMULA 1

Il Gp d'Italia dai nostri inviati	4
Prossimo Gp: Belgio	34

IL PERSONAGGIO

Rory Byrne	20
------------	----

L'INTERVISTA

Lamberto Leoni	42
----------------	----

SPECIALI

L'addio a Bellof	12
Adelaide: ecco il Gp d'Australia	28
Dolomiti: una coppa in frak	100

RALLY

L'altra faccia del 1000 Laghi	82
Fantastica corsa per ricordare Bettega	88



20
 Il personaggio: Rory Byrne rivela i segreti delle sue creazioni

SULLA STRADA

Autotest: nuovi modelli Bmw serie 3	92
-------------------------------------	----

LE GARE DELLA DOMENICA

F. 3/Forini conquista Monza	76
Coppa Europa Renault: trionfa Lammers	80
Euroturismo: Walkinshaw a Silverstone	124
Domenica Sprint	107-122

RUBRICHE

Tuttevelocità	75
Auto compravendita	97
Tuttestero	103
Self service (posta)	104
Tutterally	123
Dove corriamo	127



124
 Euroturismo: Walkinshaw con la Rover s'impone a Silverstone

Protagonisti di ieri e di oggi

PIÙ DI DUE ORE dopo la fine delle prove cronometrate di sabato, una muraglia umana si schiacciava ancora contro i cancelli e le barriere del paddock di Monza. Giovani e meno giovani urlavano a Michele Alboreto di venire fuori dal van della Ferrari per una stretta di mano, un augurio, un incitamento da trasmettere a suon di pacche sulle spalle. Gli occhi di questi appassionati scattavano a destra e a manca cercando il campione nei paraggi, il divo da applaudire. La passione in quel momento superava i livelli massimi trasformandosi in overdose da Gran Premio ed è stato in quel momento che, a fatica, si è fatto largo Alan Jones. Nello splendore dei suoi attuali 89 chili è passato completamente inosservato senza nessuna richiesta d'auto-grafo, senza essere additato da lontano, soprattutto senza essere riconosciuto. Sic transit gloria mundi. Il 14 settembre 1980, finendo dietro a Piquet su questo circuito, l'australiano, allora alla Williams, era matematicamente campione del mondo...



VENTIQUATTRO ore dopo anche il Gran Premio, non solo le prove, era terminato e la muraglia del giorno prima si era moltiplicata come i pani e i pesci della famosa parabola. Per il Presidente del Consiglio Craxi, salito sul podio dei vincitori, il colpo d'occhio deve essere stato indimenticabile, specie adesso che riempire le piazze diventa sempre più arduo per i nostri politici. Erano in tanti, i più ad applaudire, gli ultimi tenaci «ultras» a fischiare, il grande dominatore della stagione '85, quell'Alain Prost che, con la sua eccezionale McLaren, ha forse definitivamente frantumato gli ultimi sogni dei ferraristi proprio sulla pista di casa del generoso, ma impotente, Alboreto. Magari anche Prost, tra cinque o sei anni, passerà inosservato tra la folla monzese alla ricerca di altri idoli da venerare. Per intanto, però, il piccolo francese si è tolto una bella soddisfazione. Contro i fischi del passato e contro l'appiccicaticcia malasorte. La matematica non è ancora dalla sua parte, ma la logica sì. La paura è che ora se ne stiano convincendo anche a Maranello.

Carlo Cavicchi



IN COPERTINA/Monza dimezza i sogni Ferrari

ORMAI È SCRITTO

La schiacciante superiorità della McLaren ha dato la possibilità a Prost di mettere una seria ipoteca sul mondiale. Solo un exploit quanto mai imprevedibile potrebbe rimettere Alboreto in corsa per il titolo

di Daniele Buzzonetti

MONZA — La calda, enorme, strabocchevole folla di Monza ha avuto la sensazione che per Michele Alboreto il campionato mondiale sia terminato al 49. giro del Gran Premio d'Italia. In realtà, fin dal primo giorno di prove si era capito che il lungo e ammirevole lavoro della Ferrari

non sarebbe stato sufficiente per battere la McLaren-Porsche di Alain Prost. La macchina di Maranello è apparsa sì migliorata rispetto ai «sofferti» Gp d'Austria e Olanda, ma globalmente non è stata nemmeno aiutata dalla fortuna come è accaduto di

segue



Una foto emblematica che sintetizza la sconfitta di Michele: «Albo out», dice il cartello, «Alboreto è fuori», fuori dal Gp d'Italia, ma anche fuori — è quasi — dalla corsa per il titolo (Attualfoto)

Ormai è scritto

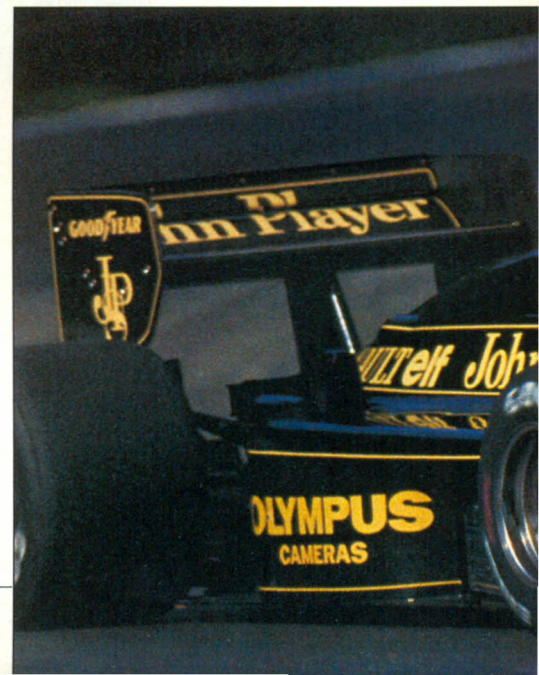
segue

recente. Si sapeva che a Monza dovevano servire soprattutto tre componenti per vincere: motore, freni e gomme. Per i primi due «particolari» la velocità massima di Alboreto nelle prove libere della mattina di domenica (con serbatoi pieni) e le staccate delle due 156/85 prima delle chicanes «a imbuto», nulla da obiettare. Disastro assoluto, invece, in fatto di gomme. Le nuove sospensioni e l'aerodinamica modificata hanno permesso di migliorare i tempi effettivi sul giro ma con grossi dubbi sul risultato alla distanza. Sia con le gomme «E» da qualifica che con le meno morbide «C» (utilizzabili anche in gara), le Ferrari riuscivano a percorrere pochissima strada per poi fermarsi con terribili buchi soprattutto sul posteriore sinistro. È il motivo per cui Michele Alboreto è partito solo in quarta fila mentre in corsa ha dovuto scegliere una soluzione estremamente prudente. È partito con quattro gomme «B» piuttosto dure: scelta operata anche da Prost e da De Angelis ma con ben differente motivazione, soprattutto per il pilota della McLaren. Dall'alto della supremazia della vettura, Prost sapeva che non sarebbe stato costretto a fermarsi ai box per il cambio. Un vantaggio non da poco (anche se, come vedremo, ha rischiato molto con Rosberg «gommato» morbido) mentre Michele non solo non ha potuto girare con tempi eclatanti (a parità di «scarpe» Prost ha ottenuto 1'29"714 contro l'1'30"163 di Michele) ma è stato costretto a fermarsi per sostituire i quattro pneumatici al 27. giro. Successivamente il pilota della Ferrari ha cercato di difendersi per portare a casa almeno qualche punto. Si è portato fino in quinta posizione ma alla fine ha ceduto il motore: il diciannovesimo della serie dal Gp di Francia in avanti. Una stagione iniziata bene e che comunque aveva permesso ad Alboreto di difendersi per sei mesi. Poi l'antica supremazia della McLaren si è fatta risentire inesorabilmente. Il quinto posto di Johansson non può certo consolare il team del «Cavallino» mentre Prost è uscito da Monza con il sorriso finalmente sulle labbra. Non ha fatto una corsa apparentemente eccezionale o almeno non sempre di attacco; cosa d'altronde che non gli è stata possibile a causa delle gomme dure. In ogni caso se Rosberg non fosse stato costretto a fermarsi nel finale, non avrebbe potuto portare a casa il punteggio pieno. Avrebbe dovuto accontentarsi di sei punti: tanti nei confronti di Alboreto ma pochissimi se il ferrarista avesse potuto ancora una volta finire tra i primi sei.

PROST dunque solo fortunato e ancora una volta poco «tattico»? Si potrebbe discutere a lungo ma certo il francese ha rinunciato al «colpo gobbo» o forse non



ha potuto tentare il rischio. Fatto sta che si è ritrovato in testa quando Rosberg è stato costretto a fermarsi al box per via delle gomme ma non ha potuto evitare poi la successiva rimonta. E negli ultimi giri i suoi tempi sono paurosamente diventati alti: solo perché Piquet era lontano? Le sue gomme però erano in cattive condizioni e sarebbe stato il colmo se avesse dovuto cedere posizioni pur con gomme «B» e nei confronti di chi si era fermato per il cambio. La prossima settimana il Gp del Belgio si annuncia problematico per la Ferrari mentre la McLaren potrebbe approfittare dell'attuale stato di grazia. Certo con la macchina di Prost, perché se Lauda ritroverà in Belgio una McLaren simile a quella di Monza, potrebbe anche stare a casa. Incredibile che in un team tanto perfetto, accada che il campione del mondo debba ritirarsi per vibrazioni generali della scocca tali da non poter evitare



Questione di gomme

MONZA - Sabato mattina, in occasione della seconda giornata di prove, è arrivato a Monza anche l'avvocato Giovanni Agnelli. Voleva dare una carica particolare a Michele Alboreto che cercava di ottenere un tempo di qualificazione in grado di permettergli di partire davanti a Prost. Solo così avrebbe potuto tentare di difendersi dall'attacco di Alain Prost ma non c'è stato tipo di gomma (tra morbide e semi-morbide) in grado di fare scendere i tempi delle Ferrari. Anche in occasione delle prove libere della settimana precedente, il fenomeno di «laminazione» aveva condizionato i tempi di Alboreto ma il team ha cercato ugualmente di essere ottimista. Forse non c'era nulla da fare in così breve tempo, fatto sta che anche in corsa Alboreto ha dovuto «vivacchiare», dovendo prevedere anche un cambio, pur con gomme non morbide. Un problema che per la Casa di Maranello è ricorrente e non occorre certo risalire al 1959 (anno in cui Moss con un motore meno potente sbaragliò le Ferrari grazie alla possibilità di non cambiare pneumatici) per ritrovare analogie. Sempre per le gomme, è stata condizionata la corsa di Senna. Il brasiliano con un «giro folle» aveva ottenuto la pole position e certo non avrebbe potuto mantenere un ritmo analogo in corsa. È partito con gomme «prudenti» ma con una staccata inutile su Rosberg che era ormai davanti si è in parte precluso le possibilità di essere protagonista. Una irruenza inutile da parte di un campione che però commette anche errori e che tende talvolta a strafare. □

Prost (a sinistra, FotoColombo), vincendo a Monza, si è messo in tasca una bella fetta di mondiale: sono 12 i punti di vantaggio su Alboreto mentre mancano quattro Gran Premi. Discreta la prova di De Angelis (sotto, FotoVillani) giunto sesto e primo degli italiani mentre ancora delusioni per le Alfa (a destra, Amaduzzi) nonostante la bella partenza



la piegatura di un baffo anteriore in rettilineo! Che sia iniziato il famoso aiuto a Prost, negato dal team in Olanda?

A MONZA, comunque, il grande protagonista è stato ancora una volta Keke Rosberg. Grazie anche al solito Honda «monstre», ha preso subito un vantaggio considerevole e pur con il cambio di gomme non avrebbe nemmeno faticato troppo a vincere. Purtroppo il V6 giapponese è ancora fragile e il finlandese può solo collezionare ritiri in serie. Ha tenuto invece «botta» l'altro motore «cattivo» del mondiale F.1: il Bmw della Brabham. Piquet ha corso benissimo e aveva scelto gomme Pirelli in grado di fargli disputare l'intero Gp senza sosta. Invece è rimasto invischiato nel gruppo nei primi giri e le gomme si sono deteriorate in modo anormale. Dopo il cambio inevitabile ha

segue



Sursum cordola

«De Cesaris, chi era costui?», si domandava Don Bernondio, girando per il paddock di Monza, tenendo il segno con un dito nel libro giallo della Fisa. Proprio in quel momento gli si avvicinarono due figuri che dissero: «Questo ingaggio non s'ha da fare». «Potete starne Surer» ribatté il povero curato. Fino all'ultimo momento prima del via, nel box Minardi c'è stato un gran movimento: si cercava affannosamente un'oliva, una scorzetta di limone o almeno un po' di seltz per dare gas al Martini, ma nonostante l'intervento del barman della sala stampa non c'è stato nulla da fare. Non è rimasto che consolarsi con un'albanina frizzante. Anche perché si è scoperto che i dischi di Raul Casadei non frenano niente bene. La Beatrice ha fatto esordire a Monza la sua vettura, chiamando Alan Jones per guidarla: lo sventurato rispose. La permanenza in Spagna ha ormai condizionato Niki Lauda che, dopo il suo ritiro, si è esibito in una notevole «veronicas» per evitare i giornalisti. L'austriaco ha solo detto: «Non successo nulla: è tutto a Prost». Piercarlo Ghinzani ha ancora dovuto rimandare il suo esordio sulla Toleman, nel senso che neppure stavolta è riuscito a completare almeno il primo giro. Il pilota ex Osella si è consolato dicendo «Iride bene chi iride ultimo...» La Ferrari, dopo aver ingaggiato il nuovo allenatore, lo svedese Johansson, a lungo conteso dal senatore Viola, ha deciso di passare al gioco a zona. Purtroppo anche Prost ha fatto la stessa scelta tattica solo che lui, anziché la zona mista, pratica la zona punti...

Alfredo Maria Rossi



Streiff e Jones (in alto, foto Amaduzzi) protagonisti di due debutti: il primo al volante della Ligier; il secondo ha portato in gara per la prima volta la Beatrice. Sopra, Rosberg e Mansell protagonisti di una partenza a razzo che ha ribadito la superpotenza dei motori Honda. A sinistra, Prost tenta di doppiare Alboreto, ma non ci riesce (Villani)

Ormai è scritto

segue

rimontato ma in ogni caso non avrebbe mai potuto raggiungere Prost. Come Senna e De Angelis d'altronde. Il brasiliano della Lotus ha avuto una zampata da grande campione in prova, ottenendo la pole-position grazie al telaio ma soprattutto in virtù di una guida eccellente. Chi lo ha visto a Lesmo nel giro fatidico, è rimasto strabiliato. Poi in corsa ha rovinato un po' tutto tentando un attacco a Rosberg in prima variante. Il finlandese era partito meglio e Senna ha rischiato perfino l'incidente. Di sicuro le sue gom-

me (due «A» durissime sulla sinistra e due «B» sulla destra) non sono uscite bene dalla escursione sulla terra e sui cordoli, tanto che anche Mansell lo ha subito superato grazie anche ad una scelta di gomme più «morbida». Poi ha corso un po' di rimessa, tanto che De Angelis (con quattro gomme «B») è stato a lungo davanti a lui prima di dover essere rallentato per un consumo anomalo di un motore tra l'altro un po' asmatico. Tra gli altri, solita giornata nera per le Euro-Alfa nonostante il prodigarsi dei piloti. Il futuro è davvero oscuro per il team lombardo. Vedremo cosa riserveranno i giorni a venire. □



Per gli altri servizi sul Gp d'Italia vi rimandiamo a pagina 49

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.

Riunione del Comitato Esecutivo

IL COMITATO Esecutivo della CSAI si è riunito presso l'Autodromo di Monza il giorno 29 agosto 1985, ed ha adottato le seguenti decisioni:

1) **RIUNIONI PER LA REGOLAMENTAZIONE NAZIONALE 1986.** La CSAI ha programmato le seguenti riunioni per stabilire la Regolamentazione Nazionale 1986.

- Riunioni provinciali e regionali a cura dei propri Delegati: entro il **15 settembre p.v.**
- Riunioni delle Sottocommissioni per esaminare le proposte avanzate attraverso le riunioni provinciali e regionali nonché le proposte formulate da tutte le categorie di licenziati rappresentate nel Consiglio Sportivo Nazionale: entro il **25 settembre p.v.**
- Consiglio Sportivo Nazionale: **27 settembre** a Modena. Il CSN è riservato, oltre che ai suoi componenti, ai Delegati Sportivi di AC ed ai componenti delle Sottocommissioni.
- Il Comitato Esecutivo approverà il 15 ottobre

p.v. le proposte definitive della regolamentazione Nazionale 1986.

2) **GIUDICE SPORTIVO.** Su conforme parere del Tribunale Nazionale d'Appello è stata approvata la seguente aggiunta all'Art. 130/A del Regolamento Nazionale Sportivo: «Per la validità della decisione è necessaria la presenza di almeno due componenti il collegio che, in caso di assenza o impedimento del Presidente, è presieduto dal Consigliere più anziano. Le decisioni vengono adottate a maggioranza; in caso di parità, prevale il voto di chi presiede.

3) **LICENZE COSTRUTTORI.** Su proposta della sottocommissione Tecnica le seguenti ditte potranno richiedere alla CSAI la licenza di Costruttore: «CO.ME.PRE» - Settimo Milanese (MI); «BRANCA AQUILINO» - Buscate (MI); «CARMA F.F.» - Ciserano/Zingonia (BG); «AUTOFFICINA QUADRIFOGGIO» - Firenze; «GOTTIFREDI KRAFT WERK» - Calco (CO).

4) **NUOVA TABELLA FONDO ASSISTENZA CORRIDORI (FAC) CON DECORRENZA 1986.** La nuova tabella dei contributi che il FAC potrà richiedere agli Organizzatori di gare automobilistiche per i vari settori di attività sono le seguenti:

	Contributo da versare al FAC
Velocità in circuito	
F. 1	L. 1.000.000
F. 3000	L. 450.000
F. 3	L. 400.000
F. Fiat Abarth	L. 350.000
F. Panda/Monza	L. 50.000
Endurance (Campionati internazionali)	
Turismo (Campionato Europeo)	L. 250.000
Sport	L. 200.000
Vetture di produzione (Gruppi N, A, B)	
Trofei di Marca (Renault, Peugeot, Metro, ecc.)	L. 180.000
Gare Club	L. 50.000
Velocità in salita	
Campionato Europeo	L. 200.000
Campionato Italiano	L. 150.000
Coppa CSAI	L. 80.000
Gare non titolate	L. 50.000

Rallies	
Campionato Italiano coeff. 4	L. 400.000
Campionato Italiano coeff. 3	L. 300.000
Campionato Italiano coeff. 2	L. 100.000
Campionato Italiano coeff. 1	L. 80.000
Rallies Internazionali non titolati	L. 80.000
Rallies di 1. Serie (internaz. e naz.)	L. 80.000
Rallies di 2. Serie	L. 50.000

Cross e Competizioni Speciali	
Campionato Italiano Autocross	L. 60.000
Gare non titolate di Autocross	L. 30.000
Slalom	L. 50.000
Competizioni su piste ghiacciate	L. 50.000

Autostoriche	
Velocità in circuito	L. 100.000
Velocità in salita e Rallies	L. 80.000
Regolarità	L. 50.000

Fuoristrada	
Campionato Italiano	L. 80.000
Gare non titolate	L. 50.000

Notiziario Karting

COPPA FIK DELLE REGIONI: SQUADRE E CONDUTTORI AMMESSI. A parziale rettifica dell'art. 4 della Coppa delle Regioni pubblicato a pag. 33 del Notiziario n. 2/K si precisa che ogni Regione può partecipare alla Coppa stessa con una sola Squadra composta da un numero massimo di due piloti per categoria. La limitazione delle quattro categorie per Squadra è da considerarsi scaduta ed è quindi da depennare. Com'è noto, l'edizione 1985 della Coppa FIK delle Regioni si svolgerà sulla Pista Romena di San Giuseppe di Comacchio nei giorni 19 e 20 ottobre 1985.

100 CADETTI - SCHEDA DI OMOLOGAZIONE MOTORE PARILLA TG 14. Nelle norme integrative al Regolamento Tecnico della categoria facenti parte della scheda di omologazione dei motori Parilla TG 14 cl. 100 cc. Cadetti, è riportato, al punto 4 — Cilindro, che «in caso di alesaggio superiore la quota di 43.3 risulterà maggiorata». Si precisa che la predetta quota risulterà maggiorata fino a mm. 0,6 comprensivi delle tolleranze già indicate nel disegno in fiche.

CAMPIONATO DEL MONDO 135 FORMULA K. Il 21 e 22 settembre 1985 a Parma, sulla Pista San Pancrazio, si svolgerà la prova unica del Campionato del Mondo Karting della cl. 135 cc. Formula K. Il programma prevede le prove ufficiali cronometrate e le batterie eliminatorie per sabato 21 settembre con inizio, rispettivamente, alle ore 9 e alle ore 11 e le finali per domenica 22 settembre con inizio alle ore 14,30. Parteciperanno 70 piloti in rappresentanza di 18 Paesi, fra i quali il Giappone, il Messico, l'Argentina, gli Usa e Hong Kong. Tra gli iscritti figurano i più forti piloti del momento: Michele Wilson (campione del Mondo in carica) e Jorn Haase che difenderanno i colori italiani, i danesi Tom Kristensen e René Boellngtoft, il tedesco Marting Bott (di recente laureatosi campione europeo di F. K.), i francesi Yvan Mueller e Pascal Garbe, l'inglese Richard Weatherley, gli olandesi Michael Vacirca e Peter de Bruyn, lo svedese Lars Forsman e tanti altri fra cui ancora gli italiani Eddy Benetti, Giovanni Bonanno, Giuseppe Bugatti e Gianni Morbidelli.

CALENDARIO 1985 - VARIAZIONI.

- 13-15/9 Parma K.C., Campionato del Mondo 135 F. K: rinvio al 19-22/5.
- 15/9 Ferrari Club Cavezzo (MO), Circ. citt. di Cavezzo: annullato.
- 15/9 Com. Organizzatore Pista Le Sirene, Cavagliè (VC), gara sulla Pista Le Sirene: annullata.
- 15/9 Sc. Enna Corse, gara sulla Pista di Pergusa: nuova iscrizione.
- 15/9 A.S.K. Abbasanta (OR), gara sulla Pista di S. Caterina: nuova iscrizione.
- 15/9 K.C. Pista Happy Valley, Pinarella di Cervia (RA): nuova iscrizione.
- 15/9 K.C. Grugliasco (AT), circ. citt. di Grugliasco: nuova iscrizione.
- 21-22/9 Soc. «Il Sagittario» (LT), Pista «Il Sagittario», campionato Italiano cl. 125 cc. Junior: anticipato al 14-15/9.
- 22/9 K.C. Bastia, circ. citt. di Spoleto (PG): nuova iscrizione.
- 29/9 K.C. Fabriano (AN), circ. citt. di Fabriano: nuova iscrizione.

PROVEDIMENTI DISCIPLINARI.

Carinci Gabriele: sospensione di complessivi 45 giorni decorrenti dal 3/9/85 per comportamento scorretto verso altro conduttore e per mancata osservanza della bandiera nera (circ. citt. Villa Rosa di Martinsicuro, Teramo, 4/8/85).

Nicolini Eros: sospensione di complessivi 90 giorni decorrenti dal 3/9/85 per comportamento scorretto del genitore verso un Ufficiale di Gara e per mancata presentazione del kart in parco chiuso (circ. citt. Zoppola, Pordenone, 14/7/85).

Ruggeri Tullio: sospensione di 30 giorni decorrenti dal 3/9/85 per comportamento irrispettoso verso gli Ufficiali di Gara (circ. citt. Sarsina, Forlì, 21/7/85).

Salvador Duilio: sospensione di un mese decorrente dal 3/9/85 per comportamento offensivo verso gli Ufficiali di Gara (circ. citt. Maiano, Udine, 28/7/85).

Sorgato Gilberto: sospensione di quattro mesi decorrenti dal 3/9/85 per comportamento scorretto verso gli Ufficiali di Gara e per essere passato a vie di fatto contro un altro conduttore (circ. citt. Gruaro, Venezia, 4/8/85).

Visentin G. Carlo: sospensione di un mese decorrente dal 3/9/85 per comportamento offensivo verso gli Ufficiali di Gara (circ. citt. Maiano, Udine, 28/7/85).

COMUNICATO FEDERAZIONE ITALIANA CRONOMETRISTI


La Federazione Italiana Cronometristi ha comunicato di aver revocato la delibera relativa alla sospensione dei servizi di cronometraggio, dal 5 al 20 ottobre 1985. In tale periodo tutti i servizi di cronometraggio avranno regolare svolgimento. La comunicazione della CSAI n. 5e/535 del 10/7/85 agli organizzatori interessati deve essere pertanto ritenuta nulla.

VARIAZIONI DI CALENDARIO al 3 settembre 1985

29 settembre: AC Pescara - 23a cronoscaltata Svolte di Popoli-Coppa CSAI Montagna 2a zona - (recupero della gara annullata il 15 agosto).

13 ottobre: AC Caltanissetta - la cronoscaltata Gela/Butera - **ANNULLATA**

13 ottobre: AC Siracusa - Coppa Belmonte/Città di Avola - (recupero gara dal 14/4)



Abbiamo voluto ricordare con un articolo autografo il pilota tedesco tragicamente scomparso a Spa

L'ultimo test di Stefan

Bellof aveva condotto al Nürburgring un test un po' particolare con la nuova Tyrrell e poi aveva scritto un «pezzo» non solo tecnico. Autosprint vuole salutare il pilota tedesco pubblicando integralmente l'articolo. Una maniera diversa di ricordare un campione, un uomo semplice sempre disponibile a nuove esperienze



Stefan Bellof, negli ultimi giorni di luglio, aveva effettuato alcuni test sulla sua nuova Tyrrell 014 uguali a quelli che di solito si fanno su vetture di serie: slalom, prove di frenata, accelerazioni, ecc. Test piuttosto singolari per una F.1 sui quali Stefan aveva poi scritto il pezzo che vi proponiamo



Questo è il mio bolide

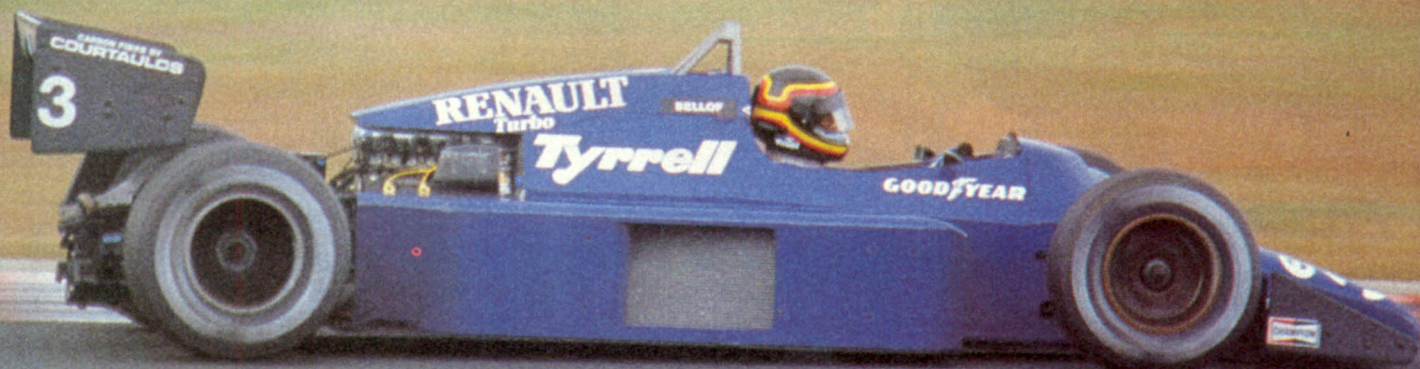
di Stefan Bellof

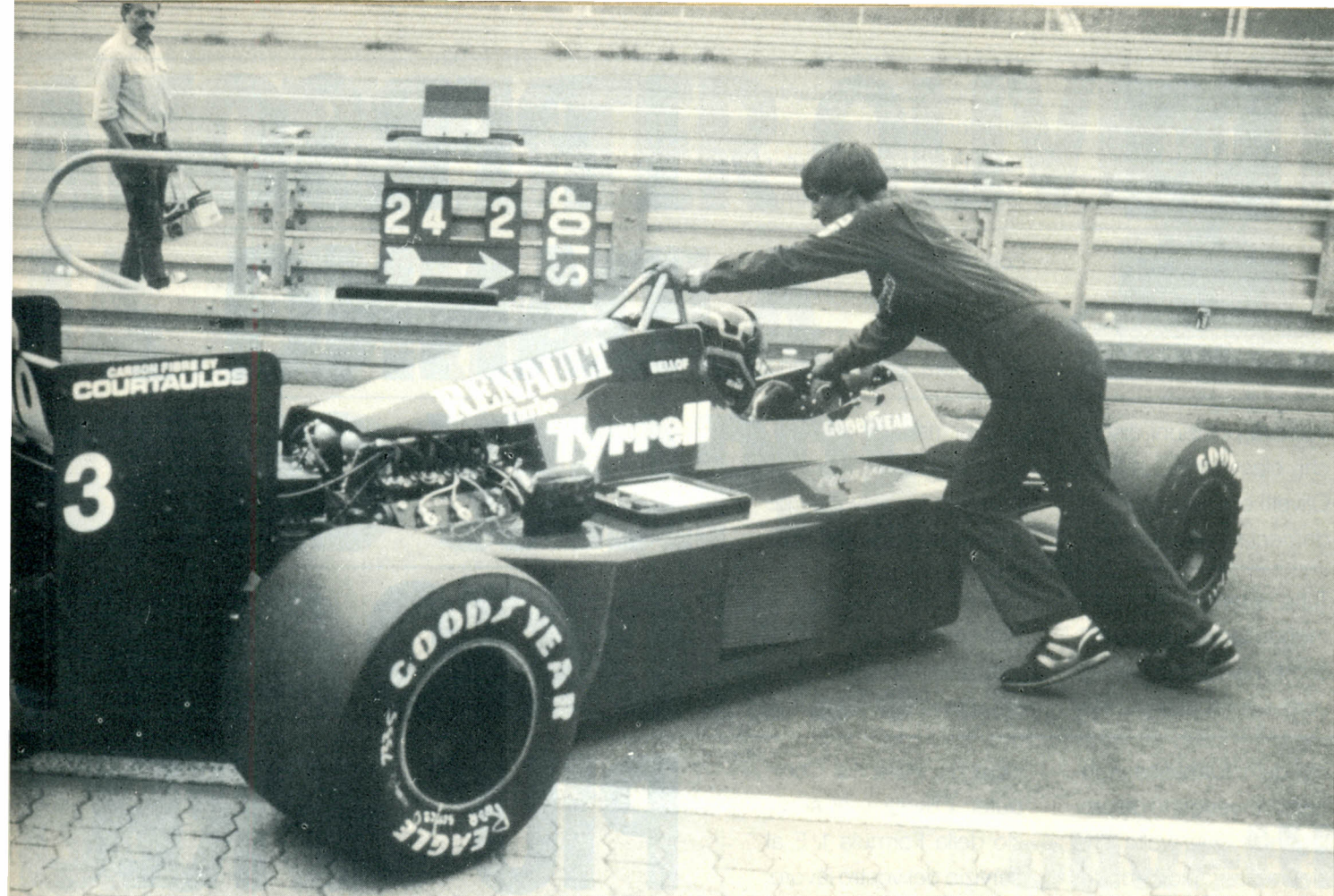
AMMETTO che la prima impressione è stata un po' deludente. Eccola lì la Tyrrell 014, quasi identica alla precedente. Blu, nei colori di scuderia del mio team manager Ken Tyrrell, con il frontale praticamente uguale e le sospensioni praticamente uguali a quelle della 012. Le differenze rispetto alla vecchia macchina col Cosworth stanno soprattutto all'interno dell'involucro di fibra di carbonio. A sinistra e a destra dell'abitacolo, in

segue



Ultima settimana di luglio: Tyrrell (sopra) accetta di «prestare» una 014 e si reca al Nürburgring per svolgere test un po' particolari. A condurli è Bellof, alla sua prima uscita col turbo Renault. Stefan, sempre disponibile a nuove iniziative, aiutato da strumenti usati nelle prove delle auto di serie, compie rilevamenti molto interessanti





Questo è il mio bolide

segue

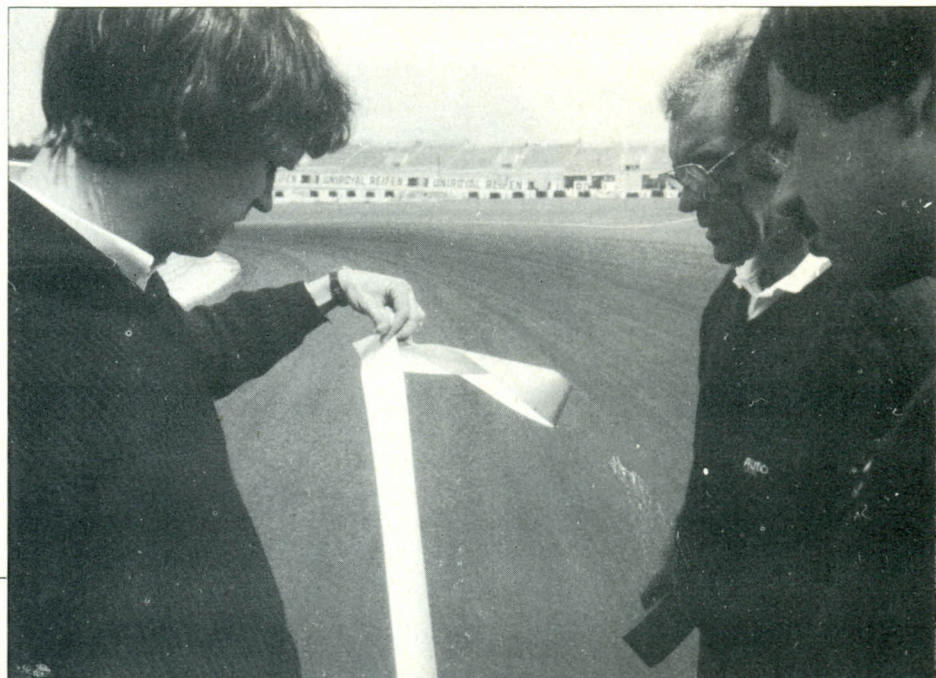
lunghelementi laterali, sono alloggiati i voluminosi scambiatori di calore del turbo e i radiatori per l'acqua di raffreddamento, mentre dietro all'abitacolo si trova il vero «clou» il motore Renault a sei cilindri con due turbocompressori della americana Garrett. Questo motore ha fatto vivere un'avventura memorabile al mio compagno Martin Brundle al Gp di Francia: con il mio vecchio Cosworth otto cilindri scivolavo tranquillamente a 280 kmh lungo il rettilineo Mistral, quando Martin è improvvisamente sfrecciato accanto a me. Alla fine del rettilineo, stando a quanto mi ha riferito Martin in seguito, di me era rimasto «soltanto un piccolo puntino nel suo specchietto retrovisore».

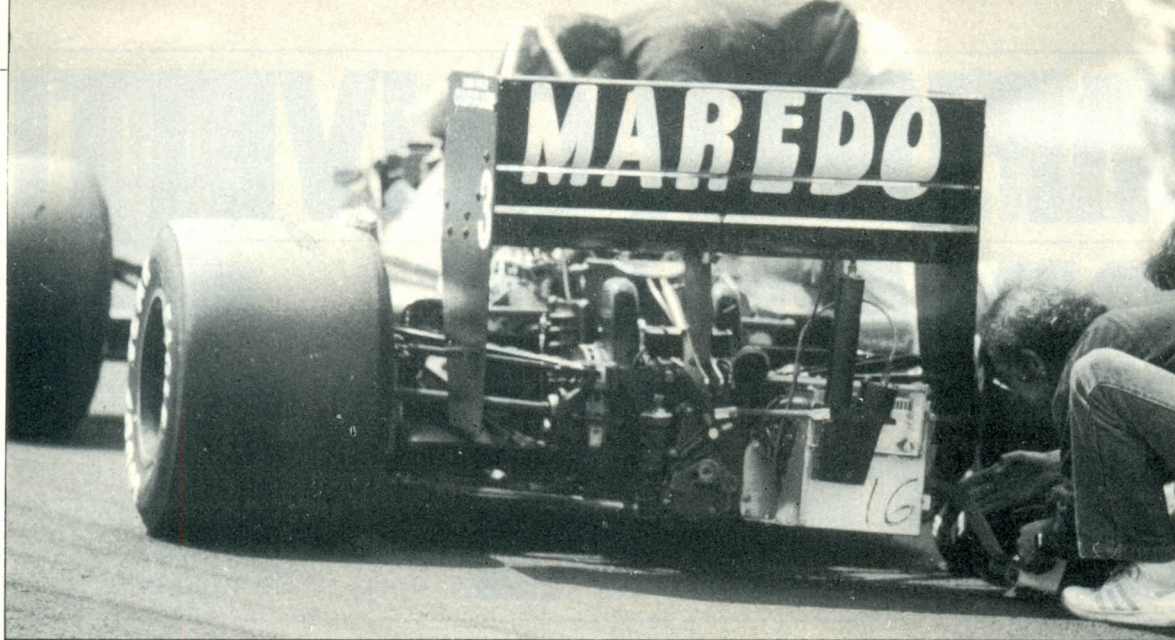
E PROPRIO qui sta la differenza: 250 cv in più rispetto al motore aspirato Ford-Cosworth vogliono dire qualcosa. I rettilinei diventano più corti, curve leggere che prima si prendevano a tutta velocità diventano delle vere curve che improvvisamente richiedono la frenata. Bisogna abituarsi anche ad altri aspetti particolari del motore Renault: il sei cilindri sviluppa la sua vera potenza soltanto oltre i 7500 giri; per i motori normali questi regimi sono assolutamente tabù se uno

tiene alla durata del motore, col turbo, invece, si accelera senza scatti sino a questo numero di giri e a 9500 giri si raggiunge la coppia massima guadagnando ulteriore spinta. A volte le ruote slittano anche in terza. A 11000 giri, normalmente, interviene il limitatore di giri. Ma situazioni particolari richiedono a volte, «provvedimenti» particolari e, a questo scopo, dietro al volante sono nascosti due interruttori: uno serve a disinserire il limitatore di giri, l'altro concede al motore tre secondi esatti di

pressione massima di alimentazione. Entrambe le cose sono molto utili nelle manovre di sorpasso. Per questo devo rinunciare ad una «manopola di potenza» nell'abitacolo, poiché per periodi più lunghi la pressione di alimentazione e di conseguenza la potenza del motore possono essere modificati soltanto riprogrammando l'apparecchiatura elettronica. In questo modo però si riesce ad ottenere risultati eccellenti in tempi molto brevi: mentre la potenza massima in

segue a pagina 18





I tecnici montano alcuni strumenti per registrare le sollecitazioni della monoposto nello slalom. Stefan si era detto molto divertito di tutti gli accorgimenti applicati alla sua nuova vettura, eppure aveva affrontato l'appuntamento con l'usuale professionalità: l'articolo pubblicato ne è una chiara testimonianza

Questo è il mio bolide

segue da pagina 15

gara si aggira intorno agli 800 CV, i tecnici Renault possono ricavare dal loro motore fino a 950 CV per due giri veloci grazie ad uno speciale chip di qualificazione.

MOLTO COMODA è anche un'altra particolarità del propulsore: anche a pieno carico, è notevolmente più silenzioso

so del Cosworth aspirato. Questo è dovuto alle vie traverse che devono compiere i gas di scarico attraverso il turbocompressore prima di uscire allo scoperto. Per il resto, il comfort è quasi nullo, a cominciare dalla forza necessaria per azionare i pedali. L'acceleratore richiede all'incirca la stessa forza del pedale della frizione di una Porsche 911. Tra freno e frizione non è possibile alcun confronto con le vetture di serie, qui si parla di blocchi di cemento. Scarso anche il lusso nell'abitacolo. Lo spazio per le

ginocchia è ridotto come quello per le spalle, il sedile non solo non è rivestito di velluto o di qualche altro tessuto ma neanche è imbottito — non c'è altro che nuda plastica. Il cruscotto, dal punto di vista stilistico, è un disastro: due indicatori analogici segnalano numero di giri e pressione di alimentazione, indicatori digitali informano sulla temperatura dello scarico, dell'acqua e dell'aria del turbo. In mezzo a tutto questo e in ordine sparso, diversi interruttori per l'elettronica di bordo e il faro antinebbia. Neanche la cortissima leva del cambio rappresenta un grande piacere. In fin dei conti, il cambio a sei marce avanti non è sincronizzato e richiede la doppietta ad ogni scalata di marcia. Questi piccoli handicap vengono però largamente compensati dall'eccezionale comportamento della vettura. Le velocità che si possono raggiungere in curva, mozzano letteralmente il fiato, nelle curve veloci infatti a volte manca l'aria. Per muovere la Tyrrell ai regimi limite ci vuole un certo esercizio. Come il modello precedente, ha il sottosterzo all'entrata in curva e in accelerata all'uscita a volte chiude più velocemente di quanto uno non desideri. Rispetto alla versione Cosworth, la cosa viene inoltre resa più complessa dalla ritardata risposta del motore turbo. Questa vettura non ama le curve lente. Un po' me l'ero immaginato, ma sono rimasto sconvolto lo stesso quando nello slalom di 360 metri sul rettilineo del Nürburgring la mia media di 55,1 kmh è stata di poco inferiore a quella di una Renault 25 di serie. E nel confronto con la Renault 25, la mia Tyrrell ha fatto una brutta figura anche in altri punti: il diametro di sterzata, 14,2 metri infatti è quasi da camion e la visibilità dell'abitacolo è molto limitata. Davanti vedo solo le due ruote e dietro niente. Con la cintura di sicurezza a sei punti allacciata, la testa la giro appena di lato. Per fortuna nel parco chiuso dopo la corsa si parcheggia in avanti, sempre sperando di essere fra i primi ad arrivare. □

**SEI STANCO DI ESSERE CALVO,
DI PORTARE IL PARRUCCHINO
O SPENDERE SOLDI IN LOZIONI INUTILI ?**

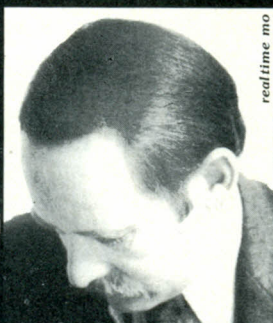
TELEFONA !

**059 24.10.09 ...e la calvizie
è sconfitta!**



TRATTAMENTO GARANTITO
CON UNA POLIZZA
DEI "LUCIDE" di Londra

l'unico, vero
definitivo e permanente
METODO
PER LA RICRESCITA
DEI TUOI CAPELLI
che vanta oltre 30 anni
di esperienza e di successi
IN TUTTO IL MONDO!



realtime mo

ORA - FINALMENTE - ANCHE IN ITALIA!

**Trapianto eseguito dai migliori chirurghi
internazionali (con garanzia assoluta)**

Per informazioni ed ESAME MEDICO GRATUITO telefonare a
NOBEL CLINIC ITALIANA S.r.l. - 059 / 24.10.09 - MODENA

...e i tuoi capelli ricresceranno naturalmente
giorno dopo giorno, come una volta!



IL PERSONAGGIO/Byrne progettista da copiare

Vento in poppa

Il tecnico della Toleman, un tipo schivo senza protagonismi, è salito alla ribalta grazie a soluzioni aerodinamiche inedite, frutto di continui studi in galleria, che applica alle sue monoposto.

Giovanissimo, costruiva alianti vincenti in tutte le gare

di Giorgio Piola

A ZANDVOORT in occasione del Gp d'Olanda un nome era sulla bocca di tutti, quello di Rory Byrne il progettista della Toleman. Un personaggio che finora non era mai balzato alla ribalta delle cronache e che, forse, avrebbe preferito rimanere ancora all'oscuro, lontano dall'interesse generale. Non solo perché Rory Byrne è uomo modesto e schivo, ma soprattutto per la curiosità verso la sua persona nata dall'enorme interesse per una sua trovata, pubblicata da As nel numero del Gran Premio d'Austria, tro-

più blasonati colleghi delle squadre importanti e ricche. La sua prima macchina era decisamente rivoluzionaria, in perfetto stile con la filosofia di questo progettista affascinato dal gusto dell'avventura e del rischio calcolato. E non potrebbe essere diversamente per un uomo che da ragazzino lanciava modellini di alianti in balsa nei verdi prati del Sud Africa, trovando un contatto perfetto e armonico con la natura, contando solo sul proprio impegno e sul vento. Il giovane Rory ha vinto tre titoli mondiali, il primo

Rory Byrne, a sinistra, non si limita a progettare le Toleman ma cerca di seguire lo sviluppo delle sue monoposto in prima persona, trasformandosi anche nel ruolo di meccanico sui campi di gara (FotoColombo). A destra la Toleman Tg 185 di Ghinzani che tanto interesse ha suscitato nell'«circus» per l'adozione del deviatore di flusso sotto la scocca (FotoVillani)



vata che Byrne avrebbe voluto tenere segreta ancora per un bel po' di tempo «Siamo una squadra piccola che vive su questi piccoli vantaggi» ci aveva detto gentilmente Peter Collins a Zeltweg, senza insultare o arrivare alle minacce come hanno fatto in precedenza in situazioni analoghe altri progettisti e team manager. Byrne, gentile e modesto si è trovato improvvisamente ad essere il centro dell'attenzione. Al box Toleman si è registrato un continuo via vai di persone interessate a carpire il segreto della sua creatura. Daltronde non è la prima volta che il simpatico ingegnere sudafricano impone una scelta tecnica innovativa ai

all'età di diciassette anni e poi di nuovo a 19 e 20 anni. Si racconta che i suoi alianti fossero talmente perfetti che spesso, una volta lanciati, veleggiavano così a lungo da sparire e non essere più ritrovati. Ma le sorprese con Byrne non si limitano a questo punto. Alto, con due dentoni quasi alla Tyrrell, e due lunghe basette, il simpatico ingegnere sudafricano è arrivato all'automobilismo in maniera piuttosto singolare. Conseguì la sua laurea in Sud Africa ma non in ingegneria meccanica o aeronautica come sarebbe più facile supporre, bensì in chimica industriale. Alle corse arrivò quindi per

segue



Il primo impegno progettuale di Rory Byrne per il team Toleman è stata la Tg 280 Hart con cui Brian Henton, sopra, ha vinto il titolo europeo di F. 2 nel 1980 davanti al compagno di squadra Derek Warwick. Sotto, Rory Byrne nell'abitacolo di una sua Formula 1: il tecnico di tanto in tanto sale in macchina per constatare direttamente il grado di sviluppo che ha raggiunto la sua monoposto. A lato Ayrton Senna sulla Tg 185 dello scorso anno, una vettura con un'aerodinamica molto originale caratterizzata dalla fioritura di alettoni (FotoColombo)



Vento in poppa

segue

gradi, aiutando un amico nel 1966 nella preparazione di una Ford Anglia. «Fece il miglior tempo in gara e arrivò secondo» racconta lo stesso Rory. Poi sempre seguendo l'amico approdò in Inghilterra, patria dell'automobilismo da corsa dove la sua laurea di ingegnere chimico andò immolata alla passione per le auto. Dal 1973 tutti i suoi interessi furono concentrati solo allo studio delle monoposto. Dei bei tempi sui prati sudafricani, Byrne ha conservato i modi garbati, la modestia, caratteristiche spesso sconosciute nel mondo della Formula 1. La modestia e il gusto per le novità sono le due molle che spingono questo progettista ancora sorpreso per l'interesse che ha suscitato, ammette con estrema semplicità quelli che furono i primi problemi incontrati al suo arrivo nel mondo difficile del «circus».

«Ero affascinato dalla sfida tecnica spinta all'esasperazione che rappresenta la Formula 1, e sapevo, anche, che ero l'ultimo arrivato e che non avevo molta esperienza specifica. Inoltre, la nostra squadra era tutta nuova, Brian Hart era al suo primo motore turbo per la F. 1 così come debuttava anche la Pirelli. Questa sfida, mista a una grande paura, mi ha dato una grande motivazione».

Sebbene fosse un novellino, Byrne, invece di costruire una macchina semplice e molto simile a quelle più affermate della concorrenza, si gettò nell'impresa di una monoposto anticonvenzionale, una macchina che sfruttava l'effetto suolo totale anche all'avantreno con un largo muso studiato dopo tantissime ore in galleria del vento. Presunzione? Tutt'altro, solamente che Byrne aveva in testa idee ben precise e voleva verificarle in pista. «Avevo passato molto tempo in galleria del vento a studiare la Tg 181, ero sicuro delle mie trovate in campo di aerodinamica. Questo è l'aspetto che mi affascina di più nella progettazione di una nuova macchina. Purtroppo — ammette modestamente Byrne — all'epoca non avevo molta esperienza nella progettazione meccanica di una monoposto e la macchina nacque un po' troppo voluminosa e pesante».

In effetti la Tg 181, pur essendo interessante era un vero e proprio camion da F. 1. Le finiture, poi, lasciavano molto a desiderare rispetto alle migliori realizzazioni di progettisti come Gordon Murray, Patrick Head e John Barnard: «Non mi piace copiare gli altri, non amo andare in giro per i box solamente per prendere spunti per le mie prossime realizzazioni. Preferisco cercare di scoprire nuove cose. Può capitare che arrivi a realizzare qualche cosa in maniera molto analoga a quella fatta da un altro, ma è solo una coincidenza».

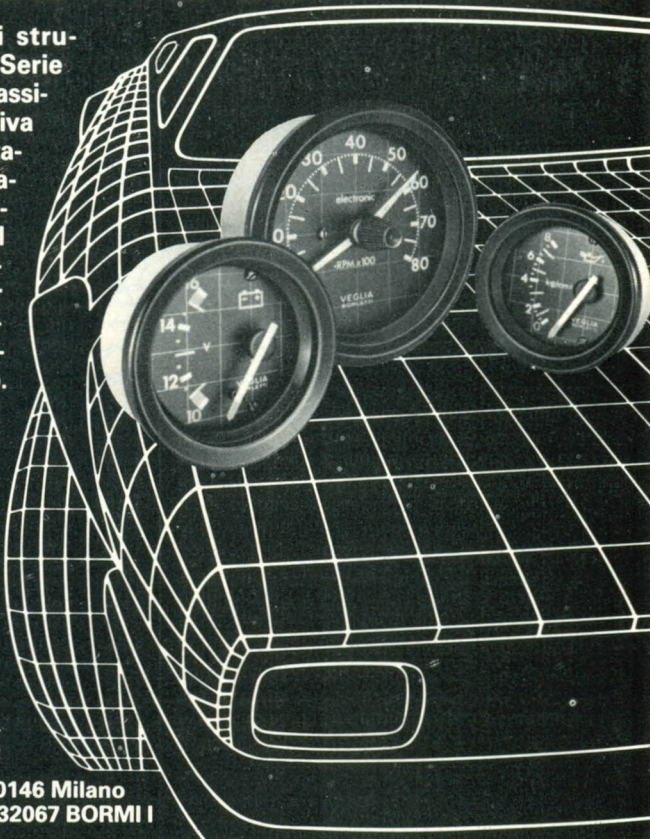
segue

TUTTO SOTTO CONTROLLO

Novità Veglia: gli strumenti della inedita Serie Master, dalla linea classica, e della più sportiva Serie HF, oltre al contagiri elettronico, al manometro e al voltmetro, comprendono il cronometro al quarzo, il termometro per l'acqua, il termometro dell'olio del motore e l'amperometro. Adottati all'origine dalle maggiori case automobilistiche europee, in vendita presso i migliori accessori e ricambisti.

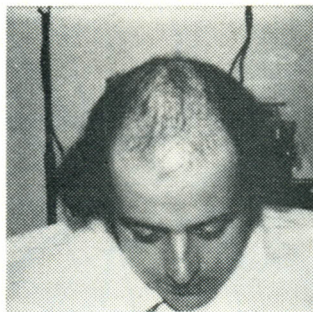
VEGLIA BORLETTI
ELECTRONICS IN PROGRESS

Via Washington, 70 - 20146 Milano
Tel. 02/43891 - Telex: 332067 BORMI I



PUBBLICITÀ

CALVIZIE: IL VALORE DELL'ESPERIENZA



Tutti sanno, ormai, che solo il trapianto chirurgico permette ai vostri capelli di ricrescere nelle zone calve.

Non tutti sanno che la IN.H.T.A. è stata fra i primi in Italia ad occuparsi di trapianto di capelli praticando le tecniche di «Trapianto ad isole», «Mini-



Microinnesti» e «Riduzione chirurgica della calvizie».

La IN.H.T.A. non ha mai preso in considerazione né l'impianto di capelli artificiali né i posticci, che lungi dal risolvere il problema ne creano anzi degli altri.

Anche chi fino a ieri proponeva soluzioni artificiali oggi pubblicizza il trapianto.

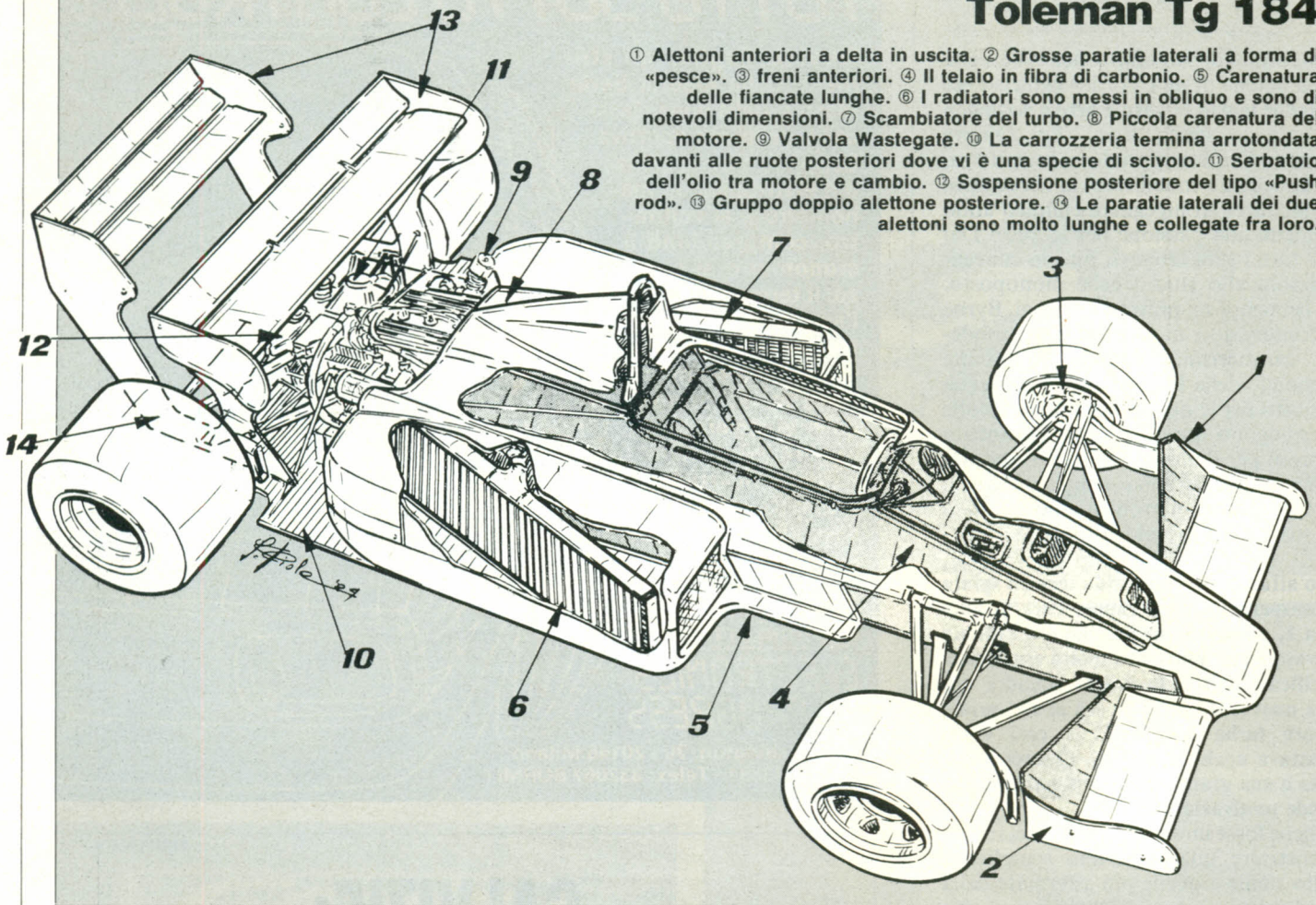
I medici della IN. H.T.A. hanno applicato al trattamento della calvizie la loro pluriennale esperienza chirurgica migliorando e personalizzando le tecniche originarie apprese negli STATI UNITI e risolvendo con piena soddisfazione un gran numero di casi.

IN.H.T.A. è rispetto delle regole biologiche.

BRESCIA - VIA TRENTO, 125 - TEL. 030-38.22.82

Toleman Tg 184

- ① Alettoni anteriori a delta in uscita.
 - ② Grosse paratie laterali a forma di «pesce».
 - ③ freni anteriori.
 - ④ Il telaio in fibra di carbonio.
 - ⑤ Carenatura delle fiancate lunghe.
 - ⑥ I radiatori sono messi in obliquo e sono di notevoli dimensioni.
 - ⑦ Scambiatore del turbo.
 - ⑧ Piccola carenatura del motore.
 - ⑨ Valvola Wastegate.
 - ⑩ La carrozzeria termina arrotondata davanti alle ruote posteriori dove vi è una specie di scivolo.
 - ⑪ Serbatoio dell'olio tra motore e cambio.
 - ⑫ Sospensione posteriore del tipo «Push rod».
 - ⑬ Gruppo doppio alettone posteriore.
- Le paratie laterali dei due alettoni sono molto lunghe e collegate fra loro.



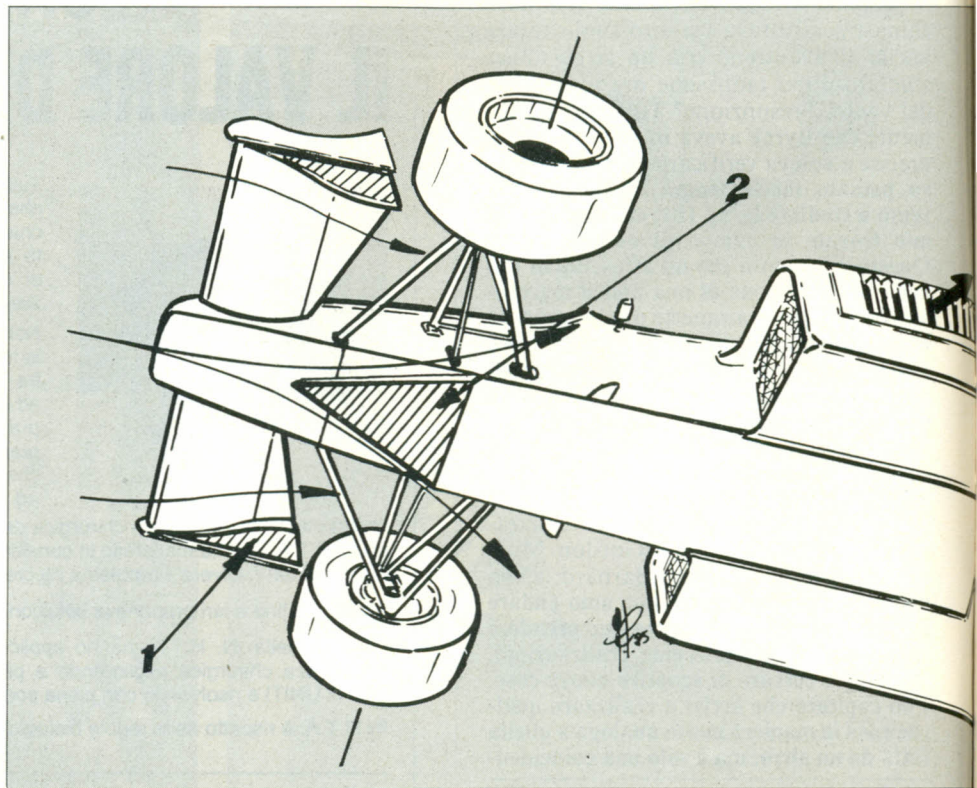
Vento in poppa

segue

za. Solo facendosi esperienze personali si impara, credo, che se uno guarda attentamente tutte le mie realizzazioni trova un costante progresso nella cura dei dettagli, nella realizzazione di singoli pezzi. Il segreto? Imparare dagli errori precedenti».

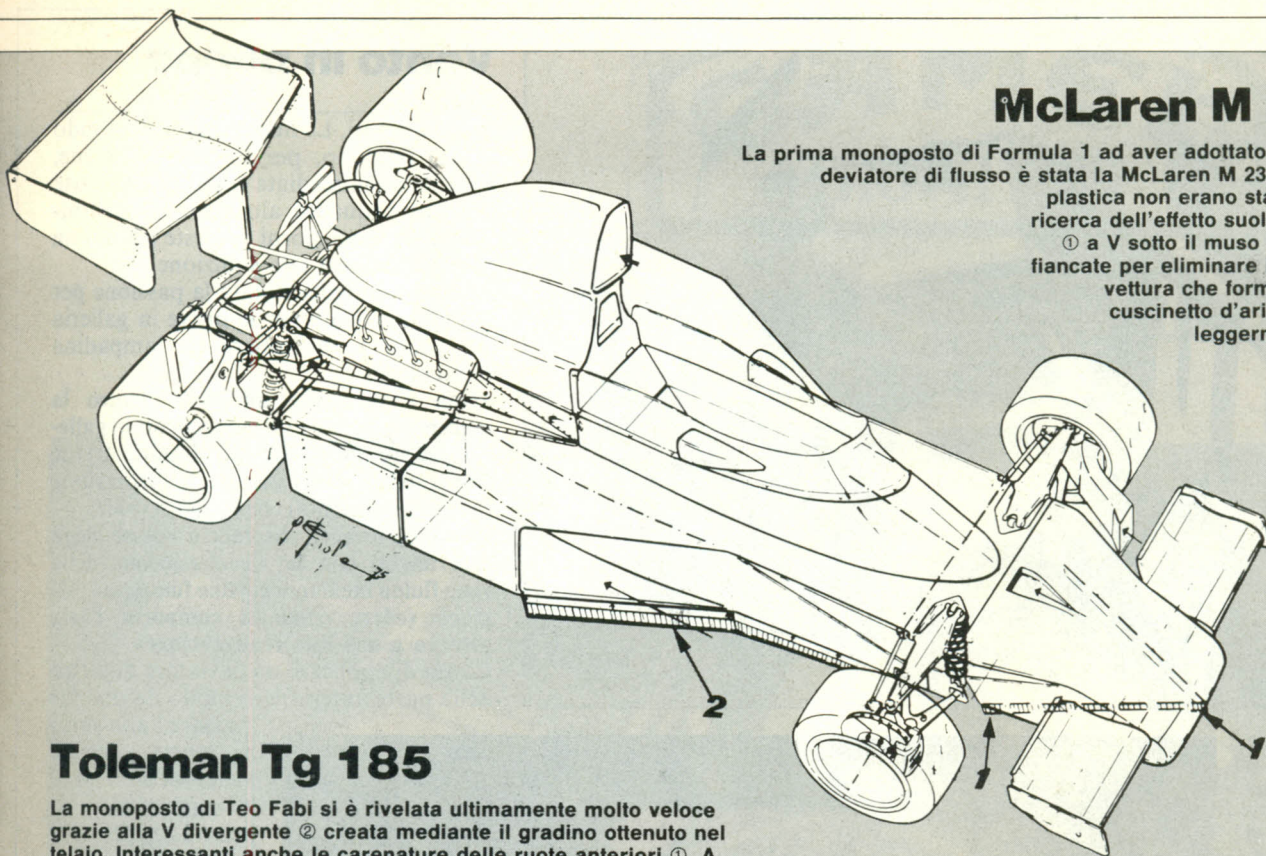
In effetti l'attuale Tg 185 colpi alla sua presentazione di Londra per la cura dei particolari. In pratica questa monoposto è la logica evoluzione del modello dello scorso anno, una vettura che già nell'84 aveva lanciato una moda: quella dei radiatori a ventaglio. In genere in Formula 1 a prevalere sono sempre le solite squadre, ma la Toleman è stata la prima a tentare la doppia soluzione dell'alettone posteriore e poi la prima a mettere i radiatori a ventaglio nelle fiancate. Ora Byrne ha lanciato una nuova moda con quel suo deviatore di flusso applicato sotto la parte anteriore del telaio. Un'idea geniale, anche se non nuovissima visto che era stata sfruttata già nel 1973/74 da McLaren e Brabham, ma che inspiegabilmente era stata dimen-

segue



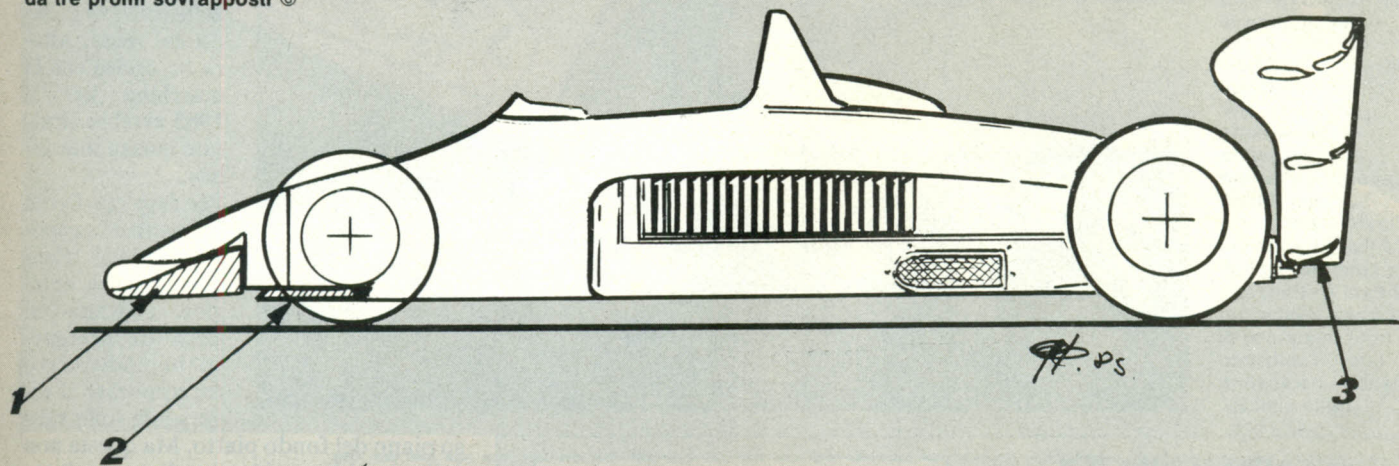
McLaren M 23-'75

La prima monoposto di Formula 1 ad aver adottato l'ormai famoso deviatore di flusso è stata la McLaren M 23. Le bandelle di plastica non erano state studiate alla ricerca dell'effetto suolo. Erano messe ① a V sotto il muso e ② ai lati delle fiancate per eliminare il flusso sotto la vettura che formava un leggero cuscinetto d'aria che sollevava leggermente la vettura



Toleman Tg 185

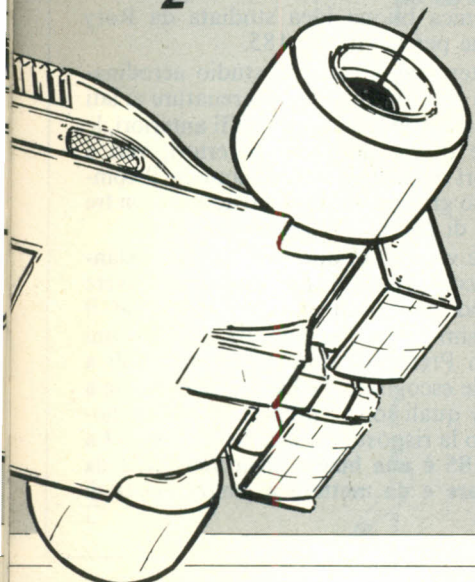
La monoposto di Teo Fabi si è rivelata ultimamente molto veloce grazie alla V divergente ② creata mediante il gradino ottenuto nel telaio. Interessanti anche le carenature delle ruote anteriori ①. A lato si nota il caratteristico gruppo alettone posteriore composto da tre profili sovrapposti ③

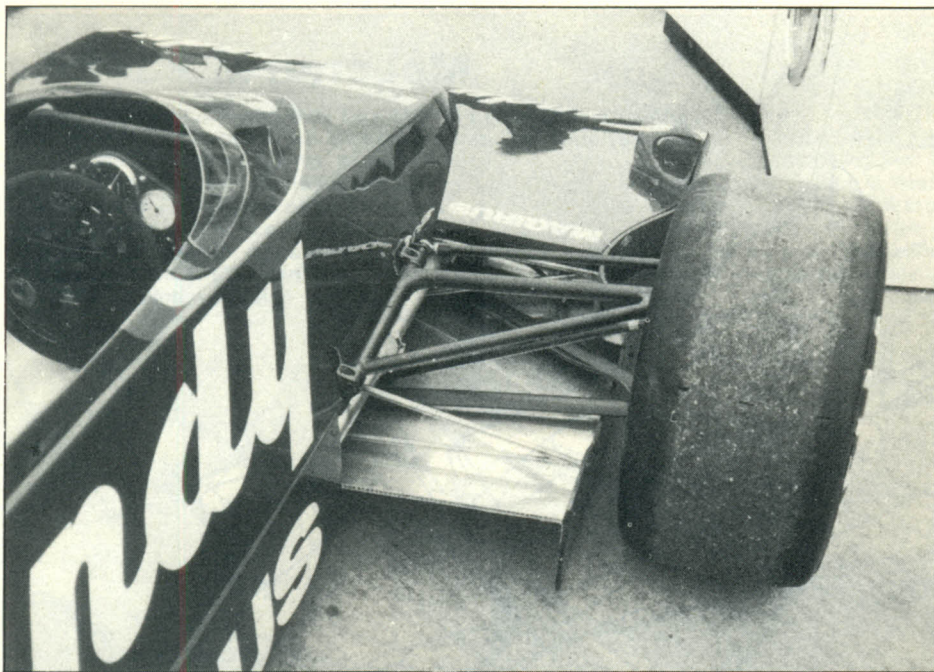


La «freccia» di Byrne è scoccata nel 1975

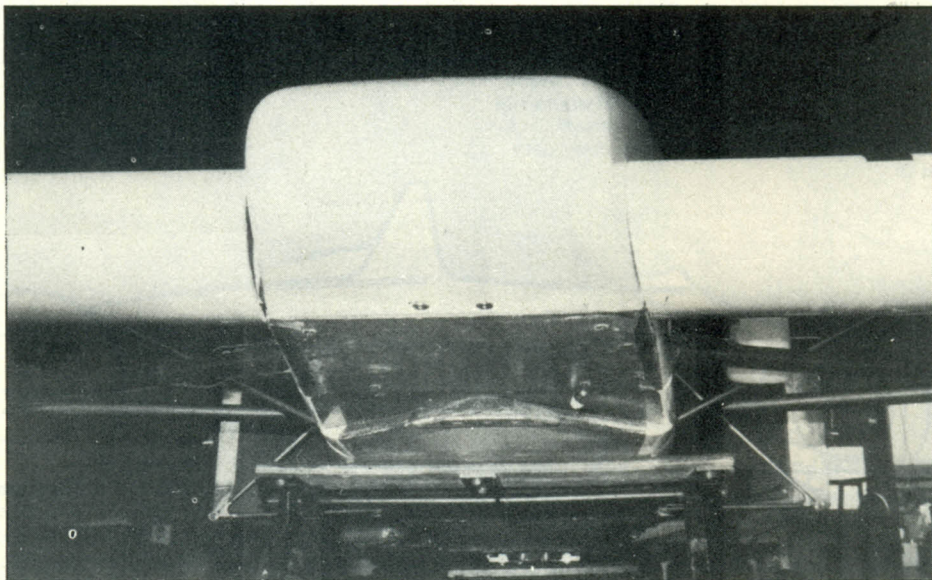
RORY BYRNE non ha mai costruito monoposto convenzionali, ma ha sempre cercato di mettere qualcosa di personale nella realizzazione dei suoi modelli che si differiscono, non solo nell'aspetto, da quelli della concorrenza. Ottimo telaista, il tecnico sudafricano della Toleman, è un appassionato di studi di aerodinamica. La sua ultima trovata non è nuova in assoluto visto che si era già vista dieci anni fa nel mondo dei Gran Premi, ma l'utilizzazione che se n'è fatta è stata inedita. Mentre le bandelle montate sotto la pancia della McLaren M 23 nel 1975 dovevano solo deviare il flusso per evitare che si formasse sotto la monoposto un cuscinetto d'aria che sollevasse leggermente il corpo vettura alle

alte velocità, la soluzione studiata da Byrne per la Toleman Tg 185, sfruttando il diverso andamento dei flussi e la particolare conformazione del musetto, ha cercato di ricostruire sull'anteriore una specie di tubo Venturi alla ricerca di un po' di effetto suolo che era stato quasi annullato con l'adozione del fondo piatto. Byrne, quindi, ha scoperto l'acqua calda, ricondizionando un'idea per niente nuova, ma evidentemente ancora valida visti i risultati che la Toleman ottiene, specie in prova, con un motore come l'Hart, sicuramente in debito di cavalli con i propulsori che vanno per la maggiore. Non a caso la soluzione di Byrne l'anno prossimo sarà ripresa da altri progettisti. □



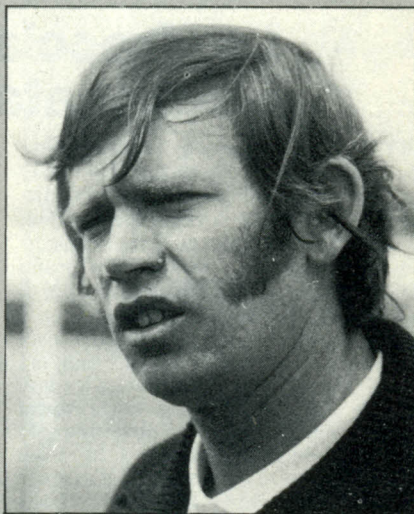


La ricerca dell'effetto suolo è uno dei temi tecnici che Byrne ha sempre cercato di sviluppare: sopra, la Toleman Tg 181 con questo curioso musetto che si prolungava anche oltre i cinematismi delle sospensioni anteriori alla ricerca della massima deportanza. A lato ecco l'ultima diavoleria studiata da Rory Byrne per la Toleman Tg 185 di Fabi e Ghinzani: si tratta dell'ormai noto deviatore di flusso realizzato facendo uno scalino nella scocca.



Dagli alianti alla F.1

NATO il 10 gennaio 1944 in Sud Africa Byrne si è laureato in ingegneria chimica in Sud Africa. Da ragazzo è stato campione del mondo di modellini di alianti. Si è accostato alle gare automobilistiche nel 1966 preparando una vettura per un amico, ma il suo vero debutto è datato 1973 quando arrivò in Europa, precisamente in Inghilterra, per seguire lo stesso amico che correva in F. Ford. Ha lavorato per 4 anni alla Royale, poi si è associato al Gruppo Toleman allora cliente della Royale per seguire le vetture della squadra in F. Ford. Nel 1978 è iniziata l'avventura in F.2: prima con una Ralt e poi, nel 1981, con una monoposto disegnata dallo stesso Byrne. Nel 1982 faceva il gran salto in F.1 con una squadra completamente nuova per il «circus» che si è presentata in pista con un motore nuovo, l'Hart quattro cilindri e gomme, le Pirelli, al debutto. □



(FotoColombo)

Vento in poppa

segue

ticata da tutti. Le nuove regole del fondo piatto rendono, per fortuna di Byrne, difficile un'immediata copiatura da parte delle altre squadre, altrimenti già a Monza nei prossimi giorni vedreste più di una monoposto con tale soluzione.

Ancora una volta è stata la passione per l'aerodinamica e per le prove in galleria del vento a funzionare da lampadina miracolosa.

«Non è vero che mi siedo dentro la macchina, durante gli esperimenti in galleria del vento — ha raccontato Byrne smentendo questa piccola deformazione raccontata da moti che gli sono vicino. — «È vero, invece, che faccio spesso degli esperimenti con la visualizzazione della vena fluida mediante cortine fumogene. Mi piace vedere come si comporta l'aria attorno a una mia realizzazione».

L'idea di applicare un deviatore di flusso nella parte anteriore in modo da non far

passare l'aria sotto la parte centrale della vettura si è concretizzata lo scorso anno. «In agosto — precisa Byrne — durante delle prove in galleria del vento. Allora ho deciso che la macchina per il 1985 avrebbe sfruttato questa soluzione».

Per fare ciò Byrne ha costruito appositamente il telaio con la parte anteriore rialzata di circa tre centimetri, in modo da poter applicare il divergente sullo stesso

piano del fondo piatto. Ma questa non è l'unica buona idea studiata da Rory Byrne per la sua Tg 185.

È interessante tutto lo studio aerodinamico che comprende le carenature ai lati delle paratie laterali dei baffi anteriori, le prese d'aria dei freni anteriori, veri e propri dispositivi aerodinamici e il complesso gruppo alettone posteriore con tre serie di profili sovrapposti.

Della validità di queste soluzioni si stanno accorgendo un po' tutti, basta avere tempo e vedrete quante macchine il prossimo anno, se non già nei prossimi Gran Premi avranno soluzioni simili a quelle escogitate da Byrne. Se chiedete a Rory quali sono i pregi della sua monoposto la risposta è quasi disarmante: «La Tg 185 è una buona macchina facile da guidare e da mettere a punto, niente di più». □

SPECIALE/Al Gp d'Australia tre mesi prima

Operazione Adelaide

Ospiti per la prima volta di una F.1 che vale per il mondiale, gli organizzatori hanno ottenuto un prestito statale di 6 miliardi e mezzo per affrontare le 3 edizioni previste, ma già da quest'anno prevedono un deficit di 2,5 miliardi

di Mauro Mori

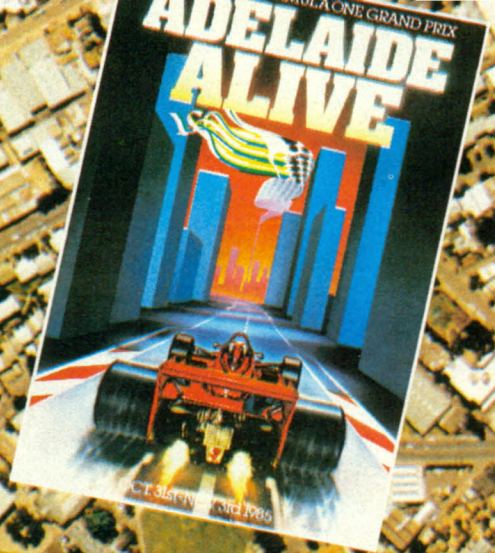


ADELAIDE — Gli australiani sono soliti accusarsi da soli di non essere dei buoni programmatori in genere e sanno quindi di dover ricorrere, spesso all'ultimo momento per poter far fronte con successo agli impegni assunti. Qualcosa del genere accadrà di sicuro anche agli organizzatori del Gp d'Australia in programma ad Adelaide il prossimo 3 novembre, il primo per quel continente ad avere validità mondiale. Il Comitato Organizzatore è già al lavoro da tempo in un bell'appartamento di Norwood, nei sobborghi est di Ad'Lad — come gli australiani chiamano Adelaide — nel quale fanno bella mostra gli adesivi di Autosprint, unico periodico non di lingua inglese ad avere tale onore, ma la sua attività non sembra tenere conto della complessa struttura di un Gran Premio iridato. Gli organizzatori, che contano su di un minimo di tre edizioni mondiali della gara, pur avendo ottenuto un prestito governativo di 5 milioni di dollari australiani (circa 6,5 miliardi di lire) hanno già messo in preventivo per il 1985 una perdita di 2 milioni di dollari (2,6 miliardi di lire) anche se hanno

segue

L'allestimento del circuito cittadino di Adelaide è un poco in ritardo. Agli inizi di agosto erano ancora in corso i lavori per eliminare le aiuole spartitraffico, mentre per i 1000 metri previsti all'interno dell'ippodromo Victoria Park non s'era ancora fatto nulla visto che le gare di galoppo erano regolarmente in programma. Sopra, l'angolo tra East Terrace e Rundle Road, il punto più elevato del tracciato che i piloti percorreranno in senso contrario rispetto al traffico. A destra il rettilineo di Rundle Road in leggera discesa verso Dequetteville Terrace: evidenti le operazioni per eliminare le aiuole spartitraffico





RUNDLE ROAD

DEQUETTEVILLE TERRACE

EAST

TERRACE

WAKEFIELD ROAD

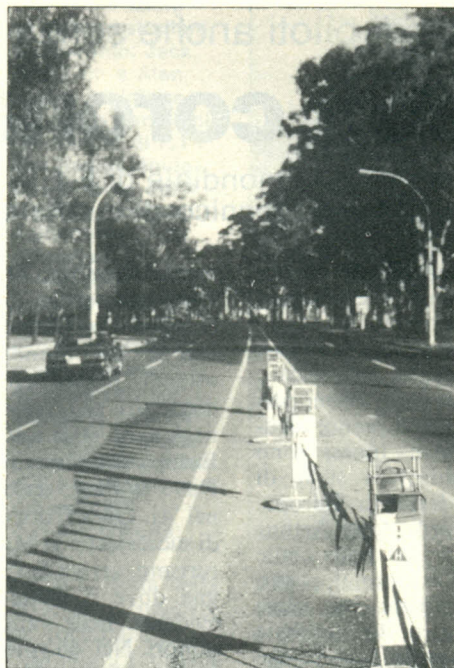
ROAD

TERRACE

Operazione Adelaide

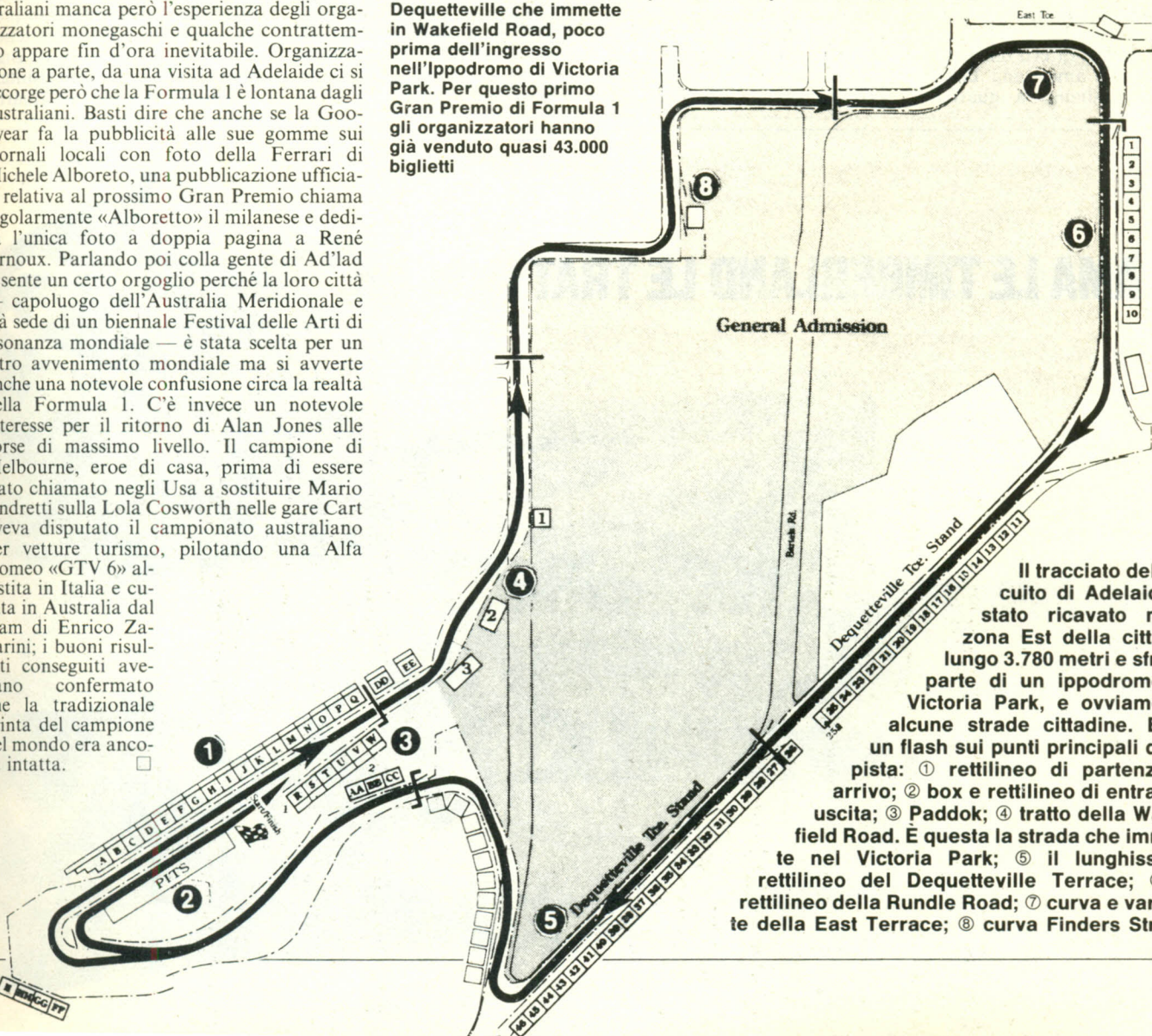
segue

già venduto 42.500 biglietti per i tre giorni di prove e per la corsa. Ma se hanno svolto un accorto lavoro nei confronti della Fisa, della Foca e dei pubblici poteri e stanno compiendo un ben articolato sforzo di coinvolgimento per evitare contestazioni nei confronti degli abitanti della zona est della città, nella quale si svolgerà il Gran Premio, sono forse un po' in ritardo nei lavori di adattamento delle ampie strade cittadine alle esigenze della Formula 1. Il nuovo manto di asfalto è già stato completato ma all'inizio di agosto erano ancora in corso le opere per eliminare dal tracciato le aiuole spartitraffico e sicuramente l'asfaltatura dovrà essere almeno in parte rifatta per coprire le tracce. Inoltre circa mille dei 3.780 metri del percorso — con la zona di partenza e i box — si trovano all'interno dell'ippodromo del Victoria Park ma le gare di galoppo sono ancora regolarmente in programma e i lavori di apprestamento almeno in questa zona avranno un sicuro ritardo.



Sopra, a sinistra, l'inizio del rettilineo di Dequetteville Terrace: anche qui sono evidenti i lavori per togliere le aiuole. È chiaro che dopo le operazioni di rimozione si dovrà asfaltare il manto stradale. Spa docet... Sopra a destra, la curva a destra al termine del Dequetteville che immette in Wakefield Road, poco prima dell'ingresso nell'ippodromo di Victoria Park. Per questo primo Gran Premio di Formula 1 gli organizzatori hanno già venduto quasi 43.000 biglietti

IN QUESTO mese e in quello di ottobre si comincerà a mettere in opera le barriere di sicurezza in cemento ai lati del percorso e si installeranno le reti di protezione. Agli australiani manca però l'esperienza degli organizzatori monegaschi e qualche contrattempo appare fin d'ora inevitabile. Organizzazione a parte, da una visita ad Adelaide ci si accorge però che la Formula 1 è lontana dagli australiani. Basti dire che anche se la Goodyear fa la pubblicità alle sue gomme sui giornali locali con foto della Ferrari di Michele Alboreto, una pubblicazione ufficiale relativa al prossimo Gran Premio chiama regolarmente «Alboretto» il milanese e dedica l'unica foto a doppia pagina a René Arnoux. Parlando poi colla gente di Ad'lad si sente un certo orgoglio perché la loro città — capoluogo dell'Australia Meridionale e già sede di un biennale Festival delle Arti di risonanza mondiale — è stata scelta per un altro avvenimento mondiale ma si avverte anche una notevole confusione circa la realtà della Formula 1. C'è invece un notevole interesse per il ritorno di Alan Jones alle corse di massimo livello. Il campione di Melbourne, eroe di casa, prima di essere stato chiamato negli Usa a sostituire Mario Andretti sulla Lola Cosworth nelle gare Cart aveva disputato il campionato australiano per vetture turismo, pilotando una Alfa Romeo «GTV 6» allestita in Italia e curata in Australia dal team di Enrico Zanarini; i buoni risultati conseguiti avevano confermato che la tradizionale grinta del campione del mondo era ancora intatta. □



Il tracciato del circuito di Adelaide è stato ricavato nella zona Est della città. È lungo 3.780 metri e sfrutta parte di un ippodromo, il Victoria Park, e ovviamente alcune strade cittadine. Ecco un flash sui punti principali della pista: ① rettilineo di partenza e arrivo; ② box e rettilineo di entrata e uscita; ③ Paddock; ④ tratto della Wakefield Road. È questa la strada che immette nel Victoria Park; ⑤ il lunghissimo rettilineo del Dequetteville Terrace; ⑥ il rettilineo della Rundle Road; ⑦ curva e variante della East Terrace; ⑧ curva Finders Street.

Ma l'Australia vanta grandi piloti anche senza Gp

Canguri con corona

Jack Brabham e Alan Jones hanno vinto il mondiale di F.1 in epoche diverse a dimostrazione del buon livello tecnico di quella scuola

IL «CIRCUS» della Formula 1 approda a novembre, per la prima volta in Australia, alla scoperta di un Continente nuovo per il mondo automobilistico, ancora tutto da scoprire e non solo in questo campo specifico. Eppure, sebbene gli australiani siano alla loro prima apparizione nel mondo dei Gp già possono fare il tifo per un pilota di casa che, tornato alle corse proprio domenica scorsa a Monza, con la Beatrice, sarà sicuramente il beniamino del pubblico di Adelaide. Ci riferiamo naturalmente ad Alan Jones, ex campione del mondo di F.1 nel 1980 con la Williams, che ha deciso di staccare il casco dal chiodo per la seconda volta lusingato dai molti dollari offerti dalla multinazionale americana Beatrice. Se andiamo a guardare

bene, scopriamo che in realtà l'Australia non è un continente del tutto sconosciuto al mondo delle corse, ma è una terra che, anche in passato, ha regalato al mondo dei Gran Premi personaggi di primo piano; alcuni, come Alan Jones, sono diventati addirittura stelle di prima grandezza in Europa. Chi non ricorda John Arthur Brabham, meglio noto come «Jack», che è stato il primo pilota australiano ad avere conquistato il titolo mondiale (1959) ma non solo, visto che è stato anche il primo pilota-costruttore ad imporsi, con una sua vettura, in un Gran Premio titolato (Gp Francia 1966) collezionando poi anche il campionato del mondo, il secondo della sua carriera, e la Coppa Costruttori. Un vero e proprio grande slam difficil-

mente ripetibile. Brabham ha vinto quattordici Gran Premi correndo con Cooper, Lotus, e con le sue monoposto. Ha ottenuto tredici pole position e dieci giri più veloci. Sempre negli anni '60 si è affacciato in Europa un altro australiano: Dave Walker, nato a Sidney nel '41. Questi, dopo una serie di successi con la Mg nelle gare turismo, arriva in Gran Bretagna dove si mette subito in evidenza nelle varie Formule minori. Nel '66 vince a Monaco il prestigioso Gp di F.3 che gli apre le porte alla Formula 1. Scende in pista in Olanda con la Lotus a turbina, ma senza ottenere buoni risultati. Preferisce tornare, allora, nelle formule minori dove rimane vittima di un grave incidente. Riprende a correre ma senza



più raggiungere i massimi livelli. Anche Tim Schenken, nato a Sidney nel '43, dopo aver vinto tutto quello che c'era da vincere in Australia è venuto in Europa per disputare la F. Ford: ha vinto 35 gare di questa categoria, poi 15 in Formula 3 mettendosi in luce fra i giovani più promettenti. Arrivato in F.1 con la Brabham non ha ottenuto risultati di rilievo (tranne un quarto

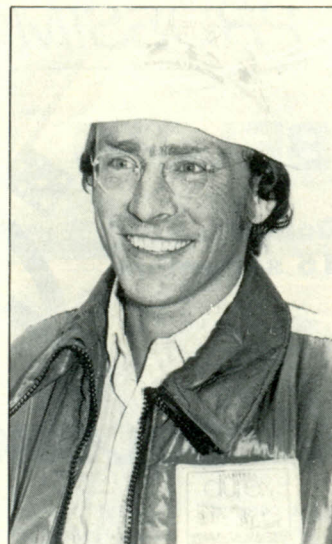
CHI AMA LE TIMBERLAND LE TRATTA MALE.





Due generazioni di piloti australiani a confronto: Jack Brabham e Alan Jones, a sinistra, sono due campioni del mondo di F.1 che hanno tenuto alto il nome della terra dei canguri nelle corse (Foto ArchivioAs).

A lato, Tim Schenken che ha contribuito alla conquista della corona iridata della Ferrari nel mondiale marche del 1972. A destra Larry Perkins pilota di F.1 e campione di F.3 nel 1975 (FotoArchivioAs)



posto alla Corsa dei Campioni del '71). Si è però rifatto nel Mondiale marche dove, al volante della Ferrari, ha contribuito alla conquista del titolo vincendo a Buenos Aires e al Nürburgring in coppia con Ronnie Peterson. La colonia di piloti australe ha prodotto poi Vern Schuppan in F.1 che ha corso con la Ensign-Ford nel 1974. Questo pilota ha


anche tentato la fortuna nella Formula Indy, partecipando, senza troppa fortuna alla famosa 500 Miglia. L'ultima «generazione» è stata rappresentata da Alan Jones e Larry Perkins. Il primo in 97 Gran Premi ha vinto 12 volte, diventando campione del mondo nell'80 e classificandosi terzo nell'iride piloti altre due volte. Larry Perkins, che sembrava

molto più dotato di Jones almeno nelle formule minori, si è invece dovuto accontentare della Coppa Fia di Formula 3 nel 1975. Pochi mesi più tardi è stato anche in F.1 con l'Ensign. Pilota veloce, non è riuscito a conquistare risultati utili con questo team, ma Ecclestone lo ha chiamato egualmente a sostituire Reutemann sulla Brabham, quando l'ar-

gentino decise di passare alla Ferrari, per concludere la stagione. L'anno dopo, salito sulla Brm ormai in via di smobilitazione, è uscito dal grande giro. L'Australia ha dunque prodotto molti talenti, senza nemmeno aver mai organizzato un Gp titolato, ora che il «Circus» arriva ad Adelaide cosa combineranno i canguri? □

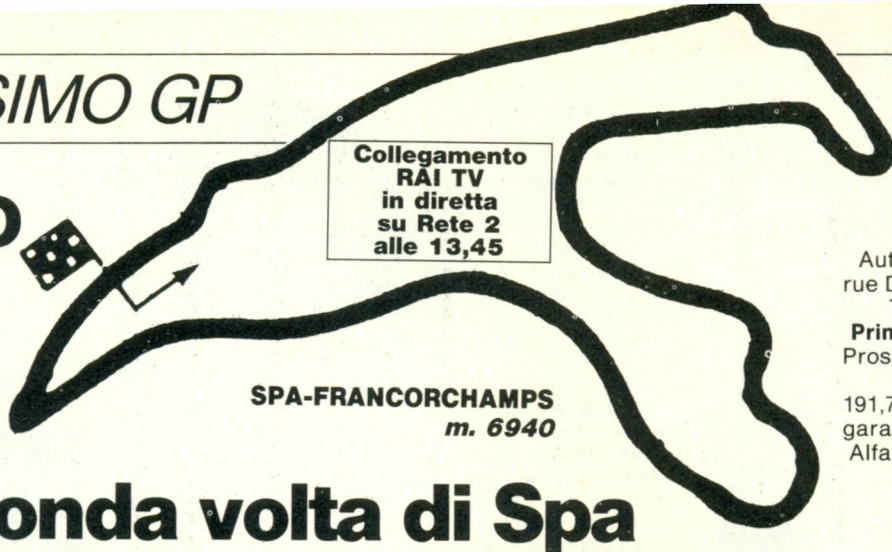
I&L



Timberland  RITZ · FIRMA LE GRANDI FIRME

BELGIO

**Domenica
15 settembre**



**Collegamento
RAI TV
in diretta
su Rete 2
alle 13,45**

**SPA-FRANCORCHAMPS
m. 6940**

Distanza: 42 giri
pari a km 291,480

Organizzatore: Royal
Automobil Club de Belgique
rue D'Arion 53 1040 Bruxelles.
Tel. 2300810. Telex 24146

Primati: sulla distanza: Alain
Prost (Renault Re30) 40 giri in
1.27'11''502 alla media di
191,729 km/h (1983); sul giro in
gara: Andrea De Cesaris (Euro
Alfa Romeo 183) in 2'07''493;
sul giro in prova:
Alboreto (Ferrari 156)
in 1'56''046 (1985)

La seconda volta di Spa

SPA per certi versi è un mito nel mondo delle competizioni. Sul circuito delle Ardenne sono scritte alcune delle più belle imprese dell'automobilismo moderno, anche se la pista di oggi ha ben poco da spartire con quella nella quale si disputavano prove del campionato mondiale di F.1 e prove di campionato del mondo marche negli anni '60 e '70. Fu proprio nel '70 che le monoposto di F.1 interruppero l'attività sul vecchio circuito. In quell'occasione vinse la bellissima Brm P153 del messicano Pedro Rodriguez. Da allora sono cambiate molte cose. La pericolosità del percorso consigliò la Federazione Internazionale a non fare disputare più delle gare. Spa, allora, ha cambiato fisionomia e si è ripresentata agli onori della F.1 nell'83 ospitando il Gp del Belgio di quell'anno. Vinse Alain Prost, ma il protagonista della corsa fu ancora una volta un italiano, Andrea De Cesaris, che al volante della sua EuroAlfa guidò la corsa nelle prime fasi,

ottenendo anche il record della gara. A maggio, invece, il Gp non si è disputato richiedendo il rinvio a metà settembre. L'asfalto appena rifatto dagli organizzatori aveva ceduto al passaggio delle monoposto da 1000 cavalli rendendo il tracciato oltre modo pericoloso. I piloti guidati da Lauda si rifiutarono di scendere in pista e la corsa venne annullata. La storia recente di Spa è macchiata anche da un lutto: durante la 1000 km della scorsa settimana ha perso la vita Stefan Bellof al volante di una Porsche 956 che dopo un urto con la Porsche di Ickx si è schiantato contro un muro. Nello stesso week-end, ma nelle prove, si è ferito gravemente anche Jonathan Palmer, un altro protagonista che avrebbe dovuto essere al via del Gp domenica con la Zakspeed.

LA CITTADINA di Spa è nota oltre che per i suoi gloriosi trascorsi in campo automobilistico anche per essere stata una cele-

brata località termale, la più antica del Belgio, nella quale convenivano sovrani e potenti del secolo XVII. Questa tradizione fu interrotta all'epoca della Rivoluzione Francese. Spa è situata nelle vicinanze di due tra le più belle città belghe, Bruges e Gand, molto romantiche dal vago gusto retrò nelle quali gli alberghi hanno un sapore di cose avvolte dalla magia. Gand si gira a piedi, in calesse, che si può noleggiare al Sint Bassafsplein o in battello. Da visitare obbligatoriamente il Castello dei Conti, vero e proprio museo di strumenti di tortura, le case delle begghine e il Castello di Geraldo il diavolo e la Cattedrale, una delle più affascinanti d'Europa. A Bruges è possibile girare a piedi, in battello o in carrozza. Per chi vuole viaggiare a piedi attenzione a non perdere la strada maestra, visto che la città è composta da una miriade di stradine e vicioletti. □

I tempi di maggio '85

1. Alboreto	Ferrari 156/85	1'56''046
2. De Angelis	Lotus 97 T	1'56''277
3. Senna	Lotus 97 T	1'56''473
4. Tambay	Renault RE 60	1'56''586
5. Johansson	Ferrari 156/85	1'57''506
6. Rosberg	Williams FW 010	1'57''705
7. Piquet	Brabham BT 54	1'58''122
8. De Cesaris	Ligier JS 24	1'58''302
9. Berger	Arrows AB	1'58''343
10. Lauda	McLaren MP4-2B	1'58''374
11. Mansell	Williams FW 010	1'58''658
12. Boutsen	Arrows A8	1'58''874
13. Warwick	Renault RE 60	1'59''129
14. Fabi	Toleman TG 185	2'00''592
15. Laffite	Ligier JS 24	2'00''729
16. Cheever	Alfa Romeo 185 T	2'00''782
17. Patrese	Alfa Romeo 185 T	2'01''396
18. Surer	Brabham BT 54	2'01''555
19. Palmer	Zakspeed F.1	2'04''980
20. Bellof	Tyrrell 012/014	2'05''070
21. Ghinzani	Osella FA 1 G	2'05''088
22. Brundle	Tyrrell 012/014	2'05''782
23. Winkelhock	RAM 03	2'06''771
24. Martini	Minardi M 185	2'12''279
25. Prost	McLaren MP4-2B	46'23''780
26. Alliot	RAM 03	—

La cavalcata di Alboreto

GRAN PREMIO del Belgio, ovvero l'unica vittoria di una Ferrari nel campionato passato. L'anno scorso sulla pista di Zolder, malandrina e vigliacca come poche, la rossa 126 C4 di Michele Alboreto compì un'autentica impresa andando in testa fin dalla partenza e involandosi come un siluro per agguantare, dopo 70 giri, un'incredibile quanto insperata vittoria. La Ferrari, all'epoca, stava vivendo un periodo di grossa crisi tecnica. Le monoposto italiane, che tanto bene si erano comportate nel Gran Premio del Brasile, prima prova del mondiale '84, erano reduci da una trasferta sudafricana piena di dubbi e punti interrogativi, con motori che si rompevano facilmente a causa della ancora imperfetta messa a punto raggiunta dall'iniezione elettronica dalla Weber-Marelli. Ma a Zolder, quasi per incanto, tutto si mise a filare alla perfezione. Alboreto e Arnoux conquistarono i primi due tempi nelle prove di qualificazione; poi, grazie ad una partenza fulminante, il pilota milanese andò al comando della gara con una facilità incredibile permettendosi il lusso di compiere una breve escursione fuori pista alla prima curva che non influi sul risultato finale. Dietro

A Zolder nel 1984 andò così

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

ad Alboreto si classificò la Renault di Derek Warwick, staccata però di oltre 40'' dall'italiano, mentre l'altra Ferrari C4 di Arnoux si accontentò della terza posizione, dopo una pessima partenza del francese costretto a compiere una gara di rimonta. Al quarto posto giunse un magnifico Keke Rosberg che al volante di una poco competitiva Williams-Honda fu autore di un sorpasso da antologia ai danni della Lotus di Elio De Angelis, quinto al traguardo davanti alla Tyrrell di Bellof. Una giornata colorata di rosso, buon auspicio per la corsa di domenica, avversari... permettendo. □

Le ore del week-end

VENERDÌ: 10.00-11.30 prove libere F.1; 13.00-14.00 prove di qualificazione F.1; 14.30-15.00 prove libere Super Sport; 15.00-15.45 prove libere gr. N; 16.00-16.30 prove di qualificazione Super Sport; 16.45-17.15 prove di qualificazione gr. N.

SABATO: 10.00-11.30 prove libere F.1; 13.00-14.00 prove di qualificazione F.1; 14.30-15.00 prove di qualificazione gr. N; 15.00-15.45 prove di qualificazione Super Sport; 16.15-16.45 1. batteria gr. N.

DOMENICA: 10.00-10.30 warm-up F.1; 11.00-11.45 corsa Super Sport (15 giri); 14.00 Gran Premio del Belgio di F.1 (44 giri); 16.00-16.45 2. batteria gr. N.

Quella che si vede qui a destra, è Asa Johansson, (FotoTornvall) sorella del pilota Ferrari Stefan, ripreso felice sul podio di Montreal (FotoFormula One)

Non notate una certa somiglianza? Tra i due c'è il padre Roland, manager oltre che tifoso dei suoi... figli da corsa.

In basso a destra: la A 112 con cui Asa si è imposta in Svezia, affinandosi come pilota. (FotoTornvall)

La Ferrari del fratello, foto sotto, è tutta un'altra cosa. (FotoVillani)

In ogni caso la «sorellina volante» ha deciso di correre anche lei in formula con una Ralt Rt 3



CURIOSITÀ/Tra i Johansson non solo Stefan pensa alle corse

Sorella volante

Si chiama Asa e dopo essersi laureata campionessa svedese nel 1984, aspira a gareggiare in F.3, magari in Italia, una nazione che le piace da morire soprattutto dopo che ha avuto l'occasione di visitare Maranello. Il padre Roland è il suo primo tifoso

di Tege Tornvall



«AMO L'ITALIA! Venezia! Firenze! La pasta e Ferrari!» non ha avuto esitazioni a dichiarare Asa, sorella minore del pilota della Ferrari Stefan Johansson, che, dopo aver vinto il campionato femminile svedese dell'anno scorso, desidera venire in Italia per correre in F. 3. Incitato dal padre Roland, Stefan iniziò a correre in kart quando era ragazzo, la sorella più giovane di cinque anni, ha aspettato, invece, fino a quando non ha preso la patente (nel 1979) prima di iniziare la sua carriera agonistica, ottenendo una licenza per le corse di turismo. Per ottenere la licenza nazionale B, Asa disputò due corse del Lady Cup nel 1979, una serie femminile, su delle Austin Morris Mini 1000cc. Successivamente decise di andare a Londra (dove si trovava anche Stefan) come ragazza alla pari durante l'inverno 1979/80 per poi tornare a casa e disputare la Lady Cup dell'80.

«Correvo in modo orribile a quei tempi, e avevo una paura terribile di avvicinarmi troppo all'orlo della pista. Non appena c'era qualcuno nello specchietto retrovisore, mi spostavo», ricorda. Durante l'inverno 1980/81 suo padre Roland le fece un serio discorso di incitamento e nell'81, Asa cominciò a prendere dei punti. Il suo obiettivo? Quello di ottenere un piazzamento entro i primi dieci della classifica. La cosa riuscì: Asa si piazzò giusto al 10. posto finale. Probabilmente ispirata dal crescente successo del fratello Stefan, si dedicò con slancio alle corse e nella stagione '82 ed entrò nei primi cinque della Lady Cup.

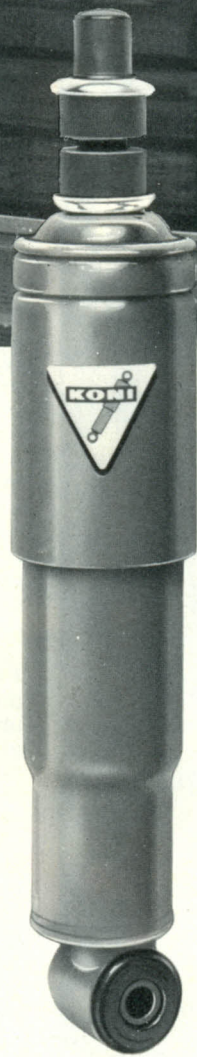
PER GUADAGNARSI da vivere, Asa si mise a vendere vestiti alla moda, servì in un caffè, lavorò in ufficio e fece da guardiano in una discoteca nel villaggio di Sälen, una famosa stazione sciistica svedese, agevolata in questo caso dal fatto di essere come Stefan una sciatrice esperta e appassionata. Nel 1983, Asa cominciò sul serio a correre. Vinse con facilità la Coppa, nell'ultimo anno delle venerabili Mini. «Avevo finalmente acquistato la fiducia e l'esperienza necessaria per andare veramente forte», spiega Asa. Per il 1984, la Saab, importatore svedese della Lancia, rilevò la Lady Cup in qualità di sponsor principale, offrendo a tutte le ragazze partecipanti una A 112 Autobianchi Lancia Abarth ad un prezzo ridottissimo. Prontamente il padre di Asa, Roland ne acquistò una e la preparò per la figlia che

segue



dalla formula 1 la "firma" della sicurezza

KONI
equipped



lo attestano le oltre 200 vittorie in F1.
La stessa sicurezza viene garantita
alle vetture normali.

KONI,
l'ammortizzatore regolabile, è:

sicura e assoluta tenuta di strada con
le quattro ruote sempre aderenti al
fondo stradale

massima durata e continua efficienza
assicurata dalla "regolabilità" che
permette il ripristino delle caratteri-
stiche ammortizzanti per ben sei volte.



AGENTI GENERALI PER L'ITALIA

weiss-siam

Via dei Crollalanza, 4 - 20143 Milano
Tel. 83.58.141 (r.a.) - Telex 320111 WEISS-I

Per maggiori informazioni, rivolgersi al tecnico
dell'officina di propria fiducia.

KONI

l'ammortizzatore regolabile

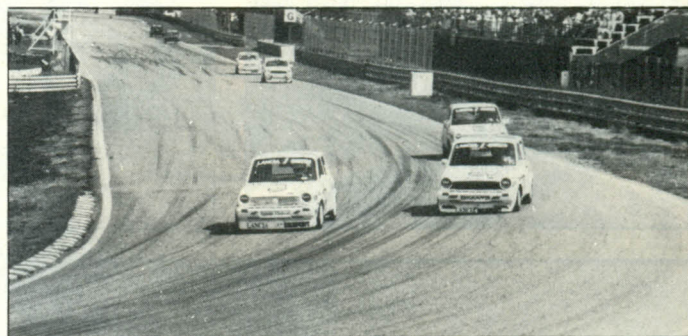
Sorella volante

segue

conquistò nuovamente la Coppa, oltre al nuovo campionato femminile svedese. Però la vittoria non fu facile. Asa non risultò la più veloce, ma la più costante. Come suo fratello, è una vera lottatrice e va sempre meglio in corsa che in prova. La sua rivale principale, Lottie Mattsson, le dovette lasciare il titolo dopo una controversia sul regolamento e decise anche di ritirarsi per la stagione '85, lasciando la sua macchina al pilota di F. 3 Nettan Lindgren, la quale conduce attualmente, il campionato a una corsa dalla fine ed a sua volta è in testa alla Coppa (che comprende più corse) a due gare dalla fine. Si rende perfetta-

Non posso continuare a fare le stesse cose per un altro anno», spiega. Disputare la Coppa Lancia è relativamente poco costoso e ci sono i premi in denaro da parte dei due sponsor della serie, Saab e Bp. Asa come suo fratello, è inoltre appoggiata dal gruppo Växjö, che è composto da otto uomini d'affari della sua città, tra cui suo padre. Però per la F. 3 avrà bisogno di altri sponsor. «**Certamente è più facile trovarli essendo una ragazza e la sorella di Stefan**» ammette, ma lei non è quel tipo di persona che se ne sta tranquilla seduta aspettando che succeda qualcosa. Lavora ogni primavera per l'esposizione automobilistica di Växjö, che quest'anno ha accolto 10.000 spettatori e ha fatto un notevole incasso confluito nelle casse dei piloti del gruppo Växjö. Quando smetterà con le corse, Asa conta di

A destra: Asa, giunta seconda, brinda sul podio con la sua grande avversaria: Nettan Lindgren che, nell'occasione, ha colto il primo posto. Sotto: la sorella di Stefan conduce in testa la gara di Anderstorp del 12 maggio scorso (FotoTornvall)



mente conto di aver bisogno di più esperienza per sviluppare la sua guida. «**Amo la velocità ma la lotta sulla pista mi permette poi di non andare troppo forte sulle strade normali**», dice Asa.

PER IL 1986, il padre le ha acquistato una Ralt Rt3 con cui disputare il campionato svedese, sull'esempio di Cathy Muller e Nettan Lindgren. Asa intende prendere la licenza monoposto questo autunno. «**Ho raggiunto un punto in cui ho bisogno di una nuova sfida.**

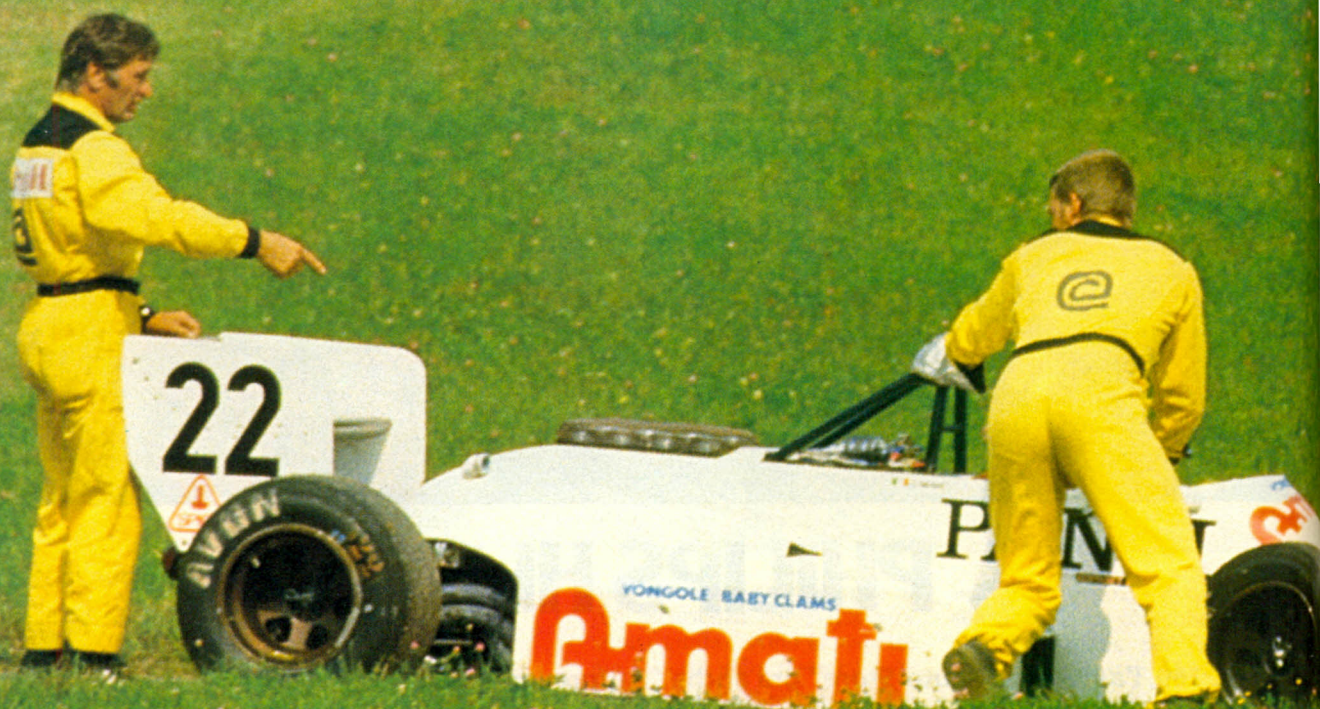
aprire un negozio di vestiti e scarpe italiane; vorrebbe anche venire in Italia per fare dei tentativi agonistici. Dopo essere venuta a Imola nel maggio scorso in occasione del Gp di San Marino il suo interesse per l'Italia è in ogni caso cresciuto. Ha visitato insieme alla madre Ulla e al padre Roland, Venezia, Firenze e... Maranello. «**Andare alla Ferrari è stato fantastico, specialmente visitare il reparto corse a Fiorano**», sono state le sue parole al rientro e di certo non le dispiacerebbe tornarci... □

L'INTERVISTA/Una lezione di carattere

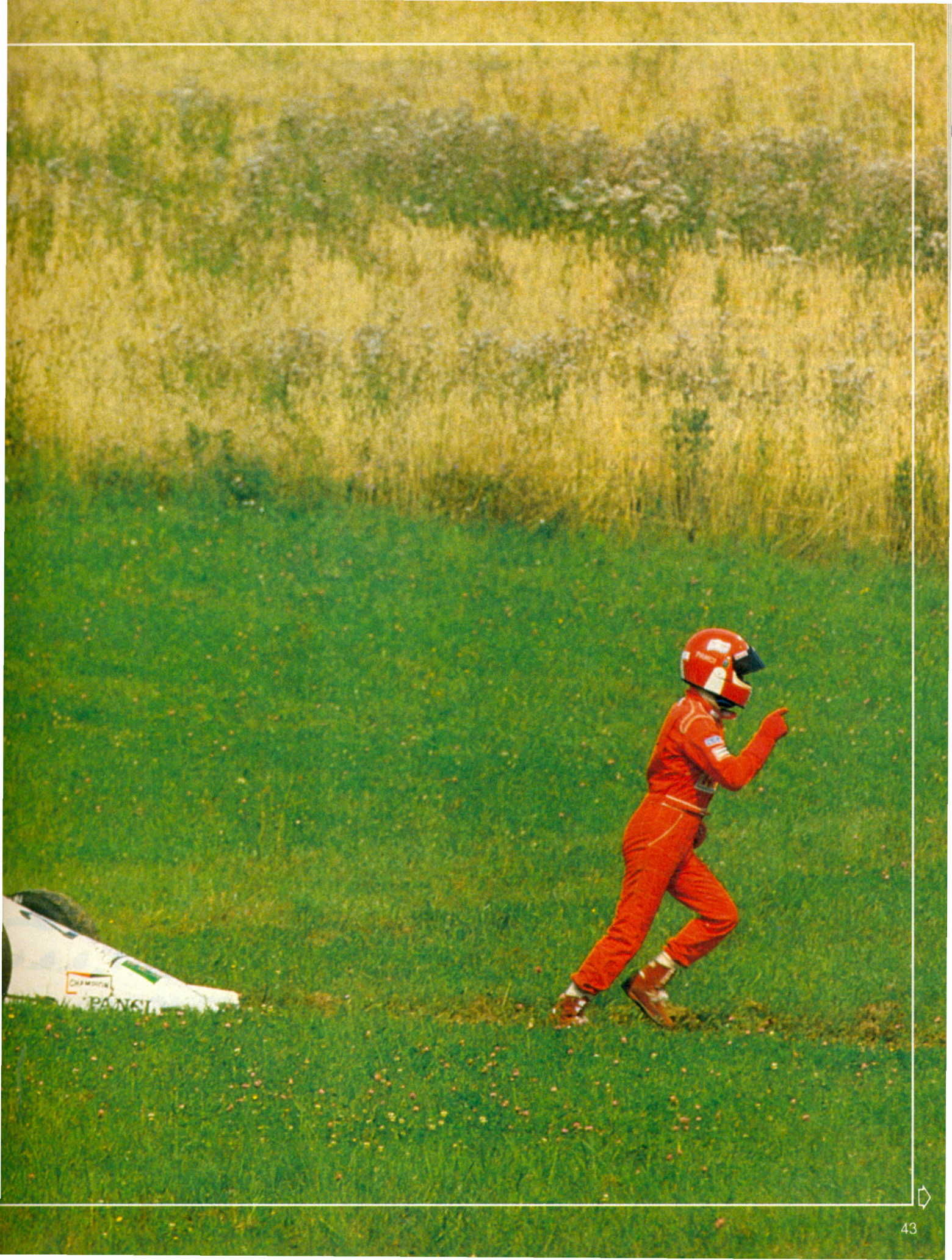
Sotto il segno del Leoni

Ha iniziato a correre giovanissimo, dimostrando subito una grande classe. Per emergere è stato costretto a superare non pochi momenti difficili ma è sempre riuscito a trovare la forza per rilanciarsi. Molto buona la sua stagione in F. 3000

di Daniele Buzzonetti



Primo giro di prova per la F. 3000 a Zeltweg: la March di Leoni si ferma per un problema elettrico ma con il solito slancio il pilota di Argenta non attende un attimo per chiedere aiuto al proprio box (foto Amaduzzi)



MONZA, 8 settembre 1973, vigilia del Gp d'Italia. Nel pomeriggio, dopo le prove della F. 1, è in programma una gara di F. Italia, categoria che a quel tempo era un vero vivaio di piloti italiani emergenti. Tra gli spettatori «di lusso», c'è anche il commendatore Eugenio Dragoni, ex-direttore sportivo della Ferrari e grande «eminenza grigia» nell'ambito dell'automobilismo da corsa. È uno che se ne intende, un vero talent-scout e quando invita alcuni amici a recarsi in «parabolica» per vedere all'opera la sua ultima scoperta, nessuno si tira indietro. Nemmeno un'ora dopo tutti riconoscono che Dragoni ha avuto ancora una volta ragione: il «ragazzino» che già nelle prove ha tanto colpito il commendatore, vince di prepotenza, senza lasciare fiato agli avversari. Il baby — allora appena 20enne — si chiama Lamberto Leoni, ed è alla quarta corsa della sua freschissima carriera. Ha una grande carica agonistica ed è velocissimo nella guida ma è contemporaneamente un ragazzo simpatico, aperto e ampiamente capace di farsi valere anche

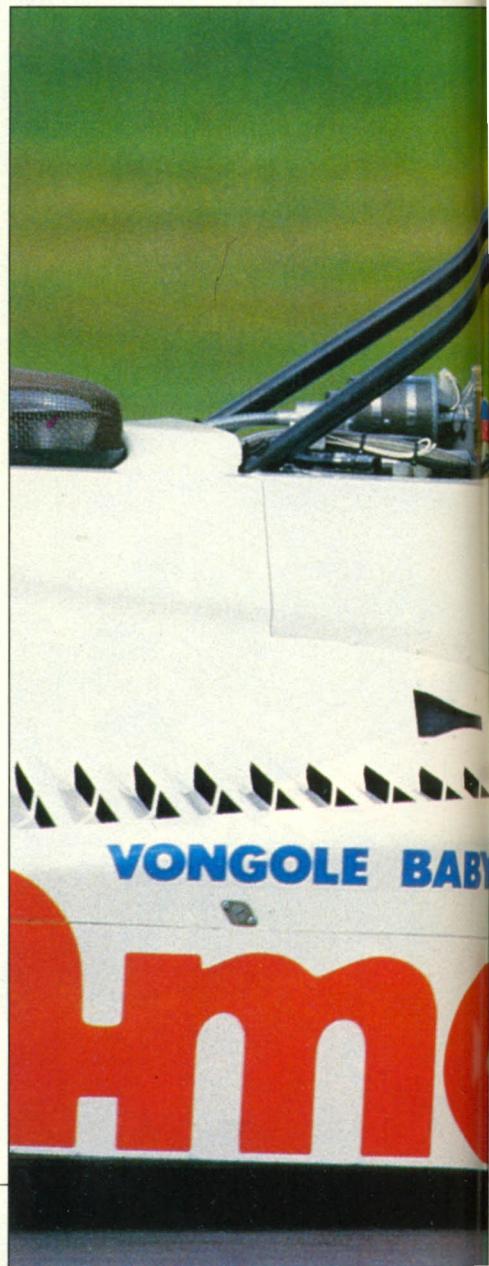


Sono diventati amici grazie ad un accordo di sponsorizzazione ed ora Riccardo Amati

(nell'immagine sopra è il secondo da sinistra, accanto alla moglie) e Lamberto Leoni si vedono anche fuori dei campi di gara: soprattutto in barca per la pesca d'altura. Proprio Leoni è riuscito a pescare domenica 1 settembre questo tonno di 250 Kg nel mare di fronte a Gabicce.

A sinistra, il «serpente» della F. 3000 al box di Zandvoort: si notano Danner, Tarquini e Daccò, alcuni degli avversari di Leoni nella categoria che ha visto il ferrarese tornare pienamente alla ribalta quest'anno.

A destra e nella pagina accanto, Leoni «fuori» e «dentro» la March 85-Ford del team Italia di Pierluigi Corbari. (Fotografie Amaduzzi)





sul piano umano. In breve sembra destinato a una grande carriera e in effetti arriva a grosse soddisfazioni ma commette anche qualche errore di scelta. Non sempre è ben consigliato e il suo carattere aperto e schietto gli fa perdere qualche volta di vista la diplomazia. Ma la classe non è acqua e riesce sempre ad emergere: supera anche un grosso problema fisico che lo tiene lontano dalle piste per oltre tre anni e di recente si inserisce ancora una volta tra i migliori piloti italiani. Quest'anno la F. 3000 gli ha regalato grosse soddisfazioni anche se è arrivato tardi in un team giusto. Intatto nello spirito e nel fisico, «Leo» può giustamente ridare la scalata ai massimi vertici dell'automobilismo, più volte sfiorati e non raggiunti magari per circostanze sfortunate. Di sicuro il ragazzo di Argenta non è stato aiutato dal fatto di avere debuttato tanto presto. Agli inizi degli Anni '70, per gli italiani era infatti estremamente difficile andare oltre un certo limite e certamente le «covate» successive hanno trovato la strada molto più aperta. Ce lo conferma lo stesso Lamberto Leoni con il quale abbiamo

parlato a lungo della sua carriera e delle sue aspirazioni future.

«È vero — racconta il sempre giovane Lamberto — di sponsor allora si parlava ancora poco e io non ho avuto nessuno che abbia saputo guidarmi, consigliarmi o indirizzarmi per la strada giusta. Dovevo fare di testa mia e di errori indubbiamente ne ho fatti tanti. Solo un esempio: nel '77 avevo avuto una proposta per correre con la March ufficiale di F. 2 che poi è stata data a Giacomelli; dissi di no per correre con la Ralt equipaggiata con motore Ferrari. Ovvio che il legame con la Casa di Maranello mi aveva fatto balenare delle speranze ma purtroppo il programma non fu fortunato...».

— Non è stato il tuo primo errore e c'è chi dice che tu non abbia saputo gestirti bene un successo arrivato subito e forse troppo in fretta. Il commendatore Dragoni ti inserì nella ristretta lista dei candidati al ruolo di pilota della squadra azzurra di F. 2 ma poi non ti scelse. Perché?

«Sembra assurdo ma allora ero in effetti

segue





Sotto il segno del Leoni

segue

giudicato troppo giovane. Dragoni mi fece provare a Misano e Varelunga e mi avrebbe preso anche se avevo fatto solo poche corse di F. Italia. Ero però minorenni e dovette telefonare a mia madre per chiedere il nulla-osta. Mia madre non se ne intendeva e tollerava a malincuore che corressi: sentii parlare di una macchina più potente della F.

Italia e si spaventò, tanto da pregare Dragoni di lasciarmi perdere. Non è stato un dramma per me ma forse è stato anche per questo che poi ho fatto sempre di testa mia».

— E hai fatto qualche errore: inevitabili o dettati dal tuo temperamento esuberante? «In realtà credo che molte mie scelte siano state inevitabili e poi non c'era nessuno che potesse consigliarmi diversamente. È probabile che non abbia saputo sfruttare bene la famosa offerta che mi fece la Ferrari nel '75 ma che cosa potevo fare di diverso? I fatti sono noti ma non fino in fon-

do: all'inizio di quell'anno ricevetti una telefonata da Luca Montezemolo, allora d.s. della Ferrari e il giorno dopo mi fu fatta una proposta da sogno: una macchina di F. 1 con motori, materiale, gomme e tutto quello che serviva per allenarmi. Io avrei dovuto solo prendere confidenza e dopo qualche mese si sarebbe parlato di un possibile debutto. Per gestire l'operazione c'era Giancarlo Minardi, per il cui team correvo già in F. 2 con la March sponsorizzata dalla Everest. Con la Ferrari ci fu però un intoppo: alcune spese vive che io non avevo la possibilità di affrontare. Niente in confronto a quello che ricevevo da Maranello ma portare una F. 1 in pista non è uno scherzo. Nel programma entrò allora Giancarlo Martini, mio amico-rivale in F. Italia e poi in F. 2. Forse non fu colpa di nessuno ma nell'operazione subentrò un certo "campanilismo" (Leoni è di Argenta, al confine tra le province di Ferrara e Ravenna mentre Martini — zio di Piero che attualmente corre con la Minardi F. 1 — è romagnolo puro sangue, n.d.r.) che guastò l'ambiente. Dopo i primi "allenamenti" mi furono fatte altre promesse e lasciai un po' perdere, tanto che la macchina al debutto la portò Martini anche se l'avventura era ormai sul punto di finire...».

— Anche perché erano in arrivo i famosi motori Ferrari di F. 2, ai quali tu eri interessato...

«Sì, io avevo passato una annata '76 in modo strano. Avevo pochissimi soldi e ero passato dalla F. 2 alla F. 3, andando in giro per l'Europa correndo dove capitava. Avevo un camioncino e per meccanico un amico che faceva il restauratore di mobili. Follie; correvo con gomme vecchie e un motore che la Novamotor mi revisionò dopo non so quante corse solo per compassione. Ma avevo la speranza del Ferrari F. 2 e stringevo i denti».

— Anche quella vicenda non fu tanto

segue

Partenza della F. 3000 a Zandvoort: si notano Ferté (3), Danner (8), Leoni, (penalizzato per via anticipato) con il n. 22, Nielsen (2), Thackwell (1), Pirro (9), Streiff (5) e Santin con il 14. (FotoDPPI) Sopra, Leoni precede Pirro (FotoAmaduzzi)

Sotto il segno del Leoni

segue

tranquilla, colpa del tuo carattere fin troppo schietto?

«Allora in effetti non sapevo nemmeno cosa fosse la diplomazia ma i fatti mi diedero d'altronde ragione. Ancora una volta ero legato a Minardi che aveva montato i motori Ferrari sul telaio Ralt. C'erano però dei problemi tecnici ma io avevo un punto di vista diverso dal mio compagno di squadra che era Brancatelli. Morale, a metà stagione mi accordai con Trivellato che aveva i telai Chevron: portai a Vicenza un motore Ferrari e vinsi a Misano, interrompendo il famoso monopolio della BMW. Fu una impuntatura di carattere ma credo di avere avuto ragione».

— Ecco, tra te e Giancarlo Minardi c'è di

prime polemiche anche perché l'anno dopo lo stesso team mi lasciò solo nella battaglia per vincere il titolo che persi dopo un duello memorabile con Brancatelli. Solo che ad ogni gara dovevo evitare sempre sette o otto chicane "mobili". Era il gioco di squadra che in F. Italia non perdonava».

— Alla fine di quel famoso '77 e dopo qualche altra polemica con Minardi, sembravi però destinato a fare il salto definitivo...

«Dunque, subito dopo la vittoria di Misano mi illusi perché Ferrari si complimentò con me e c'era in ballo la sostituzione di Lauda. I giornali facevano il mio nome ma purtroppo fu solo un sogno: il commendatore prese Villeneuve. Quasi contemporaneamente però Surtees mi fece provare la sua F. 1 e mi iscrisse a Monza. Nel primo giorno di prova avevo il 17. tempo, poi il sabato il motore ammutolì al primo giro e restai fuori. Ma non è vero che Surtees mi scaricò: l'accordo

carri in Argentina e Brasile, poi alla vigilia di Montecarlo il colpo di sfortuna che mi ha tenuto fermo fino al 1981».

Leoni non ha mai voluto parlare apertamente di quel periodo nero ma, ora che il suo fisico è completamente e perfettamente ristabilito, riesce a ricordare quegli anni perfino con distacco. Lamberto dovette subire una lunga e delicatissima operazione chirurgica a causa della ghiandola dell'ipofisi che si stava staccando dalla propria sede, probabilmente in seguito ad un urto non ben valutato ed al seguente stress fisico in corsa. Fu operato nel '78 dal professor Giancarlo Nicola, allievo di un «Premio Nobel» della neuro-chirurgia; lo stesso che dopo 26 mesi si assunse la piena responsabilità di permettere al pilota di Argenta, di tornare alle corse. Perché nel lungo periodo di degenza, tra paure e dubbi sulla riuscita dell'operazione, Leoni non aveva in mente che una monoposto da corsa. Perfettamente ristabilito, ha accettato prima un invito di Merzario che gli ha affidato una F. 3, poi è tornato in F. 2 e ha dimostrato di essere in tutto quello di prima grazie ad una pole-position nell'83 e ad alcuni piazzamenti.

«Sì, e credo di essere migliore di prima sotto certi aspetti. In fatto di rapporti con chi mi sta intorno, ho imparato a frenarmi; prima di dire una certa cosa, ora rifletto di più. Solo la voglia di correre è sempre quella. Correre per vincere però: tra una F. 3000 da podio e una F. 1 con la quale devi lottare per qualificarti, non avrei dubbi. In F. 1 ci sono già stato e sono stato scelto perché ero veloce, ora non vedo perché dovrei cavarmi uno sfizio per arrivare poi ultimo. Tra uno sponsor per la F. 3000 e uno per una F. 1 di serie "B" o "C" non c'è molta differenza ma io opto per la prima. Purtroppo nell'automobilismo i mezzi contano: lo scoprii subito in F. Italia e subito dopo con la mia prima F. 2. Al debutto infatti andai sul podio, poi le "finanze" del team si esaurirono e ci fu poco da fare. Soprattutto quando ebbi un incidente con Peterson a causa di un doppiato che si era girato e ruppì la scocca, il team andò in crisi. Con Minardi avevo un accordo ma le finanze erano quelle che erano e dovetti saltare due o tre corse. D'altronde, parlo di 10 anni fa, e se i costi erano inferiori, c'erano anche molti meno appoggi. Se non c'era Minardi sarei forse rimasto a piedi...».

— Quel Minardi che poi ha ritrovato di recente ancora per la F. 2 ma ora sembra che le vostre strade siano divise...

«Grazie agli sponsor. Devo ringraziare Riccardo Amati che ha una industria ittica di conservazione e che oltre ad appoggiarmi nelle corse è diventato un amico. E lui che mi ha permesso di arrivare in F. 3000 anche se ad inizio stagione ho dovuto scegliere una ex-F. 1 per via dei costi più abbordabili. Poi ho conosciuto Pierluigi Corbari e quando ha avuto una March libera ho corso con lui. Peccato solo che non abbia ancora vinto».

— Che cosa invidii a questi giovani che ora trovano tutto più facile?

«Niente, perché per debuttare occorrono ora molti più soldi di quando ho iniziato io e nelle mie condizioni di allora starei a piedi».

Ha vinto con un V6 Ferrari

LAMBERTO LEONI è nato ad Argenta, in provincia di Ferrara il 24 maggio del 1953. La sua carriera di pilota è iniziata quando aveva venti anni: Lamberto debutta nel '73 con la Formula Italia, un campionato che, nel '74, lo vede sfiorare il titolo. Sarà solo secondo ma contemporaneamente si interessa alla Formula 2. Infatti, nel 1975 disputata alcune gare dell'Europeo per poi approdare in Formula 3.

Per mancanza di meriti torna in F. 2 e il primo successo nella categoria lo ottiene a Misano, nel 1977, con una Chevron-Ferrari. Un successo che lo lancia e che gli frutta anche il debutto in F. 1 al volante prima di una Surtees e poi di una Ensign. Una grave malattia lo blocca, tenendolo lontano dalle corse per tre stagioni. Sembra che Leoni debba attaccare il volante al... chiodo e invece perfettamente ristabilito rieccolo nell'81 a calcare le piste della Formula 3. Nell'82 e nell'84 ritenta la scalata in Formula 2 con risultati qualche volta brillanti; poi quest'anno l'avventura in F. 3000, un nuovo trampolino per i sogni di Lamberto: la Formula 1. □



LEONI E ALLIOT (FotoAmaduzzi)

mezzo una lunga amicizia ma anche qualche rapporto burrascoso: perché?

«Premetto che tra me e Minardi c'è sempre stata stima e anche nei momenti più delicati non siamo mai arrivati alla rottura vera. Il fatto è che anche lui è uno che ragiona più con il cuore che con la testa in fatto di corse e tutte le nostre discussioni hanno sempre avuto motivazioni viscerali. Fin dall'inizio: lo conobbi nel '73 dopo avere acquistato privatamente una F. Italia grazie a quanto avevo ricevuto da una assicurazione per via di un incidente sugli sci. Altri mezzi non ne avevo e non sapevo niente di corse. Lessi su Autosprint che a Faenza c'era un "certo Minardi" che si occupava di F. Italia e andai da lui che era impegnato con Martini che stava vincendo il titolo italiano. Mi accordai ma quando fu chiaro che andavo forte mi chiese anche di proteggere le spalle di Martini nelle ultime corse. Un gioco di squadra normale ma che diede il via alle

era che se la Parmalat, con la quale si era in trattative, avesse abbandonato Lauda, avrebbe potuto sponsorizzare la Surtees. Una illusione? Fosse ma Niki stava lasciando la Ferrari e molte congetture erano valide. Comunque non molto dopo ricevetti un'altra proposta interessantissima: era Mo Nunn, il patron della Ensign che voleva un contratto per il '78. Io fui chiaro: voleva 150 milioni in tutto, poco anche per allora, ne racimolai 50 subito grazie alla Fina e alla Benning. Mi prese ugualmente. La macchina, vecchia di tre anni, al provai solo al debutto in Argentina e non potevo nemmeno avere le gomme da qualifica per via di alcune ripicche di Nunn con la Goodyear. Grazie all'amico Tony Ferriero e al fatto che allora non c'erano limitazioni, riuscivo ad avere le gomme usate di Lauda. No, non è che Niki, mi facesse un piacere, era solo il pilota che le consumava di meno... In quelle condizioni riuscii a qualifi-

MONZA '85

SPECIALE GP D'ITALIA



Prost esulta sul
podio di Monza
dopo avere
conquistato
un primo posto che
vale mezzo
mondiale
(FotoVillani)

FESTA McLAREN





Senna, a sinistra, dopo il via alla prima variante crea lo scompiglio per cercare di tenere il contatto con Rosberg (FotoVillani) Il paulista, a destra, conclude terzo in volata davanti a Surer, ripetendo l'exploit di Zandvoort (Attualfoto)

Fastidiose vibrazioni del telaio hanno vanificato la grande rimonta di Lauda, sotto, bloccato dalla rottura dei flap anteriori (FotoVillani) Ghinzani, ancora una volta non è riuscito a fare nemmeno un giro (Attualfoto)

LA CRONACA/Rosberg imprendibile se non avesse rotto il motore

Alboreto fuori gioco

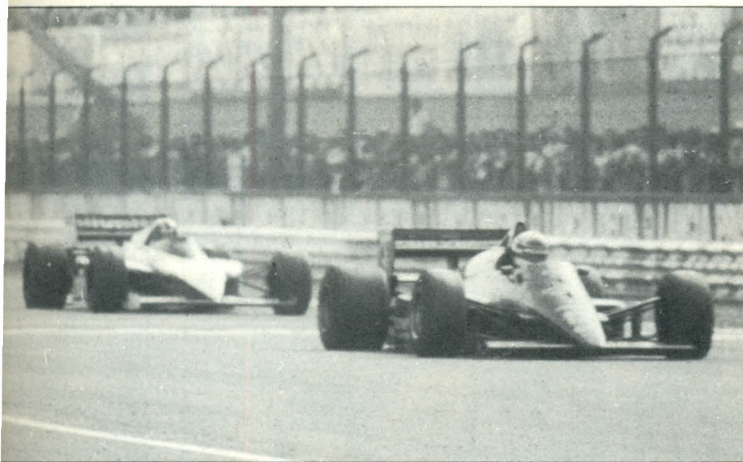
Mentre Prost vinceva il quinto Gp stagionale che lo proietta verso il titolo mondiale, il ferrarista viveva il suo calvario, culminato con il ritiro per la rottura del propulsore

MONZA — Due giorni di prove, l'incredibile exploit di Senna con una pole-position da favola e poi la solita sorpresa del warm-up di domenica mattina. Prost e Lauda ottengono i tempi migliori in assetto da gara ma molti dubitano che i tempi (1'29"361 e 1'29"969 rispettivamente) siano stati effettivamente ottenuti a serbatoi pieni. Un errore perché per vincere il Gp d'Italia era veramente necessario portarsi su prestazioni del genere. Al via Senna (gomme dure sul lato sinistro e medie sul destro) asseca bene il verde di Ongaro, ma Rosberg grazie al motore Honda è primo dopo duecento metri. Il brasiliano non cede e combina un piccolo pasticcio all'ingresso della

prima variante: tenta il sorpasso ma si ritrova prima sul cordolo e poi sulla terra. Davanti è dunque Rosberg (tre gomme medie più una «dura» all'anteriore destro) seguito da Mansell che ha una scelta di gomme analoga al compagno di squadra. Al via intanto non era partito Ghinzani con il motore della sua Toleman muto, mentre al primo giro una turbina (o forse la pompa della benzina: lo smontaggio del motore lo rivelerà) mette ko la Minardi di Martini. Al secondo giro Acheson ha problemi al cambio e Jones invece nutre molti dubbi sulla Beatrice-Hart. Viene invitato a proseguire ma al sesto giro è definitivamente fermo in uscita della «parabolica» con il

motore annientato. Anche Acheson al 10. giro è definitivamente fuori mentre davanti, dopo il clamoroso sorpasso di Piquet su Alboreto alla prima variante, e quello altrettanto plateale di Prost su Senna in pieno rettilineo, la situazione è questa: Rosberg, Mansell, Prost (con quattro gomme semidure), Senna, De Angelis (quattro gomme semidure), Piquet (gomme Pirelli di media durezza), Alboreto (Goodyear semi-dure), Tambay (una gomma dura sul posteriore sinistro e tre semimorbide) e Johansson che è partito con gomme semidure sul lato sinistro e semimorbide sul destro. Intanto al 3. giro inizia il calvario dell'Euro-Alfa: Cheever deve fermarsi con una turbina rotta mentre Mansell può invece riprendere dopo un brevissimo stop per stringere la fascietta della presa d'aria di una turbina. Rosberg, intanto, guadagna a vista d'occhio e il suo vantaggio non è dovuto solo al suono del motore Honda in rettilineo: al 7 giro ha già oltre 8 secondi su Prost (a serbatoi pieni solo lui e Mansell girano più volte sotto l'1'31" nei primi giri) ma è De Angelis che si mette in luce portandosi al terzo posto dopo avere superato Senna, un po' in crisi per via delle gomme più dure e della escursione sulla terra dopo il via. Al nono giro rientra ai box Patrese: la sua gomma anteriore sinistra si è bucata e guida sul cerchio. Viene sostituita ma, poco dopo, deve fermarsi di nuovo perché la presa d'aria del freno si è rovinata e deve essere tagliata. Rimonta con una caparbietà e con una determinazione degna di ben altri risultati ma al 31. giro è definitivamente fermo per rottura





Il momento chiave della corsa

Hondata di fiamme

MONZA — Non ci sono dubbi: Michele Alboreto con la Ferrari attuale avrebbe potuto solo difendersi e non poteva che partire con gomme «semidure». Le stesse di Prost che però non era al corrente della scelta di Michele e dunque il francese ha preferito stare alla finestra fin dall'inizio. In condizioni normali Prost non avrebbe potuto vincere a Monza e magari avrebbe dovuto guardarsi anche da Lauda che era partito con tre «C» semi-morbide e una «B» sul posteriore sinistro. È vero che dopo il Gp d'Olanda gli era stato promesso aiuto dal compagno di squadra ma se il vantaggio del campione del mondo fosse stato ragguardevole, avrebbe potuto «mollare» davanti a 150.000 persone poco propense a festeggiare Prost? Le cose sono andate storte per Lauda, ma questo è senno di poi. Con Rosberg il francese della McLaren non avrebbe potuto tentare alcuna difesa e se il motore Honda non fosse quel gigante dai piedi di argilla che è, Alain avrebbe dovuto accontentarsi del secondo posto. I tempi sul giro sono chiari: Rosberg era sempre sull'1'29" mentre Prost era ampiamente sopra l'1'30". Nove punti, quindi, un po' fortunati ma nei campionati del mondo il destino non è certo strano. E alla fine non c'è stata nemmeno la temuta «chiassata» del pubblico monzese contro il «nemico» di Alboreto. Ci sono stati fischi prima del via ma al termine il piccolo francese è uscito da Monza senza alcun timore. È anche un segno di civiltà e lo sottolineiamo con piacere. Il pubblico si è arreso davanti all'evidenza dei fatti e non ha nemmeno reagito per via del ritiro di Rosberg che ha involontariamente aiutato Prost. Forse perché Alboreto era molto indietro e già sul punto di doversi ritirare, o forse perché ha capito dopo tanti anni neri, un piccolo errore tattico e un pizzico di fortuna potevano tranquillamente aiutare l'ex-iellato della Formula 1. □

di uno scarico. La giornata è sfortunata a metà per la Renault: Tambay non sembra in grado di fare molto ma «naviga» a metà classifica mentre Warwick dopo soli nove giri è fermo per rottura della trasmissione. Tra i tanti sfortunati, anche Teo Fabi che buca una gomma e deve fermarsi per cambiarla. Compromette poi la corsa definitivamente perché al via si era «toccato» in variante nel mucchio e la vettura ha accusato successivamente uno squilibrio generale. Strana, invece, la corsa di Lauda che inizia senza strafare, probabilmente per restare fuori da una pericolosa bagarre. Poi, conscio del mezzo, rimonta con apparente facilità e al 12. giro è 5. davanti ad Alboreto. Questo grazie anche allo stop momentaneo di Piquet che tra la necessità di «andare a cordoli» per tenere il ritmo e tra la terra portata in pista in alcune curve, ho rovinato le gomme che deve sostituire. Al 15. giro dunque Rosberg è davanti a Prost, De Angelis, Lauda, Senna (ancora più in crisi) e Alboreto mentre Berger al 13. si era fermato per rottura del cambio. Al 20. è fermo anche Alliot che ancora una volta loda il telaio della Ram ma deve pensare molto male del motore Hart. Al 25. passaggio si verifica un piccolo colpo di scena: Lauda entra ai box con la parte sinistra del baffo anteriore piegata. Nessun contatto però: accusa solo terribili vibrazioni al telaio che hanno messo in crisi anche le gomme. Prosegue con un nuovo musetto ma è piuttosto indietro. Al 27. e 28. giro invece le soste fulminee di Alboreto e Rosberg per l'inevitabile cambio delle gomme mentre subito dopo (al

33. giro) è Lauda che scende definitivamente dalla vettura. In virtù delle soste, Prost passa in testa ma al suo box tutti sembrano in attesa del cambio. È quello che sperano anche alla Ferrari, ma Prost giro dopo giro dà l'impressione di potercela fare. Non con Rosberg, perché se al 35. giro il suo vantaggio sul finlandese è pari a oltre otto secondi, non può fare molto per contenere la rimonta. Al box Lotus Peter Warr è collegato via-radio con Senna e De Angelis che riferiscono sulla possibilità di un cambio di pneumatici. I meccanici rimangono inutilmente all'erta, ma Elio ha un finale di gara non brillante a causa di un motore fiacco e dal consumo anomalo.

La Ferrari rimane a Monza

IL TEAM del «cavallino rampante» dopo la debacle al Gp d'Italia ha deciso di rimanere a Monza per cercare di risolvere i problemi che attanagliano la 156/85. La notizia è trapelata dallo stretto riserbo della squadra di Maranello: i test sul circuito brianzolo si svolgeranno mentre Autosprint va in edicola e mercoledì. In pista ci saranno entrambi i piloti per raccogliere il maggior numero di informazioni in vista del Gp del Belgio in programma a Spa domenica. Il van della Ferrari, infatti, mercoledì notte si trasferirà alla volta delle Ardenne per essere a Spa giovedì mattina.

Al 39. giro la classifica è la seguente: Rosberg ha ripreso il comando delle operazioni davanti a Prost, Senna e a Piquet che con le gomme nuove ha finalmente ottenuto quello che si era prefisso prima del via. Molto bella anche la corsa di Surer, in quinta posizione davanti a De Angelis, Alboreto, Johansson (al 36. giro il suo stop per cambiare le gomme completamente rovinata) e a Laffite costretto poi allo stop per un inconveniente incredibile: alcune foglie hanno ostruito la presa d'aria di una turbina che è poi finita ko. Sulle tribune il pubblico appare deluso per il mancato successo della Ferrari, ma già si stanno facendo i conti sul possibile svantaggio di Alboreto (che è in leggera rimonta) su Prost che non sembra in grado di andare oltre i sei punti. Keke d'altronde è simpatico ai tifosi italiani è la sua sembra una vittoria più che meritata, ma, evidentemente, non è il suo anno: al 44. giro rientra ai box sullo slancio e non ci sono dubbi: è partito il motore. Un Prost risparmiatore è dunque al comando del Gp d'Italia: ce la farà con le gomme? Il suo vantaggio su Piquet renderebbe comunque possibile la sosta ma non sembra essercene bisogno. La fortuna è dalla sua parte e non deve nemmeno (per fortuna) fare ricorso alla forza pubblica nel corridoio di tifosi che hanno invaso la pista. Gli italiani lo salutano «re di Monza» anche perché al 45. giro si era fermato Alboreto per rottura del motore proprio dopo avere ottenuto il suo giro più veloce.

Daniele Buzzonetti

Alain Prost alza la coppa sul podio del 56. Gp d'Italia e la sua felicità è comprensibile: fra lui e Alboreto ci sono ora ben dodici punti. Al suo fianco, Piquet è più allegro di Senna. (Foto Amaduzzi). A destra: Lauda scende dalla sua McLaren e lascia la corsa: è il 33. giro. (Attualfoto)



LE INTERVISTE/Prost non si sente ancora il titolo in tasca

Ho solo fatto 12

Il pilota francese, felicissimo per la vittoria in... trasferta non si ritiene ancora al sicuro. Concordi Piquet e Senna sul fatto che le McLaren siano per ora imprendibili

di Giancarlo Cevenini

MONZA — Con 12 punti di vantaggio, Prost lascia Monza con un sorriso largo così: in casa della Ferrari il piccolo francese ha fatto man bassa, vincendo mentre Alboreto è tredicesimo, staccato di sei giri l'ordine d'arrivo, ma in realtà si è fermato al 46. passaggio con il motore rotto.

— Una bella vittoria?

«Tutte le vittorie sono belle, questa poi in modo particolare perché ottenuta davanti al pubblico amico del mio avversario Alboreto».

— Ti senti già campione del mondo?

«No, 12 punti di vantaggio sono molti ma non ho ancora vinto il titolo».

— Su chi hai basato la tua corsa?

«Ovvio: su Alboreto, Rosberg era troppo veloce contro di lui non ce l'avrei fatta e l'ho lasciato passare facilitandolo anche».

— Qualche problema con le gomme? Tutti si aspettavano che anche tu ti fermassi a cambiarle.

«No, le gomme sono andate bene e non

c'era necessità di fermarmi, macchina e motore perfetti, ho corso senza nessun rischio».

— Si è avuta l'impressione, che verso la fine tu sia andato molto piano, è vero?

«Certo ho fatto la corsa al risparmio, potevo andare più forte ma rischiamo di non finire la corsa per la benzina quindi...».

— Quali problemi hai avuto al via?

«Mi si era bloccata la manopola del booster e sono partito senza: me la sono vista brutta, ma poi la manopola si è sbloccata e tutto è andato bene».

DUE BRASILIANI alle spalle del francese: il più loquace è Senna che è arrivato terzo.

— Che cosa è successo alla prima chicane dopo il via con Rosberg?

«Il mio motore aveva poca potenza, è solo questa la ragione per la quale Rosberg mi ha passato».

— Nell'uscita di pista la macchina ha sofferto?

«No, l'assetto è sempre stato buono e anche le gomme non hanno subito danni, sino alla fine gomme e telaio perfetto, ero in contatto radio con i box e abbiamo deciso di non cambiare le gomme».

— Rosberg e Prost imprendibili?

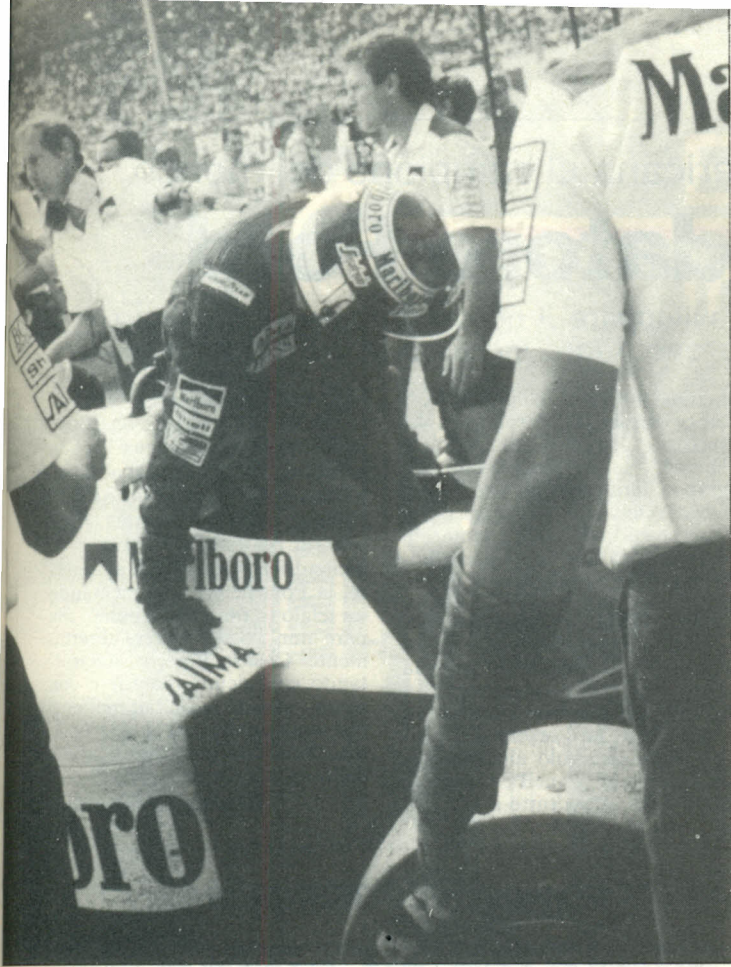
«Sì! Certamente noi abbiamo un buon telaio ma il nostro problema è il motore che non ha la potenza per andare contro le McLaren e le Williams».

— Quando ha perso potenza il tuo motore?

«Già al decimo passaggio ho avuto dei problemi, addirittura quando davo booster non succedeva nulla, più di così quindi non poteva fare».

— Nelson Piquet ha fatto una grandissima corsa e alla fine è arrivato secondo. Che cosa è successo con Senna gli chiediamo?

«Quando lo stavo per sorpassare lui mi ha tagliato la strada, così io in rettilineo la volta successiva per scherzare perché lui prima non mi aveva visto arrivare dagli



Alboreto sconsolato ai box

Quel pubblico meritava di più

MONZA — «La ragione del mio ritiro è stata la rottura del motore, avevo la pressione dell'olio bassa già da diversi giri e poi tutto è finito».

Così esordisce Michele Alboreto abbastanza «abbacchiato» per la brutta figura di Monza.

— Com'è andata globalmente la macchina?

«Mai eccezionale, soprattutto di telaio».

— Speranze per il campionato?

«Ridotte al lumicino, certo, il campionato finisce in Australia, teoricamente non tutto è perduto, ma nella situazione attuale la competitività della McLaren richiederebbe una corrispondente competitività della Ferrari che non c'è».

— Il problema più grosso?

«La mancanza di aderenza in curva».

— Nessuna soddisfazione dunque: una Monza amara?

«In pista con la Ferrari soddisfazioni zero, unica nota positiva il

pubblico, stupendo, magnifico mi ha sostenuto moltissimo anche quando mi sono fermato. Quegli applausi hanno mitigato l'amarazza del motore rotto».

— Il GP è finito da un pezzo, seduto su una Vespa vicino al van Ferrari, Piero Lardi Ferrari medita sulla giornata negativa. Ti aspettavi di più dopo le prove fatte qui la scorsa settimana?

«Sì, ma forse alla luce dei risultati ottenuti c'eravamo illusi».

— Dove avevate le difficoltà maggiori?

«Nel telaio, in particolare nelle curve veloci tipo Lesmo dove si esce in quinta eravamo lenti per la mancanza di aderenza, in questi curvoni avere aderenza è fondamentale, se esci piano la paghi per tutto il rettilineo».

— Ora cosa farete?

«Dobbiamo lavorare sulle sospensioni e sull'aerodinamica, ma fra 5 giorni c'è Spa e i miracoli non li fanno nessuno. Prevedo che sarà molto difficile per noi anche la gara belga dove invece eravamo andati bene all'inizio della stagione, ma il progresso va avanti, le macchine cambiano e migliorano, noi purtroppo oggi non abbiamo quel vantaggio che avevamo allora sulla McLaren».

— È la prestazione più catastrofica della Ferrari nel dopoguerra? «Fammi pensare... no, credo che siamo andati peggio nel 1970, a parte certe volte prima che non contano».

Marco Piccinini ha dichiarato subito dopo la corsa:

«Sono stati due Gp molto critici per noi della Ferrari, è mancato un po' tutto, ma c'è sempre questo quinto posto di Johansson. Alla sostituzione delle gomme c'eravamo preparati ma non programmati perché abbiamo lasciato alla discrezionalità dei piloti decidere o meno se farlo. I meccanici sono stati magnifici e velocissimi, non altrettanto lo sono state le macchine in pista».

— Un suo giudizio sulla McLaren?

«La McLaren è formidabile, non la scopro certamente io».

— Come giudica questa giornata? «Per noi è una giornata negativa. Non siamo riusciti ad essere competitivi in gara».

— Poche le possibilità di vincere il titolo?

«Ci sono ancora 4 GP: aspettate a chiamarci fuori...».

specchietti, ho fatto finta di dargli una sportellata come se si corresse con delle vetture sport».

— Quali problemi hai avuto?

«Le gomme, si sono deteriorate prima del previsto, ho consumato circa 30 litri di benzina prima di fermarmi a montare le stesse gomme con cui ero partito vale a dire le 3, poi ne ho consumato altri 35 litri andando piano per rodarle scaldarle bene e quindi poter attaccare con meno benzina a bordo, perché sapevo che la mia macchina sarebbe andata bene».

— Avresti potuto vincere senza quella fermata?

«No, era impossibile, la fermata era prevista ma è avvenuta prima del previsto».

— Campionato finito a favore di Prost?

«No, non credo, siamo lontani dall'aver aggiudicato il titolo, può succedere ancora di tutto».

REGAZZONI prima della gara è andato in sala stampa per salutare alcuni amici giornalisti. Lo svizzero ha pronosticato Johansson vincitore perché è nato come lui in settembre: Clay, infatti, è nato il 5 settembre di 46 anni fa, il ferrarista svedese, invece, ha compiuto gli anni due giorni dopo. Auguri...

PIQUET sembra intenzionato a mantenere sulla tuta il marchio della Vespa nonostante il prossimo anno passi a guidare la Williams che è spinta dai motori Honda. In pratica si potrebbe verificare che le due grandi case in concorrenza in tutto il mondo nel mercato delle due ruote si trovino insieme sulla tuta del brasiliano.

Lauda ha detto 33

MONZA - È il 33.mo giro quando Niki Lauda rientra per la seconda volta ai box. Fa cenno ai meccanici che vuole che gli venga attaccato l'interfono, parla brevemente con i tecnici, poi sgancia le cinture e scende dalla macchina. Marlene, sua moglie, si affaccia ai box, chiede sottovoce ad un amico austriaco che accompagna ovunque Niki se è proprio finita e, a risposta affermativa, ha un gesto di gioia, sorride, è davvero contenta. Niki nel frattempo è già scappato nel paddock senza neppure togliersi il casco: una rapida sosta sul camion McLaren per cambiarsi e poi, scendendo dallo scivolo posteriore raggiunge la motorhome TAG dribblando così giornalisti e RAI. «Mi sono fermato perché c'erano delle vibrazioni sempre più forti — spiega mentre Marlene gli prepara della frutta — pensavo venissero dal cambio, invece erano provocate dal motore: la macchina stava diventando inguidabile. La mia prima sosta ai box, invece, è stata necessaria per sostituire il musetto perché una delle ali, la sinistra, si era staccata in rettilineo e in quel modo la tenuta di strada era pregiudicata. No, non ho toccato contro nulla, si è proprio staccata da sola». Niki è sereno, per nulla indispettito dal risultato mancato. Gli dicono che Alboreto si è fermato e che Prost è primo, sorride: «Sono contento per Alain — dice — si merita le soddisfazioni che gli anni scorsi ha solo sfiorato».

(r. grem.)

Clamorosa offerta della Casa americana al campione del mondo

Lauda collaudatore Ford

Niki ha ricevuto un'offerta di 5 miliardi per sviluppare il nuovo propulsore 6 cilindri. Intanto anche Toyota e Yamaha preparano il loro ingresso in Formula 1

MONZA — Nell'intervallo fra il Gp del Belgio e quello d'Europa, Lauda andrà alla Boeing in California per prendere l'abilitazione a guidare uno dei suoi prossimi acquisti, vale a dire il Boeing 737. In quell'occasione avrà un colloquio definitivo con la Ford, disposta a fare un sacrificio economico formidabile (sembra abbia offerto 10 miliardi a Niki) perché l'austriaco ritorni sul suo annuncio ritiro e corra, collaudando il nuovo motore Ford 6 cilindri. Si tratta di una decisione difficile per Niki, uomo e pilota di grande carattere: recentemente il campione del mondo ha detto no all'invito di andare tramite la Ford alla Beatrice. La seconda offerta fatta dalla Ford a Niki è un super contratto da collaudatore per il propulsore 6 cilindri turbo che dovrebbe essere in esclusiva sulla Beatrice il prossimo anno. Anche in questo caso si tratterebbe di una cifra record, ben 5 miliardi di lire, solo per collaudare il propulsore. A questo punto della stagione la Casa americana non vede di buon occhio come stanno andando le cose con la Beatrice; la Casa di Haas aveva promesso alla Ford un pilota di primo piano in squadra ed infatti ha tentato con Piquet, con Lauda e anche con Alboreto (ma per il 1987) e non c'è riuscita perché non aveva da offrire un valido staff tecnico; successivamente ha cercato di prendere super tecnici: da Mauro Forghieri a Gordon Murray, e Gerard Ducarouge anche in questo caso senza successo. Oltre a tutto, in queste ultime settimane, con il cambiamento dei vertici Beatrice c'è stato anche un ridimensionamento del budget previsto per la F.1 e si paventa persino la presenza di una sola macchina invece che due nel 1986. Se non riuscirà la manovra-Lauda, la Ford ha in serbo un'altra soluzione: come aveva previsto prima della morte di Colin Chapman tenterà di dare i motori alla Lotus invece che alla Beatrice, se non proprio dal 1986, quasi sicuramente dal 1987, quando la Lotus farà delle prove per adottare poi ufficialmente il motore Ford l'anno seguente al momento della scadenza del contratto con la Renault.

PETER WARR sta trattando la questione con Ford e Renault, dipende tutto dalla Casa americana

e da quando vorrà e potrà sganciarsi da Beatrice. Alla Lotus che è il team più blasonato in F.1 non pesa molto il fatto che la Renault smetta, avendo un contratto sino al 1987, e la possibilità concreta di avere il motore Ford. Al banco di Norwick gira da quasi un anno un motore turbo 6 cilindri a V di 120° che potrebbe equipaggiare la vettura quando la Renault si ritirerà. Come è noto fra Lotus e Toyota c'è in atto da alcuni anni un «joint-venture» per quanto riguarda la produzione di vetture di serie; quanto prima uscirà un motore di 2000 cmc che sarà montato su una nuova Lotus e su una Toyota. Per questa

ragione la Casa Giapponese vorrebbe entrare in F.1 sulla scia del successo che sta ottenendo la Honda. In Giappone infatti, c'è grande fermento: la Honda sta facendo scuola e la Yamaha dopo il successo in F.2 vuole tentare il grande salto in F.1 e sta realizzando un motore 6 cilindri a V di 90°.

UN'ULTIMA annotazione riguarda la Beatrice che se si vedrà annullato il contratto con la Ford, potrebbe continuare a «ranghi ridotti» con il motore di Brian Hart. La Porsche il prossimo anno farà solo alcune corse ufficialmente nell'Endurance, mentre disputerà tutto il campio-

nato Cart, Indianapolis compresa. La Casa tedesca sta realizzando a Weissach anche una F.1 con un nuovo motore a sei cilindri, ma ha in cantiere anche un quattro cilindri, e se la cilindrata fosse portata nel 1988 a 1200 cmc un bicilindrico boxer. Oltre al motore, la Porsche sta sperimentando un telaio in fibra di carbonio, ma pare non voglia correre direttamente. Così la Porsche sta trattando con alcuni sponsor e con alcuni grandi team statunitensi che sono interessati a gestire la macchina che prenderà il nome dello sponsor o del team.

Giancarlo Cevenini

Preoccupazioni invece per la Casa italiana

L'Alfa s'avvia al ritiro

MONZA — In tv il presidente Alfa, eppoi un comunicato ufficiale ha negato che la Casa italiana abbia preso la decisione di ritirarsi dalle corse, in tal caso vi sarebbero state comunicazioni ufficiali. Ma ciò non significa nulla, tant'è che in privato, Massacesi ci ha confidato la fine della trattativa Toleman-Benetton e ha aggiunto: «**Correre in proprio costa troppo. Abbiamo avuto richieste da team minori, ma è difficile che prenderemo in considerazione questa ipotesi. Certamente se non troviamo un team di vertice, il 1986 potrebbe diventare un anno interlocutorio. Svilupperemo il nostro 4 cilindri tanto da essere competitivo, poi cercheremo un team fidato con uno staff tecnico in grado di progettare un buon telaio.**». Queste parole a una lettura attenta non lasciano dubbi: dopo 8 anni di insuccessi, sulla scia

della Renault, anche l'Alfa Romeo smette. La Casa di Arese ha già ricevuto il no (anche se per il momento non è ufficiale) della Benetton che non intende sponsorizzare due team e nemmeno pagare per la Benetton Toleman i 5/6 miliardi di lire richiesti dall'Alfa per il suo nuovo 4 cilindri; con la stessa cifra si può avere il competitivo e già collaudato 4 cilindri della Bmw. I 400 miliardi di perdita accumulati quest'anno dall'Alfa Romeo hanno molto pesato nella decisione, d'altra parte trovare uno sponsor che pagasse dieci miliardi per l'Alfa Romeo che da 8 anni in F.1 non ha mai vinto un Gp è follia.

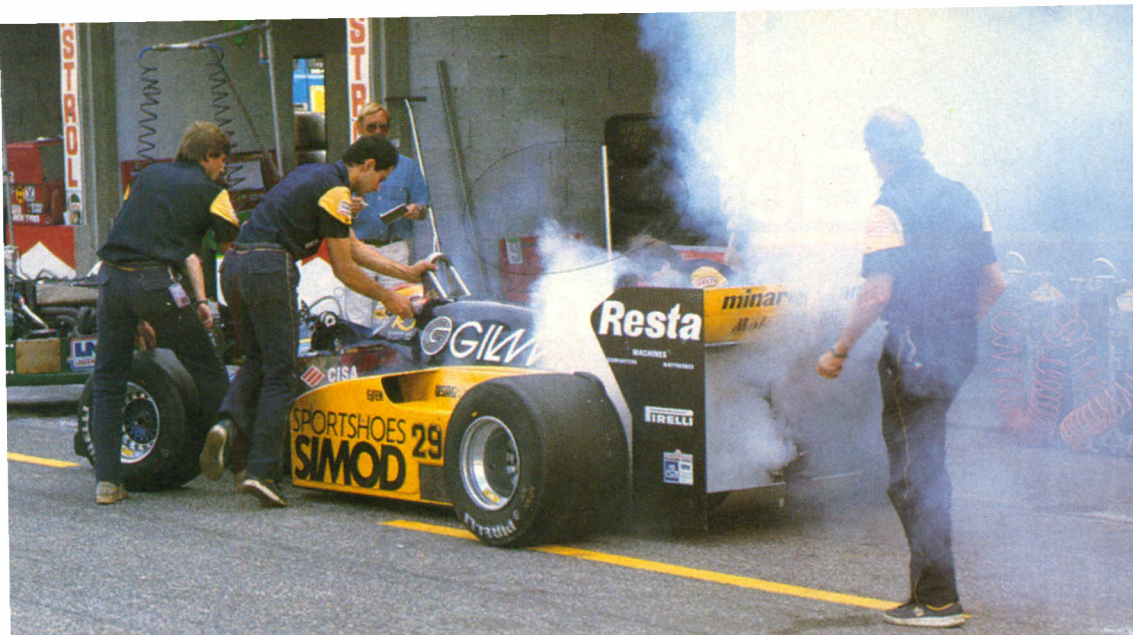
L'IRI di cui l'Alfa fa parte, ha ridotto quest'anno le sue perdite astronomiche di mille miliardi di lire, e questo intervento al risparmio comprende anche il reparto corse. Il direttore generale dell'Iri, Antonio Zurzolo, lo ha fatto chiaramente capire a Milano due settimane fa in una riunione per le prime anticipazioni di bilancio 1985. «**L'Alfa Romeo non va bene, ma non la cederemo totalmente a nessuno. La situazione generale della Finmeccanica di cui l'Alfa Romeo fa parte si è molto aggravata negli ultimi tempi, a causa soprattutto delle pesanti perdite del comparto auto (400 miliardi nel 1984) e dell'ulteriore appesantimento degli oneri finanziari.**».

ALL'ALFA ROMEO la situazione grave la si concentra in un solo dato: la Casa di Arese è programmata e ha maestranze per produrre 400.000 macchine all'anno ma ne produce meno della metà, quindi è logico che il deficit sia enorme. Ma non bisogna dare la colpa al presidente Massacesi: le pressioni politiche su di lui sono enormi, da Roma gli impongono scelte che non può contestare, se il governo gli permettesse un ridimensionamento tipo, anche Massacesi, forse potrebbe trovare qualche soddisfazione da questa azienda ormai decotta perché troppo politicizzata. (g. cev.)

Genesi di motori

IN QUESTA tabella sono riportati i motori che sono presenti oggi in F. 1 e quelli che potrebbero esserlo nei prossimi anni.

Ferrari	6 cilindri a V di 120° 4 cilindri in linea (in preparazione)
BMW	4 cilindri in linea
Alfa Romeo	8 cilindri a V di 90° 4 cilindri in linea
Hart	4 cilindri in linea
Renault	6 cilindri a V di 90°
Tag	6 cilindri a V 80°
Ford	6 cilindri a V di 90°
Porsche	6 cilindri a V di 80° 4 cilindri in linea 2 cilindri Boxer (solo se la cilindrata sarà 1200)
Yamaha	6 cilindri a V a 5 valvole per cilindro
Toyota	6 cilindri a V di 120°



Si è rivisto Jones

La Beatrice delude al debutto

MCLAREN — Il venerdì Prost non ha utilizzato le vetture da gara perché non era soddisfatto dell'assetto. Ha usato il muletto che aveva un motore non troppo smagliante. Lauda, invece, non è riuscito a trovare il momento ideale per sfruttare le gomme a disposizione: con il primo treno ha trovato traffico e si è scomposto alla

LE PROVE/Quinta pole, a sorpresa, per Senna

Fumata nera

Numerosi gli arrosti di motore nelle qualifiche. Nella sfida diretta fra Alboreto e Prost l'ha spuntata il francese

MONZA — Neppure la presenza del presidente della Fiat, Gianni Agnelli, arrivato a Monza apposta per incoraggiare Alboreto e la Ferrari, è servita a portare Michele sugli allori. Anzi, nella lotta ravvicinata con Prost, alla conclusione di un'incandescente ultima ora di prove, il ferrarista si è venuto a trovare due posizioni dietro al francese. Del tutto a sorpresa è arrivata, invece, la pole position di Ayrton Senna, debuttante su questa pista, che si è assicurato la quinta partenza al palo della stagione. Lo stesso pilota brasiliano è rimasto strabigliato dalla prestazione che è riuscito a ottenere visto che nel giro record (1'25"084) si è anche permesso il lusso di mettere due gomme sull'erba. Assecondato da una Lotus perfetta, dotata finalmente di un motore Renault a punto, Senna è riuscito a mettersi alle spalle le due Williams che già stavano pregustando l'onore della prima fila. Rosberg era distanziato di soli due decimi dal brasiliano, mentre Nelson Piquet è scivolato al quarto posto dopo aver conquistato la temporanea pole del venerdì. Prost, pura avendo raggiunto il suo obiettivo minimo per queste prove, vale a dire stare davanti alla Ferrari di Alboreto, aveva un diavolo per capello perché è stato ostacolato nel giro buono da Eddie Cheever, mentre stava cercando il tempo record che poteva valergli la posizione in prima fila al via. Si è invece dovuto accontentare del quinto tempo, comunque davanti al suo rivale diretto Alboreto. Michele si è venuto a trovare due posizioni più dietro. La sua Ferrari ha mostrato nelle veloci curve di Monza grossi limiti di telaio. Alla fine delle

qualifiche, infatti, i tecnici del team di Maranello non erano molto fiduciosi per la corsa e preoccupati soprattutto per un anomalo consumo delle gomme che si degradavano con facilità prima del tempo. La McLaren, al contrario, ha dimostrato un'ottima adattabilità al circuito brianzolo rivelandosi come sempre molto veloce e stabile. Nei box inglesi il clima era molto tranquillo: alla McLaren erano convinti che il potenziale a loro disposizione fosse sicuramente superiore a quello del «Cavalino rampante». Rosberg, per parte sua, era meravigliato che qualcuno fosse riuscito a scalzare Nelson Piquet dalla pole. In effetti nessuno avrebbe rubato la prima fila al brasiliano se questi non avesse prima rotto un turbo (quello grosso da qualifica in grado di portare la potenza del motore Bmw a oltre 1200 cavalli) e poi trovato la pista inondata d'olio. Il pilota della Brabham si è dovuto accontentare, quindi, della seconda fila. Più che onesta la prestazione della Renault con Tambay, ottavo, e Warwick, dodicesimo. Sebbene alla Regie lavorino con molta lena, nonostante sia già stato annunciato il ritiro dalle competizioni a fine d'anno, la monoposto ha denunciato i limiti di sempre, esprimendosi a livelli sicuramente inferiori a quelli che ci si aspetterebbe da una grande Casa come quella francese che investe cifre enormi. Lo stesso discorso vale anche per l'Alfa Romeo che fatalmente finirà per seguire la strada tracciata dai francesi: Patrese, tredicesimo, e Cheever, ancora più distanziato di quattro posizioni, mettono ancora una volta l'accento sulla crisi dell'Alfa che dura ormai da otto anni.

Giancarlo Cevenini



I motori a Monza sono molto sollecitati: non a caso le rotture sono molto frequenti. Le fumate non hanno risparmiato la Minardi di Martini, in alto a sinistra (FotoGiovanelli) né la McLaren di Lauda ai box (FotoAmaduzzi)



chicane (c'era sabbia in pista), con il secondo era ostacolato da un colega che gli si è intraversato davanti. Il sabato Lauda non è riuscito a migliorare: l'austriaco fin dalle prove libere ha accusato un motore fiacco e poi ha avuto guai anche con il computer di bordo. Prost ha scelto solo un treno di gomme da qualifica, pensando di potere prima assettare la macchina con le gomme C. «È stato un errore — ammetterà poi — perché se avessi avuto altre quattro E avrei potuto attaccare la pole».

TYRRELL — Il costruttore inglese non ha voluto schierare la seconda macchina con un sostituto, per onorare la memoria di Bellof a cui era molto legato. Il morale



A Monza durante le prove non sono mancati i momenti roventi: sopra, Laffite alle prese con una turbina rotta della sua Ligier (FotoStudio '83). Sotto, anche la Ram di Acheson fuma ma questa volta l'irlandese si è qualificato (FotoColombo)



della squadra è stato per tutto il week end molto basso e si è lavorato senza sorrisi. Brundle, ventunesimo il venerdì quando ha avuto problemi allo sterzo, si è qualificato diciottesimo.

WILLIAMS — Rosberg è stato fra i protagonisti delle due giornate di prove, ma si è sempre visto strappare la pole-position quando già iniziava ad assaporarla. Ricorrenti i guai con la frizione. Addirittura, nel giro «buono» del sabato, Keke si è trovato alla Parabolica senza frizione e con i freni in crisi. Durante le prove libere, invece, è rimasto a piedi lungo il circuito per noie alla trasmissione. Mansell ha sbagliato una cambiata mentre faceva il tempo del venerdì, mentre il sabato ha migliorato il tempo

BRABHAM — Nel primo turno del venerdì Piquet rimane con il cambio bloccato in terza, teme di dover fare il tempo con il muletto, ma i meccanici riescono a sistemare la vettura e lui li ripaga con un'inattesa pole-position, proprio all'ultimo giro; il motore vola — dice Nelson — peccato solo che

con il pieno, il rendimento diventi mediocre». L'impresa non è riuscita il sabato perché Nelson ha avuto problemi a una turbina che non dava sufficiente pressione. Poi, nel giro «giusto», il brasiliano ha trovato anche olio in pista.

RAM — Per la prima volta sono comparsi i motori «Phase 3»: ce n'erano 3, su un totale di 6 propulsori a disposizione. Peccato che sabato dopo le prove libere, non siano rimasti che due propulsori in buono stato e di questi solo un «Phase 3», montato sulla macchina di Alliot.

LOTUS — Quinta pole position stagionale per Senna. Il brasiliano il venerdì si lamentava del motore «vuoto» e senza potenza in quarta e quinta marcia. Lo stesso Ducaurouge il primo giorno di prove andava dicendo che Monza è un circuito «di potenza pura», che privilegia i motori Bmw e Honda «Comunque — precisava Ducaurouge — su questa pista non è tanto importante la griglia di partenza e quindi le nostre prestazioni

in prova non sono inquietanti». Questo il venerdì. Il sabato l'uva diventava matura e nessuno lamentava più i privilegi degli altri motori. Mentre De Angelis faticava a portare in temperatura le proprie gomme da tempo. Senna andava a bersaglio pur con qualche acrobazia: conquistava la pole nonostante un'escursione sull'erba a Lesmo, causata dal sottosterzo che gli aveva provocato difficoltà di inserimento in curva.

RENAULT — Venerdì, all'uscita della seconda di Lesmo, Laffite che sta procedendo lentamente si accorge troppo tardi di Tambay e ha costretto il francese a uscire sull'erba. Un'escursione che ha danneggiato gravemente la Renault perché il cordolo ha tagliato come un apriscatole la parte inferiore della scocca. L'incidente ha costretto Tambay ad utilizzare, per le altre prove il muletto che dava problemi di maneggevolezza e un motore fiacco. Warwick, invece, era assillato da noie elettriche e da un sottosterzo non gravissimo.

ARROWS — Agli abituali problemi di tenuta si sono aggiunti i capricci del motore. Poca potenza il venerdì; una turbina rotta sulla macchina di Boutsen il sabato. Sempre Boutsen ha rotto gli ultimi minuti delle prove cronometrate per scendere in pista con la vettura da gara.

TOLEMAN — A Fabi venerdì è esplosa una turbina davanti ai box. Nel giro lanciato ha trovato Cheever sulla propria strada «Stava scaldando le gomme — spiega Teo — e anche se mi ha visto non si è spostato. Gli ho reso il favore il giro dopo». Il sabato, mentre continuano i dispetti fra Cheever e Fabi, Ghinzani lamentava guai al cambio.

ALFA ROMEO — La macchina era identica a quella provata una settimana prima su questa stessa pista, ma andava peggio e Patrese non sapeva spiegarci il motivo. Il venerdì Riccardo rompeva una turbina: il sabato andava meglio, anche se nel giro «giusto» il cam-

bio sputava fuori una marcia. Cheever, invece, disputava una battaglia personale con Fabi: il venerdì è stato l'americano ad essere poco corretto nei confronti di Teo, che subito dopo ha ripagato con la stessa moneta. Poteva finire lì, invece il sabato Cheever si è lamentato di essere stato rallentato da Fabi nelle qualificazioni e pretendeva una protesta ufficiale, dell'Alfa Benetton.

OSELLA — Un motore si è rotto subito venerdì mattina e il tempo è stato spiccato con il muletto. Sabato altri problemi: al mattino si rompeva il cambio e nelle qualificazioni prima perdevano tempo a regolare la leva ed a rimediare a piccole noie elettriche, poi si è rotta la frizione.

LIGIER — Laffite non riusciva a capire perché la macchina, regolata come nelle pre-prove della settimana prima nelle prove perdeva aderenza. Si è lavorato sul carico aerodinamico, ma le operazioni sono state interrotte, sia venerdì che sabato da cedimenti di turbine che hanno lasciato Laffite a piedi sul circuito. Streiff, causa l'altezza, ha avuto qualche difficoltà nell'abitacolo che era di De Cesaris.

FERRARI — Il venerdì Alboreto ha rotto il motore nelle prove libere e ha dovuto ricorrere al muletto che ha passato poi, durante le prove cronometrate, a Johansson che aveva rotto a sua volta una turbina. I tempi sono stati ottenuti con le gomme C, perché le E da qualifica si degradavano anzitempo, soprattutto la posteriore sinistra. Il sabato, però, i due piloti avevano a disposizione quattro treni di gomme E e, anche se il rendimento era migliorato rimanevano i problemi. «L'assetto non ha permesso di sfruttare al meglio le gomme», ha detto Michele, mentre Johansson lamentava un eccessivo sottosterzo. Alboreto, quindi non ha potuto mantenere i propositi della vigilia. Secondo i quali voleva stare davanti a Prost a tutti i costi.

MINARDI — Tre turbine rotte il venerdì, una il sabato. Nonostante i guai si è registrato un miglioramento che ha inorgogliato l'ingegner Chiti «Siamo così giovani — dice — e soprattutto non abbiamo l'iniezione elettronica, ma solo quella gentilmente prestataci da Ferrari che è stata preziosa ma non ci permette di fare di più».

BEATRICE — C'erano due vetture uguali, siglate 001 e 002 più 8 motori. Il venerdì cedeva la cuffia del semiasse della 002 (vettura nuova finita prima di partire per Monza e rodato solo con 15 giri a Brands Hatch); Jones saliva sulla 001 ma si fermava alla Ascari con il motore rotto. Il sabato hanno ceduto nelle prove libere i motori di entrambe le auto.

Roberta Gremignani



EDDIE CHEEVER/Il Gp visto da dentro

Alboreto ha perso il titolo



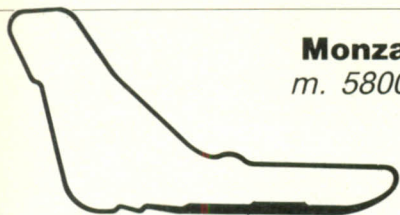
ANCORA una volta mi trovo a raccontare un week-end che preferirei dimenticare e che non mi ha dato soddisfazione neppure nelle giornate di prove, perché ho sempre trovato Fabi sulla mia strada più lento, quando io ero nel mio giro «veloce» di qualificazione. Sono quindi partito con il diciassettesimo tempo, però ero ottimista perché contavo su una buona rimonta, difatti già al secondo passaggio ero dodicesimo e guadagnavo su Boutsen, ma il motore ha detonato. Lo stesso guaio che era capitato a Riccardo durante il «warm-up» della mattina. Sono molto demoralizzato, perché avevamo lavorato con impegno e credevamo di poter ben figurare su questo circuito. Non dico che si sarebbe potuto vincere... neppure arrivare nei primi tre, però fare progressi sì. Invece, ogni volta che riusciamo a rialzarci «sulle ginocchia» caschiamo di nuovo a terra. È avvilente. Per noi sarebbe importante finire le gare, girare, fare chilometri... Io nelle ultime quattro gare non sono riuscito a compiere dieci giri: è un po' poco! Non faccio più punti per la classifica di campionato dalla prima gara che ho disputato con l'Alfa Romeo. A questo punto mi trovo costretto a rivedere la mia situazione e meditare accuratamente il mio futuro. Cercherò di concludere al meglio questa stagione, ma poi bisogna che

valuti bene il futuro perché correre in questo modo non è interessante, né stimolante. Bisogna anche vedere quale sarà la decisione dell'Alfa riguardo al futuro. Comunque il programma, qualunque esso sia, sarà imperniato sul nuovo motore 4 cilindri che proveremo in pista fra poco. Io mi auguro che l'Alfa continui il programma di Formula 1, del resto il Presidente ha dichiarato che non ci sarà un ritiro drastico; vedremo anche come sarà questo nuovo motore. Non nego di avere avuto delle offerte da altre squadre: le sto valutando ma purtroppo non posso rimandare troppo a lungo una decisione. Oggi come oggi mi auguro di fare parte dei programmi Alfa Romeo, perché penso che il motore 4 cilindri possa essere competitivo. Quest'anno a noi non è andato dritto niente: mentre gli altri hanno compiuto passi da gigante durante l'inverno e poi hanno ancora progredito di gara in gara, noi abbiamo avuto l'enorme handicap di non poter ricavare esperienza e dati dalle gare, perché abbiamo sempre girato pochissimo. Ora bisognerebbe fare tesoro degli errori e ripartire ex-novo. E veniamo alla gara dei miei colleghi-avversari. Alboreto praticamente ha perso il campionato e devo dire che io da diversi mesi sostengo che la McLaren ha qualcosa in più, soprattutto sui circuiti veloci: è più competitiva a serbatoi pieni. Il discorso sul campionato non deve fare sminuire la gara monzese di

Rosberg che a mio avviso è davvero incredibile. Forse Prost ha anche rischiato un po' a non voler sostituire le gomme... come del resto nessuno può dire se Rosberg non sarebbe rimasto senza benzina se avesse continuato con quel passo senza rompere il motore. Certo che se non si fosse fermato, benzina permettendo, avrebbe certamente vinto con dieci secondi di vantaggio sulla McLaren. Comunque Prost si è meritato la vittoria e devo dire che ha anche battuto il calcolo delle probabilità perché sono ormai tante gare che lui non si ritira. Certo che ora può anche permettersi il lusso di fermarsi una volta e vincere ugualmente il titolo. Credo che a Spa le McLaren potranno essere ancora più competitive di quanto lo siano state qui a Monza. Concludendo, vorrei aggiungere qualche considerazione sul Gran Premio del Sudafrica. Certo è difficile voler giudicare quello che accade in casa d'altri, però io non mi sono mai sentito moralmente sereno in Sudafrica e mi sentirei ancora peggio se dovessi andarci nel contesto della situazione attuale. Non è più una questione sportiva o una questione di lavoro, è una questione morale! Etica di vita che va oltre il campionato del mondo di Formula 1. Questa è la mia opinione.



Le incoraggianti pre-prove non sono che un ricordo, in gara le Alfa non hanno mostrato i progressi sperati (FotoColombo)



Monza
m. 5800

Così (in 26) al via

1. FILA	
12 Ayrton Senna Lotus 97 T 1'25"084	6 Keke Rosberg Williams FW 010 1'25"230
2. FILA	
5 Nigel Mansell Williams FW 010 1'25"486	7 Nelson Piquet Brabham BT 54 1'25"584
3. FILA	
2 Alain Prost McLaren MP4-2B 1'25"790	11 Elio De Angelis Lotus 97 T 1'26"044
4. FILA	
27 Michele Alboreto Ferrari 156/85 1'26"468	15 Patrick Tambay Renault RE 60 1'27"020
5. FILA	
8 Marc Surer Brabham BT 54 1'27"153	28 Stefan Johansson Ferrari 156/85 1'27"473
6. FILA	
17 Gerhard Berger Arrows A8 1'27"723	16 Derek Warwick Renault RE 60 1'28"112
7. FILA	
22 Riccardo Patrese Alfa Romeo 185 T 1'28"340	18 Thierry Boutsen Arrows A8 1'28"369
8. FILA	
19 Teo Fabi Toleman TG 185 1'28"386	1 Niki Lauda McLaren MP4-2B 1'28"472
9. FILA	
23 Eddie Cheever Alfa Romeo 185 T 1'28"629	3 Martin Brundle Tyrrell 014 1'28"793
10. FILA	
25 Philippe Streiff Ligier JS 25 1'29"839	26 Jacques Laffite Ligier JS 25 1'30"186
11. FILA	
20 Piercarlo Ghinzani Toleman TG 185 1'30"271	24 Huub Rothengatter Osella FA 1 G 1'33"529
12. FILA	
29 Pierluigi Martini Minardi M 185 1'33"981	10 Kenny Acheson RAM 03 1'34"919
13. FILA	
33 Alan Jones Beatrice Lola 1'34"943	9 Philippe Alliot RAM 03 1'36"221

Circuito: Monza

Organizzatore: AC Milano Corso Venezia 43
- 20121 Milano - Tel. 02 - 7745 - TX 312047

Direttore di gara: Romolo Tavoni

Distanza: 51 giri pari a km 295,800

Partenza: ore 15.00

Spettatori: 150.000

Condizioni atmosferiche: Sole e caldo in prova
e in gara

Organizzazione: 4

Sicurezza: 8

Così (in 13) al traguardo

PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO	MEDIA (km/h)	DISTACCO
1. Alain Prost	McLaren MP4-2B	51	1.17'59"451	227,565 kmh	—
2. Nelson Piquet	Brabham BT 54	51	1.18'51"086	225,082 kmh	51"635
3. Ayrton Senna	Lotus 97 T	51	1.18'59"841	224,666 kmh	1'00"390
4. Marc Surer	Brabham BT 54	51	1.19'00"060	224,655 kmh	1'00"609
5. Stefan Johansson	Ferrari 156/85	50	1.17'56"687	223,235 kmh	a 1 giro
6. Elio De Angelis	Lotus 97 T	50	1.18'32"255	221,550 kmh	a 1 giro
7. Patrick Tambay	Renault RE 60	50	1.18'52"351	220,609 kmh	a 1 giro
8. Martin Brundle	Tyrrell 014	50	1.19'05"837	219,982 kmh	a 1 giro
9. Thierry Boutsen	Arrows A8	50	1.19'15"239	219,547 kmh	a 1 giro
10. Philippe Streiff	Ligier JS 25	49	1.18'00"028	218,614 kmh	a 2 giri
11. Nigel Mansell	Williams FW 010	47	1.14'25"895	219,745 kmh	a 4 giri
12. Teo Fabi	Toleman TG 185	47	1.18'37"946	208,006 kmh	a 4 giri
13. Michele Alboreto	Ferrari 156/85	45	1.09'53"289	224.072 kmh	a 6 giri

Questi (13) i ritirati

PILOTA	VETTURA	GIRI	CAUSA DEL RITIRO
Keke Rosberg	Williams FW 010	44	Motore
Jacques Laffite	Ligier JS 25	40	Motore
Niki Lauda	McLaren MP4-2B	33	Motore
Riccardo Patrese	Alfa Romeo 185 T	31	Collettore scarico
Huub Rothengatter	Osella FA 1 G	26	Motore
Philippe Alliot	RAM 03	19	Motore
Gerhard Berger	Arrows A8	13	Rottura differenziale
Derek Warwick	Renault RE 60	9	Trasmissione
Alan Jones	Beatrice Lola	6	Motore
Eddie Cheever	Alfa Romeo 185 T	3	Turbina
Kenny Acheson	RAM 03	3	Cambio
Pierluigi Martini	Minardi M 185	0	Turbina
Piercarlo Ghinzani	Toleman TG 185	0	Non partito

I giri più veloci

PILOTA E VETTURA	GIRO	TEMPO	MEDIA KM/H
Mansell Williams FW 010	38	1'28"283	236,512
Rosberg Williams FW 010	39	1'28"421	236,143
Lauda McLaren MP4-2B	27	1'29"714	232,740
Lauda McLaren MP4-2B	30	1'29"998	232,005
Alboreto Ferrari 156/85	45	1'30"163	231,581
Piquet Brabham BT 54	36	1'30"436	230,882
Johansson Ferrari 156/85	48	1'30"795	229,969
Surer Brabham BT 54	48	1'30"935	229,615
Senna Lotus 97 T	43	1'31"703	227,692
Tambay Renault RE 60	43	1'31"745	227,587
De Angelis Lotus 97 T	10	1'31"896	227,213
Laffite Ligier JS 25	27	1'32"448	225,857
Boutsen Arrows A8	29	1'32"820	224,952
Warwick Renault RE 60	5	1'33"330	223,722
Brundle Tyrrell 014	20	1'33"418	223,512
Streiff Ligier JS 25	35	1'33"575	223,137
Fabi Toleman TG 185	24	1'33"864	222,450
Patrese Alfa Romeo 185 T	24	1'34"784	220,290
Alliot RAM 03	18	1'35"308	219,079
Cheever Alfa Romeo 185 T	3	1'36"311	216,798
Berger Arrows A8	6	1'36"425	216,541
Jones Beatrice Lola	6	1'36"536	216,292
Rothengatter Osella FA 1 G	18	1'37"585	213,967
Acheson RAM 03	1	2'14"092	155,714

Martini e Ghinzani non hanno completato il primo giro.

I primati

PRIMATO SULLA DISTANZA

Alain Prost ha ottenuto il nuovo record della gara percorrendo i 51 giri, pari a 295,8 km, in 1.17'59"451 alla media di 227,565 km/h. Il vecchio record apparteneva a Niki Lauda (McLaren Tag Porsche MP4/2) che il 9/9/1984 percorse 51 giri, pari a 295,800 km, in 1.20'29"065 alla media di 220,514 km/h.

PRIMATO SUL GIRO

Nigel Mansell (Williams FW 010) ha ottenuto il nuovo record percorrendo il suo 38 giro in 1'28"283 alla media di 236,512 km/h. Il vecchio record apparteneva a Niki Lauda (McLaren Tag Porsche MP4/2) che il 9/9/1984 ottenne 1'31"912 alla media di 227,173 km/h.



Una sosta ai box per Teo Fabi che poi sarà dodicesimo all'arrivo (Attualfoto)

Tutti i tempi delle prove

MIGLIORE TEMPO 1984	PILOTA	VETTURA	GOMME	VENERDI		SABATO		DOMEN.	
				I	II	III	IV	WARM UP	
Non pres.	Senna	Lotus 97 T	Goodyear	1'29"183	1'27"009	1'27"659	1'25"084	1'32"639	
1'28"818	6. Williams	Rosberg	Williams FW 010	Goodyear	1'28"197	1'26"161	1'28"076	1'25"230	1'31"601
1'28"969	7. Lotus	Mansell	Williams FW 010	Goodyear	1'27"676	1'26"960	1'31"337	1'25"486	1'30"651
1'26"584	1. Brabham	Piquet	Brabham BT 54	Pirelli	1'30"058	1'25"679	1'28"446	1'25"584	1'31"098
1'26"671	2. McLaren	Prost	McLaren MP4-2B	Goodyear	1'28"219	1'27"576	1'26"952	1'25"790	1'29"361
1'27"538	3. Lotus	De Angelis	Lotus 97 T	Goodyear	1'28"015	1'27"098	1'29"154	1'26"044	1'30"579
1'29"810	11. Ferrari	Alboreto	Ferrari 156/85	Goodyear	1'28"656	1'27"552	1'28"289	1'26"468	1'31"353
1'29"253	8. Renault	Tambay	Renault RE 60	Goodyear	1'29"368	1'28"578	1'29"641	1'27"020	1'32"252
1'31"108	15. Arrows	Surer	Brabham BT 54	Pirelli	1'30"479	1'27"799	1'29"503	1'27"153	1'32"058
1'31"203	17. Toleman	Johansson	Ferrari 156/85	Goodyear	1'29"527	1'29"011	1'29"895	1'27"473	1'32"711
1'31"549	20. Ats	Berger	Arrows A8	Goodyear	1'28"911	1'27"746	1'32"370	1'27"723	1'32"756
1'30"113	12. Renault	Warwick	Renault RE 60	Goodyear	1'30"903	1'28"119	1'30"747	1'28"112	1'33"268
1'29"382	9. Alfa Romeo	Patrese	Alfa Romeo 185 T	Goodyear	1'31"548	1'29"068	1'29"634	1'28"340	1'34"574
1'31"342	19. Arrows	Boutsen	Arrows A8	Goodyear	1'29"683	1'28"369	1'32"822	1'28"760	1'34"067
1'28"597	5. Brabham	Fabi	Toleman TG 185	Pirelli	1'30"421	1'29"050	1'31"033	1'28"386	1'33"999
1'28"533	4. McLaren	Lauda	McLaren MP4-2B	Goodyear	1'29"315	1'28"472	1'30"569	1'28"949	1'29"969
1'29"797	10. Alfa Romeo	Cheever	Alfa Romeo 185 T	Goodyear	1'30"291	1'29"298	1'30"211	1'28"629	1'33"629
Non pres.*	Brundle	Tyrrell 014	Goodyear	1'34"106	1'33"503	1'29"959	1'28"793	1'33"633	
Non pres.	Streiff	Ligier JS 25	Pirelli	1'32"197	1'31"727	1'32"629	1'29"839	1'34"604	
1'30"578	13. Williams	Laffite	Ligier JS 25	Pirelli	1'30"445	1'30"186	1'32"845	1'30"376	1'33"234
1'33"546	22. Osella	Ghinzani	Toleman TG 185	Pirelli	1'30"594	1'30"271	1'31"594	1'31"449	1'32"532
1'34"719	25. Spirit	Rothengatter	Osella FA 1 G	Pirelli	1'36"242	1'33"259	1'36"525	1'37"666	1'38"552
1'35"840	n.q. Toleman	Martini	Minardi M 185	Pirelli	1'37"189	1'35"770	1'33"411	1'33"981	1'36"096
Non pres.	Acheson	RAM 03	Pirelli	1'45"059	1'34"919	1'36"284	1'38"325	1'39"705	
Non pres.	Jones	Bestrice Lola	Goodyear	1'35"942	1'34"943	1'35"136	1'45"823	1'38"066	
1'34"120	23. RAM	Alliot	RAM 03	Pirelli	1'32"819	1'36"221	1'42"741	1'37"664	1'36"609

* La scuderia Tyrrell era esclusa dal mondiale

L'altalena della corsa

COSÌ DOPO 10 GIRI

1. **Keke Rosberg** in 15"20"406; 2. **Alain Prost** a 08"977; 3. De Angelis a 17"658; 4. Senna a 18"899; 5. Piquet a 21"840; 6. Alboreto a 24"640; 7. Lauda a 25"697; 8. Tambay a 31"073; 9. Johansson a 32"080; 10. Surer a 33"020.

COSÌ DOPO 20 GIRI

1. **Keke Rosberg** in 30"26"084; 2. **Alain Prost** a 11"526; 3. Lauda a 32"711; 4. De Angelis a 37"875; 5. Senna a 39"240; 6. Alboreto a 50"794; 7. Johansson a 55"144; 8. Surer a 56"359; 9. Tambay a 1'05"771; 10. Piquet a 1'07"176.

COSÌ DOPO 30 GIRI

1. **Alain Prost** in 45"42"864; 2. **Keke Rosberg** a 13"810; 3. De Angelis a 45"617; 4. Senna a 46"450; 5. Johansson a 1'01"059; 6. Surer a 1'01"744; 7. Piquet a 1'04"385; 8. Alboreto a 1'26"403; 9. Lauda a 1'27"612; 10. Tambay a 1 giro.

COSÌ DOPO 40 GIRI

1. **Keke Rosberg** in 1'00"48"326; 2. **Alain Prost** a 00"722; 3. Senna a 1'07"590; 4. Piquet a 1'08"709; 5. Surer a 1'20"134; 6. De Angelis a 1'20"337; 7. Alboreto a 1 giro; 8. Johansson a 1 giro; 9. Laffite a 1 giro; 10. Brundle a 1 giro.



La prestazione migliore della Ferrari a Monza: il velocissimo cambio di gomme sulla vettura di Alboreto (Attualfoto)

VELOCITÀ IN PROVA

N. PILOTA	KM/H
8 Surer	331,248
6 Rosberg	328,347
28 Johansson	327,154
27 Alboreto	326,205
17 Berger	326,205
18 Boutsen	323,974
22 Patrese	323,858
11 De Angelis	323,625
7 Piquet	323,16
12 Senna	322,696
23 Cheever	321,543
16 Warwick	321,543
2 Prost	317,909
5 Mansell	316,901
25 Streiff	315,789
1 Lauda	315,568
20 Ghinzani	313,261
19 Fabi	310,881
26 Laffite	309,066
3 Brundle	308,642
24 Rothengatter	308,536
9 Alliot	306,435
33 Jones	305,603
10 Acheson	295,858
29 Martini	295,276

SABATO

N. PILOTA	KM/H
7 Piquet	333,096
8 Surer	331,161
28 Johansson	323,396
6 Rosberg	322,679
26 Laffite	321,807
17 Berger	321,492
5 Mansell	321,334
27 Alboreto	320,001
18 Boutsen	319,298
11 De Angelis	318,291
22 Patrese	317,365
12 Senna	317,211
25 Streiff	317,135
15 Tambay	317,058
3 Brundle	316,369
16 Warwick	315,455
23 Cheever	314,395
19 Fabi	313,372
1 Lauda	310,595
20 Ghinzani	298,021
24 Rothengatter	289,272
29 Martini	286,741
9 Alliot	281,141
33 Jones	281,081
10 Acheson	274,544

DOMENICA

N. PILOTA	KM/H
1 Lauda	316,751
2 Prost	311,407
16 Warwick	310,595
5 Mansell	310,521
6 Rosberg	308,984
26 Laffite	308,475
27 Alboreto	308,112
11 De Angelis	307,678
7 Piquet	307,245
8 Surer	306,813
28 Johansson	305,597
15 Tambay	304,461
3 Brundle	301,449
17 Berger	301,381
25 Streiff	299,588
12 Senna	299,520
22 Patrese	299,383
18 Boutsen	299,383
19 Fabi	298,905
23 Cheever	297,413
20 Ghinzani	297,278
33 Jones	287,495
29 Martini	287,431
24 Rothengatter	284,932
9 Alliot	282,171
10 Acheson	272,206



PROST



PIQUET



SENN

Classifiche iridate dopo 12 gare

	BRASILE 7-4	PORTOGALLO 21-4	S. MARINO 5-5	MONACO 19-5	CANADA 16-6	DETROIT 23-6	FRANCIA 7-7	INGHILTERRA 21-7	GERMANIA 4-8	AUSTRIA 18-8	OLANDA 25-8	ITALIA 8-9	BELGIO 15-9	EUROPA 6-10	AUSTRALIA 3-11	SUDAFRICA 16-11	TOTALE PUNTI	PUNTI UTILI
--	-------------	-----------------	---------------	-------------	-------------	--------------	-------------	------------------	--------------	--------------	-------------	------------	-------------	-------------	----------------	-----------------	--------------	-------------

MONDIALE PILOTI

1. Prost	9	—	—	9	4	—	4	9	6	9	6	9					65	65
Alboreto	6	6	—	6	9	4	—	6	9	4	3	—					53	53
3. De Angelis	4	3	9	4	2	2	2	—	—	2	2	1					31	31
4. Senna	—	9	—	—	—	—	—	—	—	6	4	4					23	23
5. Johansson	—	—	1	—	6	6	3	—	—	3	—	2					21	21
6. Piquet	—	—	—	—	—	1	9	3	—	—	—	6					19	19
7. Rosberg	—	—	—	—	3	9	6	—	—	—	—	—					18	18
8. Lauda	4	3	9	4	2	2	2	—	—	2	2	—					14	14
9. Tambay	2	4	4	—	—	—	1	—	—	—	—	—					11	11
10. Laffite	1	—	—	1	—	—	—	4	4	—	—	—					10	10
11. Boutsen	—	—	6	—	—	—	—	—	3	—	—	—					9	9
12. Mansell	—	2	2	—	1	—	—	—	1	—	1	—					7	7
13. Surer	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	3					5	5
14. Warwick	—	—	—	2	—	—	—	2	—	—	—	—					4	4
15. Bellf	—	1	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—					4	4
16. De Cesaris	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—					3	3
17. Arnoux	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—					3	3

MONDIALE COSTRUTTORI

1. McLaren	9	—	3	9	4	—	4	9	8	9	15	9					79	79
2. Ferrari	9	6	1	6	15	10	3	6	9	7	3	2					77	77
3. Lotus	4	12	9	4	2	2	2	—	—	8	6	5					54	54
4. Williams	—	2	2	—	4	9	6	—	1	—	1	—					25	25
5. Brabham	—	—	—	—	—	1	9	4	—	1	—	9					24	24
6. Renault	2	4	4	2	—	—	1	2	—	—	—	—					15	15
7. Ligier	1	—	—	4	—	—	—	4	4	—	—	—					13	13
8. Arrows	—	—	6	—	—	—	—	—	3	—	—	—					9	9
9. Tyrrell	—	1	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—					4	4

I pesi dopo la gara

VEETTURA	PILOTA	PESO
Ligier JS 25	Streiff	586
Arrows A8	Boutsen	580
Tyrrell 014	Brundle	564
Toleman TG 185	Fabi	563
Renault RE 60	Tambay	558
Lotus 97 T	De Angelis	556
Ferrari 156/85	Johansson	555
McLaren MP4-2B	Prost	553
Brabham BT 54	Piquet	551
Brabham BT 54	Surer	550
Lotus 97 T	Senna	549

Le cifre iridate

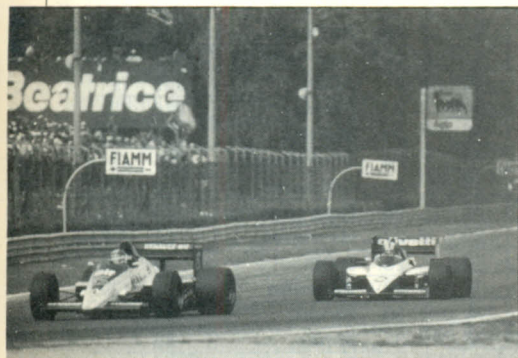
■ **LA GIORNATA** monzese è stata del tutto favorevole alla McLaren Porsche. Il suo pilota Alain Prost, vincitore per la 21. volta, ha staccato Michele Alboreto e capeggia ora la classifica alla media di 5,41 punti/gara, mentre la Casa è passata al comando della graduatoria per il campionato costruttori con 3,29 punti/partecipazione di media. Rispetto al 1984 quest'anno Prost è migliorato in prova a Monza dell'1,02 per cento soltanto — contro un miglioramento del 3,86% per Alboreto — ma il francese ha mantenuto ugualmente un buon margine su tutti i rivali, che gli ha consentito di vincere senza particolari problemi.

■ **ALLE 36** edizioni iridate del Grn Premio d'Italia hanno preso il via complessivamente 116 Ferrari, che hanno ottenuto 9 vittorie e 44 piazzamenti in zona punti per un totale di 259,5 punti. Le Ferrari sono partite inoltre 13 volte in pole-position e hanno ottenuto 11 giri veloci in gara.

■ **CENTESIMO** Gran Premio mondiale per Elio De Angelis, secondo pilota italiano per numero di presenze dietro Riccardo Patrese primatista nazionale con 124 partecipazioni; al terzo posto troviamo Vittorio Brambilla con 74, tallonato da Andrea De Cesaris con 73.

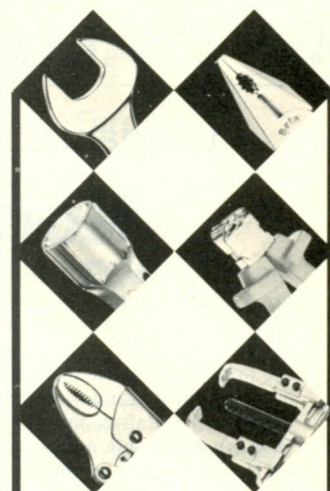
■ **STEFAN JOHANSSON** ha festeggiato a Monza il suo 29. compleanno col settimo piazzamento in zona punti della carriera, che consente alla Ferrari di continuare la serie positiva di quest'anno.

■ **AL PRIMO** contatto con la pista di Monza Ayrton Senna ha ottenuto la pole-position a 245,404 kmh media che costituisce il primato per l'attuale tracciato di 5.800 metri. La più elevata media in prova sul circuito brianzolo — sul percorso di 5.750 metri senza varianti — è però quella di kmh 251,213 conseguita da Chris Amon nel 1971 alla guida di una Matra «MS 120B».



Tambay davanti a Surer ma al traguardo lo svizzero sarà 4., il francese 7. (FotoAmaduzzi)

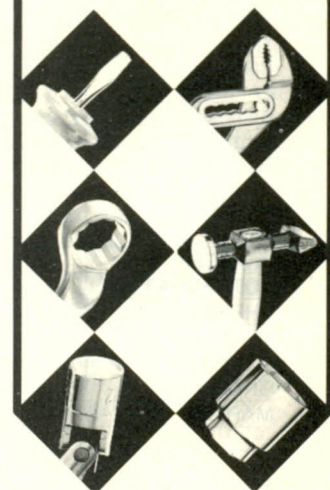
Mauro Mori



Beta
UTENSILI

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

Beta
UTENSILI



L'organizzatore di Kyalami era a Monza

«Non rinunciamo»

MONZA — L'organizzatore del Gran Premio di Kyalami, Bobby Hartsliet è stato uno spettatore interessato a Monza in occasione del GP d'Italia. Ha fatto sapere chiaramente che i problemi interni della Repubblica Sudafricana non dovranno interferire con il Gran Premio del Sudafrica in programma ora per il 19 ottobre. «Ho già parlato con diversi team,» ha detto sabato, «e mi hanno ribadito che correranno se paghiamo». Ciò è stato confermato a Monza da Selwyn Nathan, il direttore del reparto promozioni della catena di alberghi Southern Sun Hotels, lo sponsor della gara, che ha aggiunto che i controlli sul cambio di valuta, recentemente introdotti e che riguardano il rand, non pregiudicheranno il Gran Premio. «Tutti i nostri accordi finanziari sono stati firmati prima delle recenti restrizioni», ha commentato. Hartsliet ha confermato che la decisione di anticipare la data di effettuazione del GP del Sudafrica di un mese, cioè in ottobre, è stata presa su richiesta

sudafricana. Esistevano delle preoccupazioni che alcuni team e piloti potessero essere meno interessati a disputare la corsa di Kyalami se fosse stata l'ultima gara del calendario. Ciò nonostante saranno terminati in tempo tutti i lavori in corso sul circuito e in particolare lo spostamento dei box che potranno essere ispezionati dalla FISA il 28 settembre.

NON È CERTO sorprendente che si stiano esercitando delle pressioni notevoli al di fuori del Sudafrica per far cancellare la corsa. Un partito politico italiano si è perfino messo direttamente in contatto con Enzo Ferrari con la richiesta di esercitare «una massimo di pressione» sulla FISA per cancellare questa corsa. A Monza un portavoce della Ferrari ha perfino espresso la preoccupazione che una organizzazione estremista potesse scegliere Kyalami per commettere un atto terroristico simile alle atrocità commesse a Monaco di Baviera in occasione dei Giochi Olimpici del 1972. Però la FISA rimane indifferente di



fronte a queste preoccupazioni. Il presidente Balestre indica l'articolo 6B del codice sportivo internazionale che vincola i concorrenti alla partecipazione di tutte le gare del campionato «...con eccezione fatta per il caso di forza maggiore giudicata come tale dalla FISA». È evidente, tuttavia, che non tutti gli ottanta Paesi membri della FISA sono interessati a rispettare questa norma rigorosa. Si è appreso a Monza che la federazione svedese ha chiesto a Stefan Johansson di non correre a Kyalami e che il governo brasiliano ha chiesto a Piquet e Senna di non partecipare. Sebbene Johansson non abbia desiderato commentare questa situazione, una possibile scappatoia sarebbe per lui quella di prendere un'altra licenza che

Prost in fuga anche nelle pagelle

Ovviamente l'andamento del mondiale si rispecchia anche nei voti che i giornalisti attribuiscono ai protagonisti. Questa settimana ben tre piloti hanno superato la soglia dei cento punti e Piquet ci è andato vicino, tanto che dal 10. posto è risalito al 7. Da notare, tuttavia, che i voti sono attribuiti ai piloti prescindendo, in qualche modo, dalla resa dei loro mezzi: basta infatti vedere come Lauda

e Rosberg, pun non avendo concluso il Gp d'Italia si siano guadagnati la seconda e la terza posizione della classifica di tappa, davanti a Piquet, che pure si è classificato secondo in gara. Ovviamente, Alboreto ha risentito del momento no della Ferrari e ha perso anche il secondo posto che già divideva con il brasiliano Senna.

	G. Cevenini (Autosprint)	R. D'Ulisse (Corriere dello Sport-Stadio)	G. Baccini (Il Messaggero)	C. Chiavegato (La Stampa)	S. Cuti (L'Unità)	E. Zigliotto (Rombo)	N. Zwicky (Kurier)	M. Poltronieri (RAI)	A. Cimarosti (Automobile Revue)	H. Pruller (TV Radio Austria)	J. Lengyel (O Globo)	Totale punti Gp Italia
PROST	10	10	10	10	10	9	9	10	10	10	10	108
ROSBERG	10	9	10	9	9	8	10	7	10	10	10	102
LAUDA	10	10	10	9	10	7	10	7	10	10	7	100
PIQUET	10	10	8	9	9	7	8	9	9	9	9	97
MANSELL	8	8	9	8	8	6	9	6	8	9	8	87
SENN	8	9	8	7	9	7	8	7	8	—	8	79
SURER	8	8	7	8	8	7	—	7	8	9	9	79
ALBORETO	8	7	6	7	7	6	6	8	6	8	6	75
DE ANGELIS	7	7	7	7	6	7	6	7	7	7	7	75
JOHANSSON	7	8	7	7	6	5	6	7	6	6	7	72
TAMBAY	6	7	6	6	6	6	7	—	7	8	7	66
BRUNDLE	7	7	7	6	6	6	6	—	6	7	6	64
LAFFITE	6	7	6	5	6	5	6	—	5	5	6	57
BOUTSEN	5	6	6	5	5	5	6	—	6	6	7	57
WARWICK	5	5	6	5	5	4	7	—	6	4	4	51
BERGER	4	5	5	5	5	5	5	—	6	6	4	50
TEO FABI	6	5	4	5	5	4	5	—	4	4	4	46
STREIFF	4	5	5	6	4	5	2	—	5	5	5	46
ALLIOT	3	5	5	5	3	5	4	—	4	3	4	41
PATRESE	5	5	4	5	3	5	—	1	1	4	5	38
ROTHENGATTER	4	3	3	1	—	4	5	4	3	4	4	35
CHEEVER	4	5	—	—	2	5	—	1	1	3	4	25
JONES	2	4	1	1	—	3	—	—	4	3	—	18
ACHESON	5	—	—	—	—	5	—	1	1	—	—	12
GHINZANI	1	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	3
MARTINI	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0

1. Prost	983	(1.)
2. Senna	943	(2.)
3. Alboreto	939	(2.)
4. Rosberg	913	(4.)
5. Lauda	887	(6.)
6. De Angelis	882	(5.)
7. Piquet	743	(10.)
8. Mansell	742	(7.)
9. Johansson	726	(8.)
10. Warwick	699	(9.)
11. Laffite	678	(11.)
12. Boutsen	662	(12.)
13. Brundle	651	(13.)
14. Tambay	641	(15.)
15. Berger	545	(14.)
16. De Cesaris	532	(18.)
17. Surer	523	(16.)
18. Cheever	522	(19.)
19. Patrese	465	(17.)
20. Teo Fabi	417	(20.)
21. Alliot	349	(21.)
22. Palmer	276	(22.)
23. Martini	273	(23.)
24. Winkelhock	265	(24.)
25. Ghinzani	240	(25.)
26. Rothengatter	173	(26.)
27. Hesnault	60	(27.)
28. Baldi	53	(28.)
29. Acheson	52	(29.)
30. Streiff	46	
31. Jones	18	



non sia svedese. Piquet e Senna potrebbero fare lo stesso, ma prima desiderano stabilire se davvero il loro Governo abbia loro vietato di partecipare alla corsa sudafricana. Un ostacolo decisivo all'effettuazione del Gran Premio del Sudafrica potrebbe venire dal boicottaggio minacciato in Australia, dove gli addetti aeroportuali di Adelaide si sono rifiutati di occuparsi delle macchine e l'equipaggiamento da corsa in arrivo direttamente dal Sudafrica. Una soluzione secondo Hartsliel sarebbe quella di inviare le macchine via Mauritius; però risulta che la FOCA preferisca piuttosto rimandare le macchine in Europa per permettere la loro ricostruzione a casa prima di spedirle in Australia. **Mike Doodson**

Problemi per tutti

Monza ha masticato le gomme

MONZA — Siamo nella fase finale del mondiale '85 e le case di pneumatici impegnate in F.1, Goodyear e Pirelli, stanno facendo il massimo per dare il meglio ai loro assistiti, basti pensare che qui a Monza la Goodyear ha portato 1500 gomme e la Pirelli 1200. La pista di Monza è più veloce di quella di Zandvoort, anche se c'è una certa similitudine per le caratteristiche funzionali delle gomme, essendo la pista più abrasiva. A Monza si sono potute conservare gomme posteriori dello stesso tipo di Zandvoort, vale a dire i tipi «B» della mescola 4296 e il tipo «C» della mescola 4303. Le gomme anteriori hanno richiesto caratteristiche strutturali completamente diverse per le chicane che invece non c'erano a Zandvoort così le gomme del tipo «B» 4364 e «C» 4366 sono state approntate dalla Goodyear appositamente per Monza. Al contrario, per le gomme da qualifica si è potuto montare il tipo «E» anteriore con la sigla 4299, mentre si è dovuti tornare alle gomme posteriori 4356 dei circuiti veloci tipo Zeltweg e Silverstone. Monza è notoriamente una pista molto veloce e vi sono esigenze di resistenza maggiore, qui ad esempio le gomme posteriori 4285 e le 4356



di Zeltweg non avrebbero resistito. La casa di Akron ha portato qui a Monza, per precauzione, un tipo «A» che a Zandvoort non era neanche stato provato e che aveva la sigla anteriore 4363 mentre il vecchio tipo portava la sigla 4294. Durante le prove le annotazioni più interessanti si sono avute dai vari team che si sono concentrati sui tipi «B» e «C» provando al massimo con la gomma posteriore sinistra più dura del tipo «B». Alla Ferrari invece ci sono stati dei sintomi di degrado dei pneumatici sia per le «B» che per le «C», così si sono fatte molte prove, con 2 «B» a sinistra e 2 «C» a destra, 3 «C» e la posteriore sinistra del tipo «B», tre gomme «B» e la posteriore sinistra «A», con due «B» e due «A», e con 2 «B» a sinistra e due «A» a destra, mentre non sono mai state fatte

prove con quattro «A». Con tutto questo lavoro, la Ferrari ha provato poco con le gomme da qualifica, ma si è ben preparata per ogni evenienza per le varie soluzioni da gara. Venerdì la Ferrari ha provato con il primo set di gomme le «C», e con il secondo le «E» perché c'era incertezza sulle condizioni della pista e c'era la necessità di fare molti giri. Prost ha girato con le «C» e poi con le «E», ma il pilota ha detto che è stato un errore perché i limiti con la «E» sono alti e la differenza con le «C» è troppa. La Pirelli ha utilizzato in qualifica le 01, e si sono poi concentrati tutti nelle prove dei tipi 3 e 4 ritenendo il tipo 2 troppo soffice in rapporto alla pista, però sono stati utilizzati due tipi più duri come il 5 e il 6 che usata per la prima volta sul circuito di Monza. (g. c.)



Sopra: la Ferrari di Johansson fuma: un altro motore che se ne va e per motivi sempre diversi (Attualfoto). Sotto: un cambio di gomme, una scena a Monza molto frequente. In alto a sinistra: la folla che invade la pista

Motori Ferrari

Rotture sempre diverse

MONZA — Dopo una fugace apparizione a Imola, al GP d'Italia si è rivisto l'ingegnere Renzetti, responsabile dei motori alla Ferrari. Sempre poco incline a diventare un personaggio, l'ingegnere ha cercato di sdrammatizzare la lunga catena di rotture (18 dal GP di Francia fino al termine delle prove del GP d'Italia) ma ha cercato di fornire qualche spiegazione: «Confermo la voce che era già diffusa — ha detto —, non si è trattato di una rottura specifica; quasi sempre sono stati guai differenti l'uno dall'altro. Ma soprattutto tengo a sottolineare che non hanno mai ceduto degli organi interni per fatica o sotto-dimensionamento. Sono sempre stati gli accessori che hanno messo in crisi il motore. E mi riferisco sia a particolari strettamente legati al V6, come ad esempio l'iniezione elettronica, sia a particolari condizionati dall'aerodinamica, cioè i radiatori e gli scambiatori di calore». L'ing. Renzetti ha insomma voluto smentire la voce che attribuiva le rotture alla necessità di attingere nuova potenza e ha anche precisato che la Ferrari non ha motori «speciali» da qualifica: «Per i tempi possiamo solo aumentare la pressione della valvola wastegate ma il motore resta sempre lo stesso». Anche in questo caso l'ingegnere non ha voluto rivelare con esattezza i valori di pressione della Ferrari ma è verosimile che Alboreto e Johansson possano sfruttare 4/4.2 bar, valori identici a quelli del motore Porsche mentre il sensazionale BMW da 1200 cavalli arriva a 5 bar. «Quello che è interessante — ha continuato Renzetti — è il risultato che abbiamo raggiunto nel rapporto potenza/consumo. In questo siamo stati soddisfatti fin dall'inizio della stagione e credo che siano stati i nostri avversari a doversi adeguare a noi». Infine il motore 4 cilindri Ferrari del futuro: «Certo, è già stato provato al banco dall'inizio dell'anno — ha detto — ma lo sviluppo ultimamente è stato parecchio rallentato dalla necessità di lavorare sul V6. Vedremo in futuro...». (d. b.)



Marlb

Marlboro
Santitas
Santitas

AIMA

AIMA

Marlboro

2

Shell

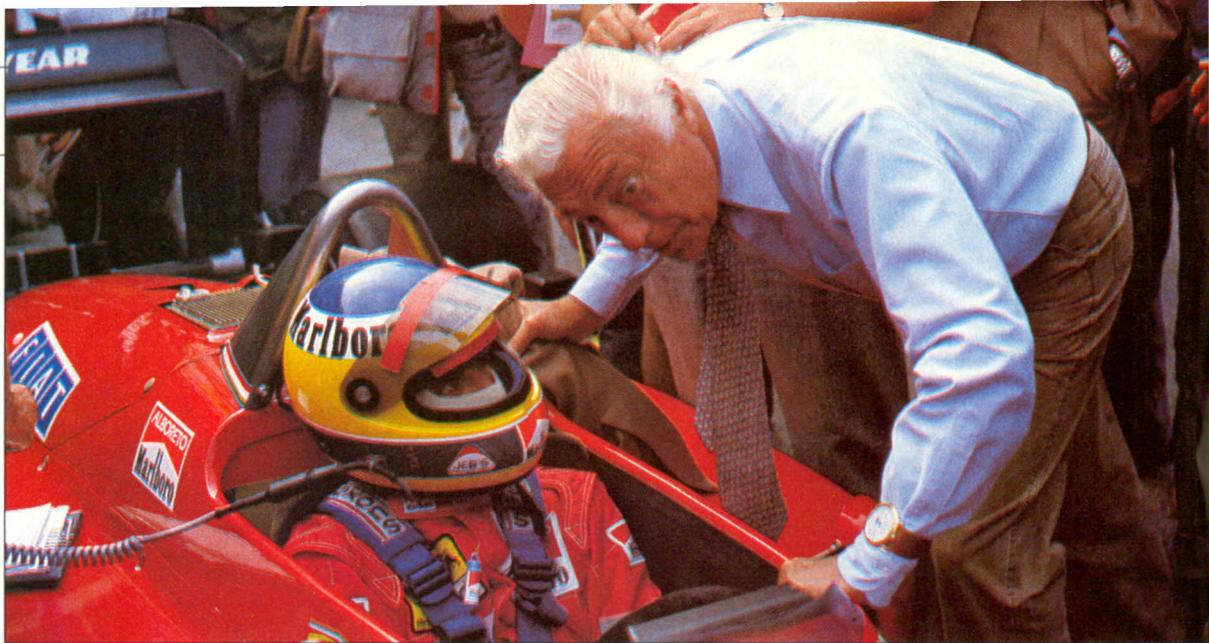


GOODYEAR



**Alain Prost-McLaren MP4/2B
trionfatori nel 56. Gran Premio d'Italia
Monza-8 settembre 1985**

Che cosa avrà detto Alboreto all'avvocato Agnelli da stupirlo tanto? Forse che di speranze non ce ne sono più? Comunque l'avvocato non ha perso occasione per complimentarsi con Lauda, sotto, magari ringraziandolo per il «regalo» di Zandvoort. Assieme ad Agnelli c'era anche Ghidella amministratore Fiat, (Foto Amaduzzi)



Gianni Agnelli ha fatto un blitz in elicottero a Monza

Avvocato difensore

Il presidente della Fiat è tornato dopo diversi anni sulla pista brianzola ma, per quanto si sia dimostrato fiducioso, neppure la sua presenza è servita a esorcizzare il momento negativo della squadra di Maranello

MONZA — Erano esattamente le 9,50 di sabato mattina quando la sagoma del Dauphine, l'elegante elicottero personale dell'avvocato Agnelli si è presentata sul circuito di Monza. Pochi minuti dopo, accompagnato da Luca di Montezemolo, lo sportivo italiano per eccellenza entra nei box con un codazzo di tifosi, (alcuni gli chiedono autografi) mentre attorno le guardie del corpo personali gli fanno strada e lo proteggono. Ghidella che con la famiglia lo aveva anticipato all'autodromo, lo attende all'inizio dei box per fargli fare un giro guidato. La giacca di lino, stropicciata, in mano, camicia azzurra, cravatta beige e un magnifico orologio, come sempre sopra al polsino, un pezzo unico di Gerald Genta con fasi lunari fa sognare gli appassionati e i collezionisti. Quando inizia la sua «passeggiata» nei box di Monza, si ferma a parlare con Chiti e si complimenta con lui per la celerità con cui è riuscito a fare un motore nuovo partendo da zero in pochi mesi. Passa davanti all'Alfa e neanche la degna di uno sguardo: su tutti gli altri team chiede informazioni a Ghidella e a Luca di Montezemolo. Finalmente arriva al «suo» team, la Ferrari, incontra Alboreto che si sta mettendo il casco, gli chiede come va, «Bene — risponde Michele — stiamo facendo passi avanti». Finalmente si ferma ed è l'occasione buona per fare due chiacchiere.

— Juve e Ferrari domani (domenica) sono impegnate seriamente, ci fa un pronostico? «Per la Juventus ci pensa Michel (Platini) per la Ferrari abbiamo un altro Michel, Alboreto, ambedue sapranno risolvere la situazione per il meglio».

— Ferrari, Juventus, Azzurra, per chi tifa principalmente?

«È vero, sportivamente sono diviso in tre, fortunatamente hanno scadenze diverse nei loro impegni sportivi, e così le ansie e i sentimenti non si possono confrontare contemporaneamente».

— Da quanto tempo non veniva a Monza?

«Non ricordo esattamente: 5 o 6 anni. Su questo circuito ho il più bel ricordo sportivo quando vinse Regazzoni con la Ferrari. Ricordo anche che venivo qui da ragazzo, ho visto su questa pista Varzi, Rosemayer, Nuvolari e Caracciola».

— Che cosa lo appassiona dipiù delle corse?

«La direzione del progresso, cioè la tendenza del progresso a migliorare il prodotto, soprattutto sui materiali, le sospensioni, questi progressi che si sperimentano nello sport portano dei miglioramenti sul prodotto di base dell'industria automobilistica».

— Ha parlato con Johansson, poi con Alboreto: ma da Prost non ci va?

«Come no, dov'è, non lo vedo, (Prost in quel momento è in pista) bene salutatemelo voi per me, gli faccio gli auguri come ad Alboreto».



— C'è un Platini oggi in F. 1?

«C'era Lauda, ma ora si è ritirato mi dicono, e invece lo vedo là che corre ancora (dice ridendo)».

Va da Lauda, i due si danno la mano parlottano un po' e poi Niki chiamato dai suoi si appresta a partire e si scusa.

— Che cosa ne pensa di Regazzoni e del suo incidente?

«Una grande sfortuna per tutti noi, Clay è un uomo con un grande cuore, è un pilota che manca molto alla F. 1».

— Meglio l'autodromo o lo stadio?

«Due spettacoli diversi ma egualmente emozionanti».

— Verrà domani a vedere il GP?

«Non so. Vedremo: comunque aspettatevi». (Poi non verrà).

— È importante un successo della Ferrari? «Certamente, i successi della Ferrari si ripercuotono sulla Fiat».

È un'affermazione che è in netto contrasto con quanto ebbe a dichiarare su AS alcuni anni fa a Montecarlo ai tempi della presentazione della FIAT Ritmo e la sentiamo volentieri. Juve e Ferrari, chi preferirebbe che vincessero?

«L'ho già detto, quest'anno vinceranno entrambe...».

— Lei ci ha detto che veniva qua a Monza ai tempi di Nuvolari: che differenza c'è fra i piloti di allora e quelli attuali?

«Una volta? Io non sono un tecnico, ma i miei esperti mi dicono che i piloti oggi valgono il 20%, una volta invece il 50%. Durante la stagione forse questo è valido, magari, però, durante un singolo gran premio viene fuori il pilota». (L'allusione al Lauda del GP d'Olanda è ovvia). L'intervista è finita. Agnelli va ai box con Piero Lardi Ferrari e Marco Piccinini a controllare i tempi, dopo una ventina di minuti, saluta tutti e con il solito Dauphine parte: direzione Portofino.

Giancarlo Cevenini

De Cesaris torna sulla Lancia Arnoux accusa le superpotenze

Mercato già deciso

MONZA - È stata una Monza abbastanza calma per quanto riguarda il mercato piloti, oltre alla conferma che aveva anticipato AS di De Angelis con Patrese alla Brabham, si è saputo solo che la Lotus vuole un giovane assieme a Senna il quale sembra ormai fuori per quanto riguarda le sue possibilità di passare alla Brabham, e questo giovane potrebbe essere la rivelazione della F. 3 Inglese, vale a dire l'olandese Gerrit van Hoven, mentre Thackwell potrebbe essere forse già da Spa sulla Tyrrell che fu di Bellof.

SQUADRA	PILOTI '85	PILOTI '86
McLaren	Lauda Prost	Prost Rosberg
Tyrrell	Brundle Bellof	Brundle? Streiff? Capelli? Thackwell?
Williams	Mansell Rosberg	Mansell Piquet
Brabham	Piquet Surer	De Angelis Patrese
RAM	Alliot Acheson	Palmer? Danner? Streiff? Boutsen? Alliot?
Lotus	De Angelis Senna	Senna Moreno? Warwick? De Cesaris? Gerrit van Kowen? Thackwell?
Renault	Tambay Warwick	
Arrows	Berger Boutsen	Berger? Boutsen? Ghinzani? De Cesaris?
Toleman	Fabi Ghinzani	Cheever Fabi
EuroAlfa	Patrese Cheever	
Osella	De Cesaris Ghinzani Rothengatter	
Ligier	Laffite Streiff	Laffite Arnoux? Nannini? Capelli?
Ferrari	Alboreto Johansson	Alboreto Johansson? De Cesaris?
Minardi	Martini	Capelli? Nannini? Martini? Streiff? Ghinzani?
Zakspeed	Palmer	Pamer? Danner? Capelli?
Beatrice	Jones	Jones? Tambay? Warwick,
ATS	—	Danner?

MONZA — Due ex ai box di Monza, René Arnoux e Andrea De Cesaris. Ambedue hanno avuto un rapporto poco chiaro con il loro team. Arnoux, anche se non ne vuole parlare, ha dato mandato a un avvocato per fare causa a Ferrari per non aver rispettato il contratto e anche De Cesaris ha preannunciato una cosa del genere contro Ligier, accusandolo di non avergli permesso di andare alla Brabham perché ha chiesto a Ecclestone una «buonuscita» per lasciarlo libero. La situazione è ingarbugliata: Ligier dice che non è vero, ha detto a Ecclestone che Andrea è libero di correre con lui, la Ligier gli ha pagato l'85% degli emolumenti come da contratto, e Ligier ha chiesto a Ecclestone di pagare lui il rimanente 15% nel caso avesse utilizzato il suo ex pilota. Sabato sera da Berti un famoso ristorante di Milano, lo sponsor di Andrea, Reporter, ha dato una cena per i clienti e in questa occasione al microfono abbiamo scoperto un Andrea abile public relation man di se stesso. De Cesaris ha detto che, se non già a Spa, a Brands Hatch sarà senz'altro in pista: bisognerà avere pazienza e attendere che la situazione si sblocchi, mentre per il prossimo anno ha diverse soluzioni e sarà senza dubbio in un «Top Team». In più si è saputo che in ogni caso correrà nell'Endurance a Brands Hatch con la Lancia, fatto che non avveniva più

dall'81. Gli riferiamo la versione di Ligier ma lui dice che non è vera, e che ne ha le prove; poi aggiunge che di Ligier non ne vuole più parlare: saranno i suoi avvocati a farlo perché Ligier ha rotto un contratto pretendendo di ridurre il suo compenso pattuito perché in due uscite di strada aveva danneggiato due vetture.

DA ANDREA a Arnoux, abbronzato, in piena forma, ha voglia di parlare ma non della causa che vuole intentare alla Ferrari. «Ormai ho smaltito la rabbia e la delusione per quanto è successo, mi ripaga molto la fiducia e la stima che hanno di me i meccanici Ferrari che mi sono tutti amici, diciamo al 99% (l'allusione al nemico Piccinini è chiara)».

— Quando ti rivedremo in pista?
«Senza dubbio dal 1986, la Ligier e altri due team mi vogliono; vedremo cosa deciderò; certamente andrò in un team di prima fila, non farò il comprimario».

— E se la Ferrari ti richiamasse?
«Impossibile! Non si può tornare indietro, ormai il ponte è rotto».

— Chi vincerà il titolo?
«50% di possibilità fra Alain e Michele, vedo molto equilibrio».

— Cosa mi dici del ritiro della Renault?

«Molto spiacevole, i meccanici e tutti quelli che hanno tanto lavorato non meritavano questo».

— È solo una questione economica?

«Credo di sì: la situazione Renault non è delle più floride al momento, a ciò aggiungi che i risultati non vengono. Questa decisione della Casa francese deve far meditare anche gli altri costruttori, la riflessione si impone per la riduzione delle spese, altrimenti nel giro di pochi anni rimarranno solo 4 o 5 team e la F. 1 salta».

— C'è pericolo oggi in F. 1 con l'escalation delle potenze?

«Certo, i circuiti sono rimasti sempre quelli, e con l'escalation della tecnica dove si andrà a finire? Oggi ci sono motori da 1500 CV di potenza, siamo alla follia dei 1000 cavalli litro, con velocità attorno ai 350 kmh, la stessa velocità con cui decolla un Jumbo pieno, non vi sembra un po' troppo?».

In quel momento l'altoparlante annuncia la fantastica pole di Senna, e la sue media... «Ecco cosa vi dicevo... è una pazzia...».

(g.c.)



René Arnoux si è fatto vedere ai box di Monza preannunciando di correre in un superteam nell'86

LA TECNICA/Nuove le tre vetture di Maranello presenti a Monza

Ma le cure non bastano

Le Ferrari modificate sono state al di sotto delle aspettative. Praticamente immutate le McLaren, mentre alla Brabham sono state provate nuove soluzioni aerodinamiche

Testi e disegni di **Giorgio Piola**

FERRARI

156/85B/85 Michele Alboreto
156/85B/83 Stephan Johansson
156/75B/84 «muletto»

Solo tre vetture sono state portate a Monza e tutte e tre del nuovo tipo, con il telaio che era comparso brevemente al Paul Ricard. Come già descritto nel precedente numero i telai sono stati leggermente tagliati nella zona del punto di attacco del tirante, onde poter ospitare il nuovo schema. Rispetto al telaio visto al Paul Ricard, infatti, è cambiato il punto di ancoraggio del tirante ora molto oltre a quello dell'ammortizzatore verticale, come illustrato nel disegno. Ad una attenta analisi tutta la macchina appare nuova: diversa la posizione della Wastegate avanzata e più interna, con un differente tubo di scarico che si collega a quello principale, anch'esso spostato all'interno. Ne risulta una carrozzeria posteriore molto più stretta e arrotondata, in modo da migliorare il flusso d'aria verso la zona dell'alettone posteriore. Sono stati provati diversi profili estrattori posteriori e si è optato per una soluzione con profilo che arriva oltre i semiassi e un doppio alettone posteriore, in cui il profilo inferiore è quasi all'altezza del suolo. Non sono state provate, per mancanza di tempo, le derivate laterali dietro le ruote anteriori così come il «grembiolino» sotto il muso che altro non sarebbe stato se non un palliativo del divergente adottato dalla Toleman. Il telaio numero 85 era di nuova costruzione. Nelle prove della domenica mattina sulla vettura di Johansson è stato provato l'alettone triplano come sulla Toleman, che poi però non è stato impiegato in corsa.

RENAULT

RE60B/6 Patrick Tambay
RE60B/3 Derek Warwick
RE60B/8 «muletto»

Sulla vettura di Patrick Tambay è stato rinforzato il triangolo superiore della sospensione anteriore, quello che aveva ceduto

in Olanda. Sono stati provati diversi alettoni posteriori, ma, per Monza, nessuna rilevante modifica è stata apportata.

WILLIAMS

FW010/7 Keke Rosberg
FW010/6 Nigel Mansell
FW010/3 «muletto»

Invariate rispetto all'Olanda le Williams, irrobustite solo nei terminali degli scarichi che ultimamente hanno dato dei problemi di affidabilità.

freccia del muso, ma non lavorano certo bene come il divergente all'interno delle ruote come sulla Toleman.

LIGIER

JS27/5 Jacques Laffite
JS27/3 Philippe Streiff
JS27/4 «muletto»

Non sono stati più usati i flaps laterali davanti alle ruote posteriori. Laffite non ha usato le derivate dietro le ruote anteriori. Non usati anche i deviatori di

LOTUS

87T/3 Elio De Angelis
87T/4 Ayrton Senna
875/2 «muletto»

Su tutte e tre le vetture, dopo i risultati di prove in galleria del vento sono state tagliate le paratie del profilo estrattore posteriore, analogamente a quanto aveva fatto la Ferrari in Olanda. Senna ha continuato i collaudi, iniziati in Austria, della nuova sospensione posteriore con un quadrilatero, sopra, ed un triangolo, sotto, cioè il contrario dello schema presente sulle altre due vetture. Nonostante il contratto con la Renault per la fornitura dei motori nell'86 e nell'87 si continua a parlare di propulsori Toyota per la Lotus, ed anche il 4 cilindri Bmw sembra nelle mire della squadra inglese.

MCLAREN

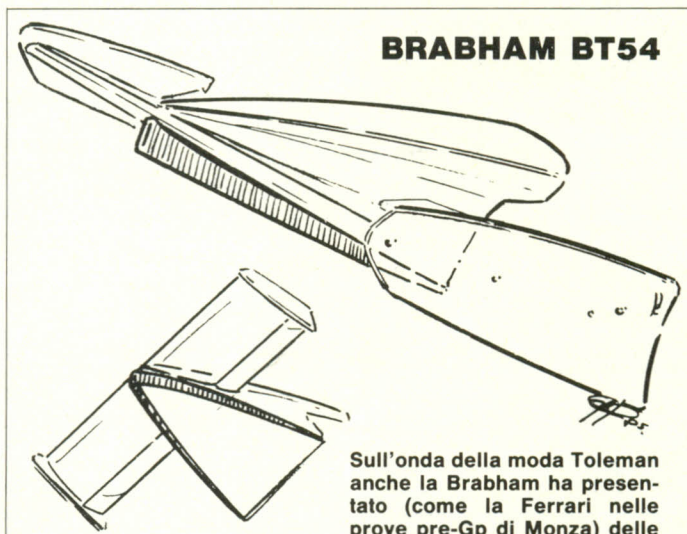
MP42/B/5 Alain Prost
MP42B/4 Niki Lauda
MP42B/3 «muletto»

Prost ha riavuto il telaio numero 5 che era stato danneggiato al Ricard, il numero 2, che aveva usato a partire dal Gp d'Inghilterra è rimasto a casa. Nessuna novità sulle McLaren: sono state conservate le prese d'aria dei freni anteriori, risultate molto efficaci dal punto di vista aerodinamico. John Barnard è rimasto a casa per preparare al meglio la vettura per le ultime gare della stagione.

EURO RACING

184/85/2 Riccardo Patrese
184/85/3 Eddie Cheever
184/85/1 «muletto»

Tutte e tre le vetture portate a Monza sono del nuovo tipo che ha provato la scorsa settimana. Sui telai dello scorso anno sono state rifatte le fiancate adottando la disposizione a freccia dei radiatori. Nuovi scambiatori, più grandi condotti dagli scambiatori al cassoncino di aspirazione, nuova posizione della centralina elettronica, deviatori di flusso dietro le ruote anteriori



BRABHAM BT54

Sull'onda della moda Toleman anche la Brabham ha presentato (come la Ferrari nelle prove pre-Gp di Monza) delle minigonne applicate al muso.

Non potendo per il momento copiare completamente la soluzione di Rory Byrne, poiché bisognerebbe rifare i telai nella parte anteriore (per rialzarla), Murray ha applicato due strisce in fibra di carbonio che seguono l'andamento a freccia del muso.

BRABHAM

BT4/6 Nelson Piquet
BT54/8 Marc Surer
BT54/7 «muletto»

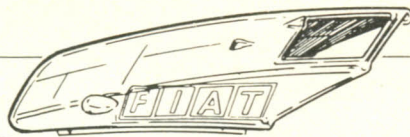
Modifiche aerodinamiche sulla Brabham con un nuovo alettone posteriore e minigonne in fibra di carbonio applicate sotto il muso. Scopo di questi dispositivi: quello di ottenere alcuni vantaggi che Rory Byrne ha con il divergente applicato al fondo del telaio delle Toleman. Purtroppo Murray ha potuto solo applicare due strisce di carbonio che seguono l'andamento a

flusso dietro le ruote anteriori. Streiff invece ha utilizzato il telaio 3, (invece di quelli nuovi più leggeri), che è stato adattato alla nuova carrozzeria.

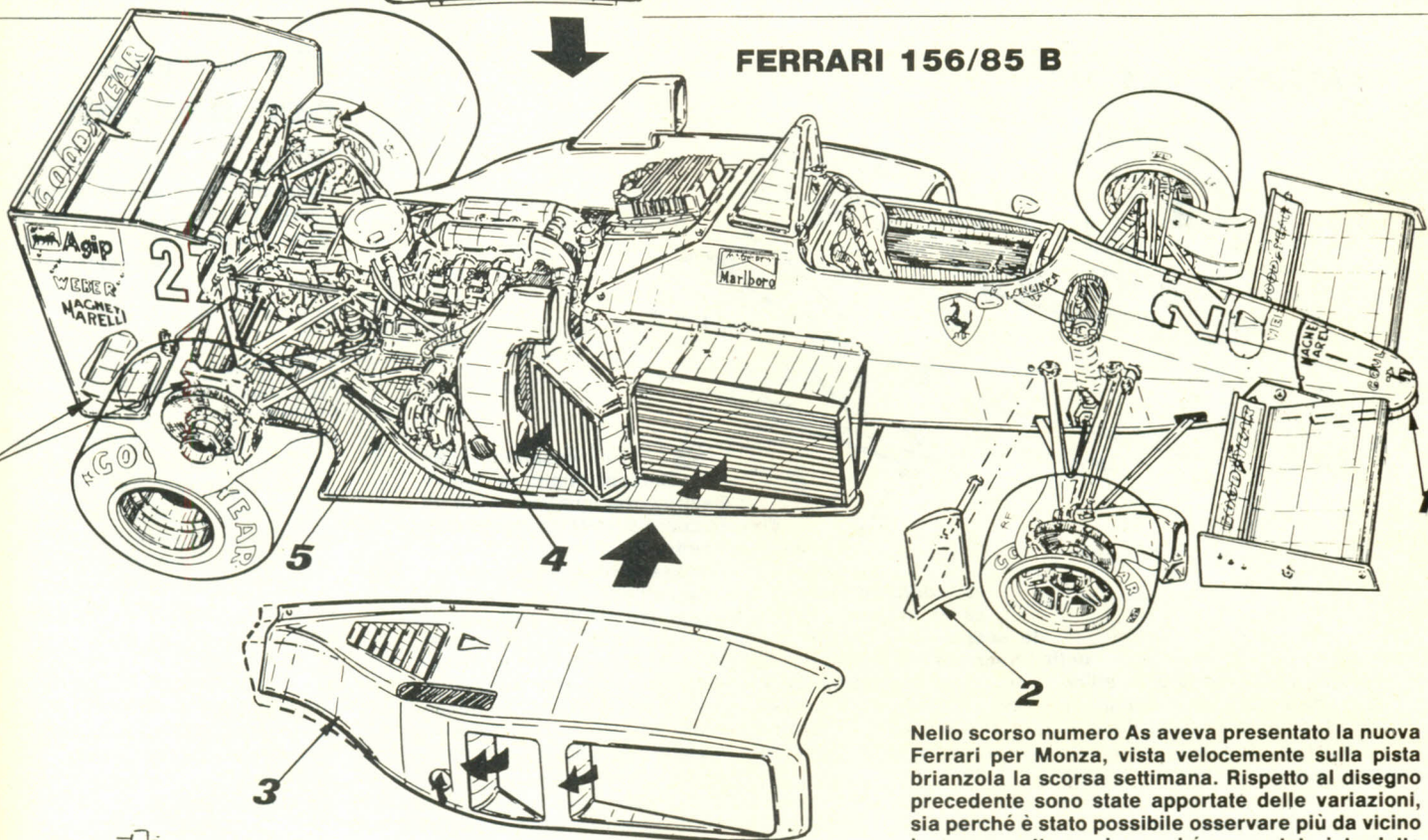
RAM

03/4 Philippe Alliot
03/2 Kenny Acheson
03/3 «muletto»

Ora anche la Ram ha l'ultima versione del motore Hart. È migliorato nell'elettronica e ha una turbina Holset più grande. Niente di nuovo per quello che riguarda il telaio.



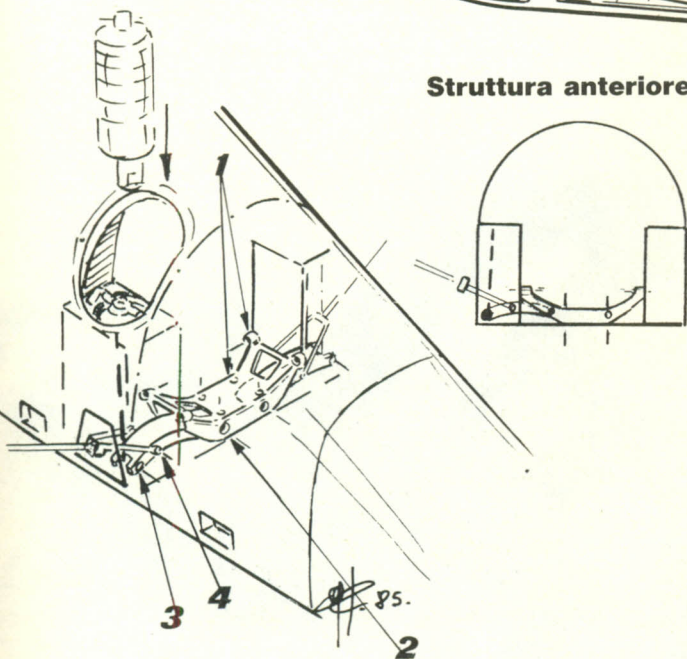
FERRARI 156/85 B



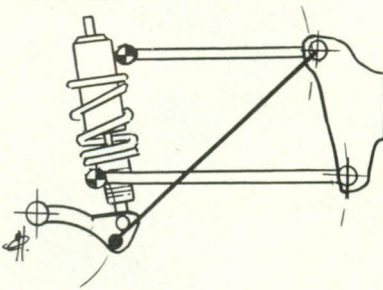
Nello scorso numero As aveva presentato la nuova Ferrari per Monza, vista velocemente sulla pista brianzola la scorsa settimana. Rispetto al disegno precedente sono state apportate delle variazioni, sia perché è stato possibile osservare più da vicino la nuova vettura, sia perché sono state introdotte

delle ulteriori modifiche. Innanzitutto il rifacimento della parte posteriore ha implicato un diverso posizionamento delle valvole di sovracompressione (4) in modo tale che i tubi di scarico sono ora più all'interno (5) e la carrozzeria è molto più stretta (3) anche nella parte inferiore. Sempre nel retrotreno il lungo profilo estrattore è stato sostituito da un profilo più corto (6) abbinato ad un doppio alettone posteriore con il profilo inferiore facente funzione di estrattore d'aria come sulla Toleman. Sono state portate a Monza, e non utilizzate, le derive laterali dietro le ruote anteriori (2) così come la piccola minigonna (1) applicata alla parte inferiore del muso come ai tempi della C2.

Struttura anteriore

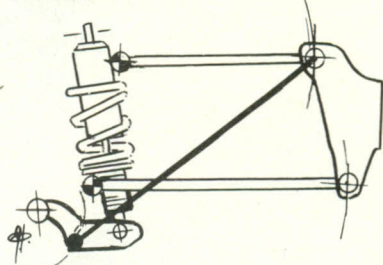


Sospensione posteriore vecchia



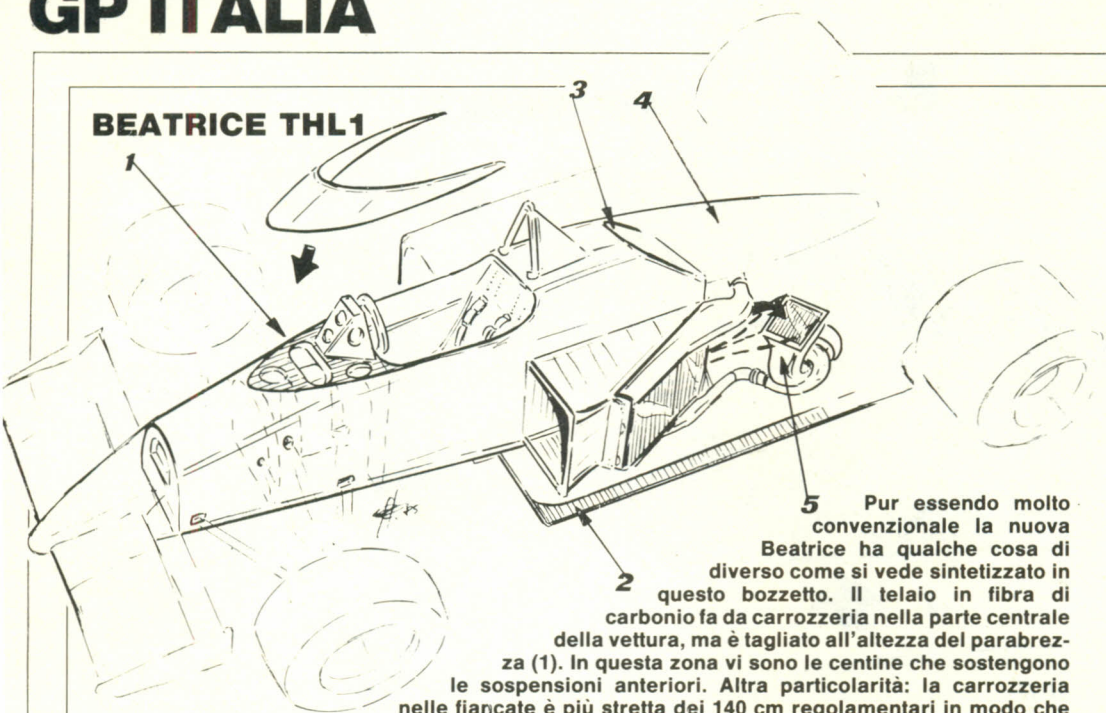
In questi due schizzi sommari sono raffigurati i due schemi di sospensione posteriore della Ferrari. A sinistra vi è quello vecchio, con il punto di attacco inferiore dell'ammortizzatore quasi sullo stesso asse rispetto all'attacco del tirante. A destra la nuova sospensione con l'attacco del tirante ben oltre quello dell'ammortizzatore. Si ha così un rapporto della sospensione vicino al valore 1/1 con possibilità di maggiore escursione dell'ammortizzatore.

Sospensione posteriore nuova



Le tre macchine portate a Monza erano del tipo con il telaio nuovo, versione B, che aveva debuttato al Paul Ricard, quello cioè con gli ammortizzatori sfilabili dall'alto. Diversa su questo telaio è la struttura interna. Ad esempio la fusione di fissaggio del piccolo bilanciante inferiore è più grande ed ha punti di attacco sia al pavimento, sia alle pareti interne del blocco in fusione annegato nella struttura in carbonio che serve da fissaggio delle sospensioni stesse (1). Il bilanciante è infulcrato nella fusione nel punto (2) ed in (3) è collegato al gruppo molla-ammortizzatore. Con la nuova sospensione introdotta a Monza il tirante del sistema pull-rod è collegato al bilanciante in un punto decisamente all'interno (4) rispetto all'ammortizzatore. Cambia quindi completamente il rapporto della sospensione, con maggiore escursione dell'ammortizzatore.

BEATRICE THL1



Pur essendo molto convenzionale la nuova Beatrice ha qualche cosa di diverso come si vede sintetizzato in questo bozzetto. Il telaio in fibra di carbonio fa da carrozzeria nella parte centrale della vettura, ma è tagliato all'altezza del parabrezza (1). In questa zona vi sono le centine che sostengono le sospensioni anteriori. Altra particolarità: la carrozzeria nelle fiancate è più stretta dei 140 cm regolamentari in modo che il fondo piatto forma un gradino di circa 5 cm per parte (2). Il telaio (3) dietro il serbatoio della benzina è stagliato obliquamente come sulla Ferrari, anche il cofano (4) motore molto basso (5) assomiglia a quello delle vetture di Maranello. La turbina sul lato sinistro è alimentata da una presa Naca nella parte superiore della fiancata. Per il resto la vettura è molto tradizionale.

Ma le cure non bastano

segue

e nuovo attacco del tirante dello sterzo le principali novità. Il tutto chiaramente unito alla carrozzeria completamente nuova, con cofano motore molto lungo e basso.

TYRRELL

014/3 Martin Brundle
014/1 «muletto»

Brundle aveva a disposizione una nuova scocca. La sospensione posteriore è stata modificata grazie all'adozione di un nuovo portamozzo che alza di circa 4 cm, il punto di attacco del triangolo superiore che risulta ora, quindi, molto angolato. Nuove pure le prese d'aria per le turbine in fibra di carbonio. Sulla vettura numero 3 le fiancate sono molto più corte con un'arretramento dei radiatori laterali, che sono anche più piccoli.



20 anni con Ferrari, più di 100 vittorie. Momo è onorata di questo prestigioso abbinamento e ringrazia la Ferrari e il Commendatore di poter partecipare a queste fantastiche imprese.



MOMO S.P.A. - Via Ciro Menotti, 11
Milano Tel. 02/710121

MINARDI

MN841/4 Pierluigi Martini
MN841/1 «muletto»

Come vettura di scorta è stato ripescato il telaio numero 1 che era stato danneggiato a Detroit. Nessuna novità sulle Minardi che hanno utilizzato il doppio alettone posteriore per il secondo profilo molto basso.

TOLEMAN

TG185/5 Teo Fabi
TG185/4 Piercarlo Ghinzani
TG185/3 «muletto»

Motori sempre in evoluzione per le Toleman con qualche cavallo in più nelle prove visto la possibilità di dare più pressione alle turbine. Il sistema per spruzzare acqua nello scambiatore di calore è stato migliorato con una grossa bombola nella fiancata di sinistra.

OSELLA

FA1G/1 Huub Rothengatter
FA1F/2 «muletto»

Nuova sospensione posteriore sulla vettura da gara con maggiore «antisquat» ottenuto con una diversa inclinazione del triangolo superiore.

ARROWS

A7/4 Thierry Boutsen
A7/4 Gerard Berger
A7/2 «muletto»

Boutsen ha utilizzato per la vettura da gara, il telaio nuovo che è più rigido. Sono stati provati dei nuovi alettoni posteriori, mentre la posizione più

interna della valvola Wastegate è ora definitiva su tutte e tre le vetture.

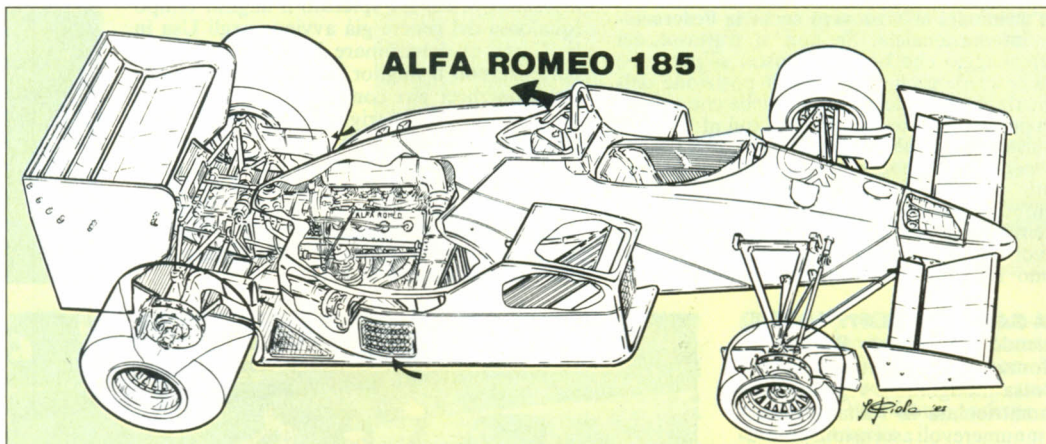
BEATRICE

THL1/2 Alan Jones
THL1/1 «muletto»

Jones aveva a disposizione due monoposti della nuova Beatrice. La macchina, pur essendo tradizionale ha alcune cose innovative come l'architettura

del telaio della parte anteriore e le fiancate che sono di 130 cm, cioè più strette che sulle altre vetture. Nella parte inferiore delle fiancate si forma così un gradino di 5 cm per parte che nelle prove in galleria del vento all'Imperial College ha dato esiti positivi. I telai in fibra di carbonio sono costruiti all'interno della nuova fabbrica della Lola Beatrice. Le sospensioni

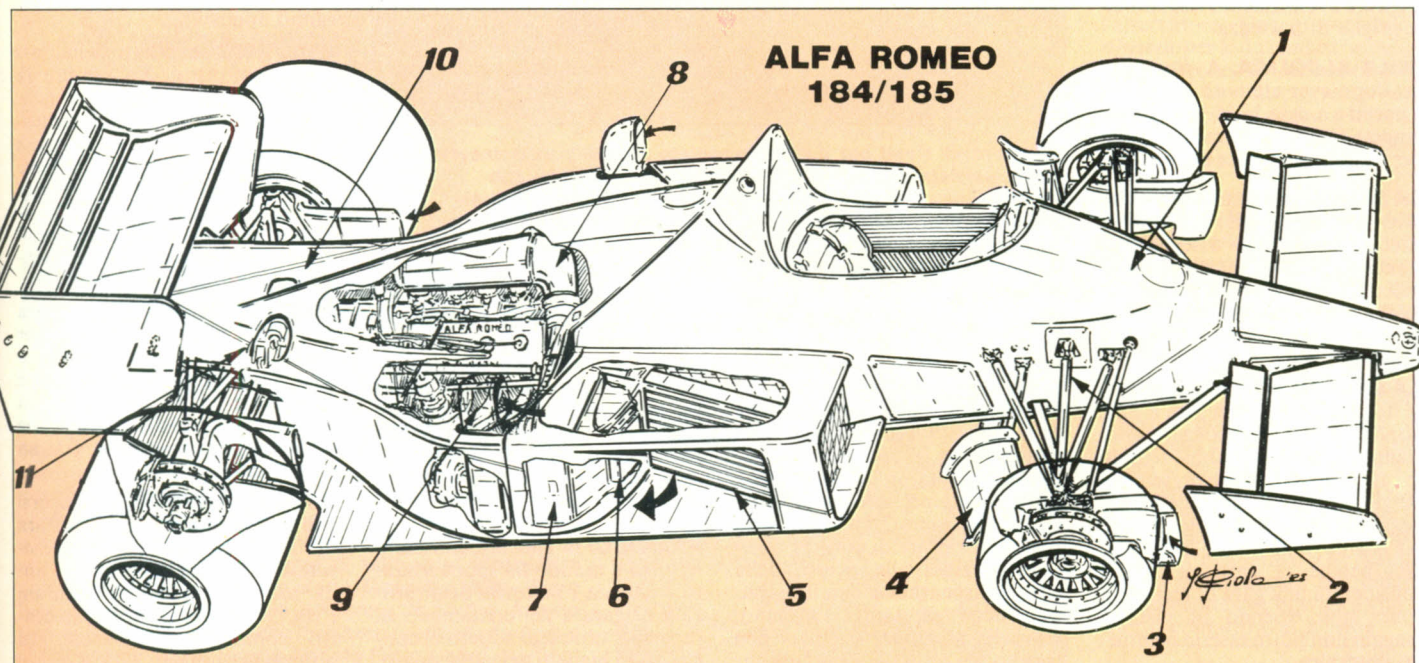
sono del tipo push-rod, mentre la turbina Holsett, sul lato sinistro, è alimentata da una presa Naca dalla parte superiore delle fiancate stesse. Il radiatore del cambio è intubato in una piccola carenatura del pilone centrale di sostegno dell'alettone posteriore. Al posto del radiatore dell'olio c'è un piccolo scambiatore di calore come sulla Williams. Il telaio non è portante.



Alla presentazione nell'inverno scorso, aveva destato stupore la forma aerodinamica della nuova 185: non seguiva la nuova moda dei radiatori a ventaglio ed aveva delle fiancate molto alte e voluminose, come si può vedere nel disegno in piccolo. A Monza la Euroracing ha presentato (disegno sotto) un rifacimento generale utilizzando come base però il telaio dello scorso anno che, a partire dal G.P. di Inghilterra è stato preferito a quello nuovo.

(1) Il telaio è quello della 184T dello scorso anno, con le sospensioni (2) del tipo push-rod. (3) Nuove le prese d'aria dei freni. (4) Sono stati usati per la prima volta i deflettori dietro le ruote anteriori che,

fra l'altro, sembrano migliorare l'evacuazione dell'aria dai radiatori laterali (5) messi ora a ventaglio. (6) La centralina elettronica che era sopra il serbatoio della benzina, è stata messa all'interno della fiancata di destra. (7) Nuovi gli scambiatori di calore, con uscite verso i cassoncini (8) di aspirazione più grandi come diametro. (9) Prese d'aria per le turbine, come sulle Ferrari, in un solo pezzo (10) La carrozzeria nella parte posteriore copre ora tutto il retrotreno, (11) Spuntano solo gli attacchi degli ammortizzatori sopra il cambio. Completamente diverso è quindi l'andamento delle fiancate e del cofano motore che arriva fino all'altezza dell'alettone posteriore.



Balestre minaccia durante la Commissione F. 1

«Mi dimetto dalla Fia»

MONZA — Compuntamente vestito di nero, Jean-Marie Balestre ha proclamato le sue minacce alla fine della riunione della Commissione F. 1 tenutasi il venerdì precedente il Gran Premio d'Italia. «Il prossimo 25 settembre, mi presenterò dimissionario da tutte le mie cariche all'Esecutivo Fia e se non sarò rieletto all'unanimità abbandonerò anche la Federazione internazionale!». Se non si trattasse del personaggio che ben si conosce, si potrebbe anche credere che la presa di posizione dell'ineffabile presidente sia di quelle che vengono poi mantenute ma certo da qui al 25 tutto si sistemerà, anche se non è detto che sia per il meglio... La boutade, insomma, così come tutte le proposte presentate a Monza sono sembrate parole gettate al vento visto che niente di costruttivo è emerso alla fine dei lavori. Le idee, invero, non sono mancate, ma sono state tutte «congelate» dal presidente

della Fisa che si riserverà di o portarle al Comitato Esecutivo della Fia. Fra le proposte nuove vanno segnalate quelle che seguono: a) peso delle monoposto in prova di 640 kg; b) far partire le macchine per la gara con le stesse gomme utilizzate in prova, con la stessa mescola con cui si è spiccato il miglior tempo (qualcosa del genere già avviene negli Usa in F. 1); c) determinare lo schieramento di partenza con il miglior tempo ottenuto nelle prove in dieci giri consecutivi; d) abolire le prove, e formare la griglia di partenza in base alla classifica del Gran Premio precedente. L'unica decisione concreta scaturita da questa riunione è stata la concessione della super licenza al pilota tedesco Christian Danner, l'attuale leader del campionato di F. 3000, che a Spa potrà così sostituire l'infortunato Palmer sulla Zakspeed di F.1.



LA SANSON GELATI, una delle aziende del gruppo Beatrice, a Monza ha fatto volare la più grossa mongolfiera regolarmente immatricolata in Italia. Durante le innumerevoli ascensioni giornalistiche e fotografici hanno potuto effettuare riprese dall'alto molto spettacolari e suggestive. Il pilota della mongolfiera era Paolo Contegiacomo che ha difeso i colori dell'Italia ai campionati mondiali della specialità tenutasi in America.

LA CHALLOILS che sponsorizza con il marchio +1 l'Arrows ha istituito il Trofeo Sorpasso +1 che a ogni Gran Premio verrà consegnato al pilota che all'arrivo fra i primi dieci avrà effettuato il migliore avanzamento rispetto alla griglia di partenza.

POLE ALCOLICA. Ayrton Sena, dopo aver ottenuto la pole, si è portato a casa le 50 bottiglie di grappa Segnana messe in palio per il pilota più veloce delle prove.

LA SAIMA per mantenere sempre vivo il ricordo dello scomparso Riccardo Paletti ha assegnato al romano Elio De Angelis, miglior italiano in prova, il Trofeo, giunto alla terza edizione, intitolato al giovane pilota morto tre anni fa in Canada.

LA BEATRICE a meno di sorprese dell'ultima ora non sarà a Spa, dopo il debutto a Monza, nonostante Teddy Meyer abbia tentato in tutti i modi di essere presente in Belgio. La Fisa e La Foca hanno negato l'iscrizione alla Beatrice (il più irremovibile è stato Ron Dennis) perché la gara di Spa è considerata una gara di recupero: Jones non essendo in pista a maggio non potrà esserlo nemmeno domenica.



I due grandi rivali per il titolo mondiale sabato hanno accettato l'idea lanciata dai colleghi di «Tuttosport» che volevano far effettuare un «giro della pace» ad Alain Prost e Michele Alboreto. Ecco i due piloti salutare il pubblico, sopra. Non si capisce cosa ci stia a fare fra i due il presidente Fisa Balestre che si infila dappertutto (FotoColombo)

PIER PAOLO GARDELLA, vice d.s. della Ferrari, porta sempre in tasca la cifra necessaria, in franchi svizzeri, per inoltrare un reclamo a fine prova e al termine della gara. Questo accorgimento è il sintomo più evidente della sua professionalità, infatti il tempo a disposizione per fare un reclamo è di soli 60 minuti dalla fine della gara. Per evitare di perdere quell'ora preziosa alla ricerca della cifra indispensabile, con il rischio di vedersi rifiutare il reclamo, Gardella preferisce circolare ben fornito...

I DEBUTTANTI al Gp d'Italia erano due: Streiff e Jones, si fa per dire, visto che era al rientro. Entrambi i piloti sono stati pesati dai responsabili Fisa: il francese è risultato 77 kg, mentre per l'ex campione del mondo il responso della bilancia è stato davvero pesante 89 kg.

FIORUCCI lo stilista conosciuto in tutto il mondo ha sponsorizzato a Monza i pettorali degli ufficiali di gara e dei commissari di percorso, oltre agli addetti al controllo dei biglietti dei vari cancelli.

GLI ALLIEVI della scuola per handicappati promossa da Clay Regazzoni domenica mattina, prima del Gp d'Italia, sono scesi in pista con delle Arna opportunamente modificate inanellando una serie di giri veloci. La scuola, con sede a Vallerunga, sta riscontrando un grosso successo visto il numero sempre crescente di domande che pervengono al ticinese.

LO SPEAKER di Monza ha suscitato l'ilarità generale quando giovedì mattina, prima che scendessero in pista i piloti della Formula Fiat Abarth per le prove ha detto: «La pista di Monza è larga 11 metri e quindi i signori piloti nelle prove sono pregati di non finire nella sabbia». Come dire che i piloti fuori strada ci vanno apposta...

WILLIAMS, per effetto della classifica costruttori, ha sempre la Renault come vicino di box. Quando i meccanici Regie mettono in moto il loro motore dagli scarichi esce sempre un fumo che annubla i box tanto è denso. Frank Williams al proposito avrebbe detto: «Meno male che il prossimo anno si ritirano, altrimenti sarei morto intossicato».

PIER LUIGI CORBARI a Monza ha parlato a lungo con l'ingegner Dallara. L'ex d.s. dell'Alfa Romeo il prossimo anno potrebbe continuare in F. 3000 con un telaio realizzato da Dallara che dovrebbe essere pronto fra un paio di mesi.

SULLA TOLEMAN sono apparsi due nuovi sponsor: sulla vettura di Fabi è apparsa la scritta Zerowat, una società del gruppo Candy, mentre su quella di Ghinzani c'era l'effigie del Girasole, un centro commerciale milanese del gruppo Berlusconi.



Teo Fabi e Gian Piero Agosti, a sinistra, hanno vinto la corsa delle Uno Turbo riservata a piloti e giornalisti. Il nostro Buzzonetti è giunto quinto con Patrese (FotoColombo)

Ai box si sono visti anche molti personaggi del mondo dello spettacolo: Paolo Villaggio e Renato Pozzetto, a destra, erano venuti per tifare Ferrari (FotoStudio'83)



GIANNI AGNELLI nel suo giro per i box di Monza, accompagnato dall'ingegnere Ghidella si è soffermato in particolare alla Minardi. È stato l'unico team che ha ricevuto l'incoraggiamento dell'avvocato e l'ingegner Ghidella ha anche scambiato due battute con l'ing. Chiti: «È una felice sorpresa — ha detto — scoprire che in un tempo tanto breve siate riusciti a realizzare un motore di F.1 subito valido». Con grande piacere dell'ingegner toscano, ovviamente.

AUTOSPRINT ha vinto tutti e tre i premi messi in palio dalla De Longhi per il pronostico sui primi tre classificati a Monza. Sui 182 giornalisti che hanno partecipato all'iniziativa (45 stranieri e 127 italiani) 26 colleghi hanno azzeccato il vincitore, solo quattro i primi due e nessuno il podio al completo. Massagrande si è aggiudicato lo «Sfornatutto», il nuovo prodotto della De Longhi, precedendo nell'ordine Giancarlo Cevenini e Franco Villani, tutti di As.

SPiacevole episodio per Enzo Osella sabato mattina: il manager torinese si è visto comparire al box un avvocato intenzionato a sequestrare il materiale di F.1 per un'operazione di leasing che ha visto protagonista il costruttore di Volpiano. Solo che l'avvocato ha fatto male i conti perché il leasing riguardava la società di Osella basata sulle preparazioni delle Peugeot da rally e non il team da F.1, per cui non ha potuto intervenire.

GIORGIO ARMANI, il famoso stilista, si è visto a Monza durante le prove ufficiali, ma non ha affollato il box Ferrari, è stato ospite del box Lotus insieme al clan De Angelis.

DOPO LE PROVE Alan Jones si è recato al parcheggio senza essere riconosciuto da nessuno. E dire che pochi metri più in là i tifosi stavano facendo ressa davanti alle reti per vedere da vicino i nuovi eroi: i nomi più acclamati erano Alboreto e Piquet.



Festival di premi

Il Gp d'Italia è una buona occasione per abbondare nelle premiazioni. Così all'abituale Vespa per il poleman della gara, ancora una volta Senna (FotoVillani), si è aggiunto il premio intitolato al compianto Paletti assegnato dalla Saima al più veloce italiano in prova e cioè De Angelis, e due importanti riconoscimenti assegnati nel corso di una magnifica festa al Vogue di Milano al giornalista dell'anno, il bravo collega della Gazzetta dello Sport Pino Allievi, e al fotografo dell'anno, il nostro Angelo Orsi dell'agenzia Villani che vediamo premiato da Alvisè di Canossa e Maria Grazia Donato (FotografieColombo)



IL MOTORE FORD V6 di F.1 monta dei particolari realizzati dalla Marelli e dalla Weber: si tratta della centralina elettronica, dei condotti di iniezione, dei sensori di pressione e dell'alternatore. Una grossa soddisfazione per le due industrie italiane anche se la centralina che prevede la mappatura dell'iniezione deve essere realizzata in America perché ogni motore ha esigenze diverse.

LA RAI sabato pomeriggio ha trasmesso sulla Rete 2 un documentario intitolato «Sfida al vento», uno special a cura di Beppe Berti interamente dedicato alla Formula 1. Il telespettatore grazie alla qualità delle immagini e alle interessanti interviste ai personaggi che animano il «circus» è stato come condotto per mano lungo i box, alla scoperta di quello che è il mondo dei gran Premi al di fuori della diretta Tv. Sono emersi quindi, nei servizi, aspetti tecnici (gomme, telai e regolamenti) e umani (piloti, progettisti e meccanici) che hanno offerto uno spaccato ben chiaro dell'ambiente che gravita e vive a stretto contatto con le piste.

segue

GP ITALIA

segue

I FALSARI anche quest'anno si sono scatenati in occasione del Gp d'Italia: non si sono concentrati come in passato sui pass Foca, ma hanno concentrato l'interesse sulle fasce rosse e blu che la Fisa riserva alla stampa. Le copie false erano perfette, ...peccato che fossero soltanto un pochino più piccole e quindi riconoscibilissime.

MARTINI venerdì è stato molto sfortunato: nella prima sessione ha rotto una turbina, in quella valida per le qualificazioni ha girato poco anche con il muletto che si è messo quasi subito a perdere olio per il tappo della coppa fissato male. I meccanici hanno subito fatto un rabbocco d'olio e, grazie, anche alla bravura di Martini, il motore non si è rotto.

IL «CADEAU» più ambito fra quelli distribuiti dagli sponsor durante i tre giorni di Monza è stato sicuramente la stupenda giacca di tela blu della Reporter, lo sponsor di De Cesaris. Si trattava di una giacca con 40 tasche, ideata da Gino Girombelli, molto ambita soprattutto dai fotografi per riporre rullini, obiettivi...

CHEEVER come sempre è stato molto onesto anche a Monza: durante la sessione cronometrata del venerdì ha ammesso di aver ostacolato Fabi. Il milanese, il giro dopo lo ha aspettato, e gli ha reso la pariglia, senza che il pilota dell'Alfa Romeo abbia potuto dire nulla.

LA RENAULT continuerà lo sviluppo dei suoi motori 6 cilindri per un paio di anni per rispettare il contratto con la Lotus e la Tyrrell. Ce lo ha garantito l'ingegner Dudot, venuto per rassicurare sia Peter Warr che Ken Tyrrell.

NOSETTO si è recato a Monza a nome della Sagis per conoscere da Ecclestone le possibilità che il Gp del Sud Africa venga spostato a Imola: «Voci se ne sono sentite molte — ha detto Nosetto — ma Ecclestone è stato molto vago. La gara di "recupero" potrebbe esserci, Bernie credo sia d'accordo di riconoscerci solo le spese vive anche se è piuttosto tardi per partire. A Imola si potrebbe correre al massimo entro il 20 ottobre, ma la Foca dovrebbe metterci in allarme non oltre il 20 settembre per evitare un buco organizzativo». Basterà aspettare dieci giorni, quindi.



Lo stand di As, sopra, è stato preso d'assalto: erano disponibili i poster Brembo e il libro su Ferrari «Il sceriffo» (FotoVillani)

BALESTRE nonostante lo sciopero aereo è riuscito ugualmente ad arrivare in Italia venerdì scorso. Per riuscirci il presidente ha dovuto ricorrere a un truccetto: alzatosi in volo con un aereo privato prestatogli da un amico, ha detto che avrebbe fatto un giro sopra Nizza, poi una volta in volo ha modificato il piano puntando dritto verso la frontiera italiana. Una volta superate le Alpi ha fatto rotta su Milano dove non c'era lo sciopero e non ha avuto alcuna difficoltà per atterrare. Il problema lo avrà il suo pilota quando questi rientrerà

all'aeroporto di Nizza dove non aveva presentato il piano di volo per espatriare dalla Francia e quindi non aveva fatto dogana.

NUREJEV, è questo il soprannome che hanno affibbiato al patron del team Beatrice, Karl Hass, per il balletto «scaramantico» in cui si esibisce ogni volta che Alan Jones doveva entrare in pista. Con i suoi volteggi andava a toccare prima l'alettone, le gomme e poi la scocca, le sospensioni e il volante. Inutile sottolineare che il balletto estemporaneo ha destato sensazione nei box.



PHOTO: BOB KRIEGER - ART WORK ALAS

Reporter

Italian Men's Wear

F.G. Confezioni S.p.A. 60100 Ancona
via Palombare 61 - tel. 071-891286/896749
Telex 560898 F.G. SPA

Si chiama Oscar ma non piace al presidente Balestre

Una Foca per l'endurance

MEMORE probabilmente di quanto è accaduto con il progressivo ingresso di Bernie Ecclestone nella F.1, il presidente della Fisa, Balestre, non ha visto di buon grado la creazione della «Oscar», l'organizzazione privata che vorrebbe per l'endurance essere quella che è la Foca per la F.1. Balestre però ancora una volta ha preferito non scontentare nessuno e se da un lato ha condannato l'Oscar, dall'altro ha ancora di più ufficializzato la funzione di Christopher Parsons, «inventore»

della nuova associazione. Parsons è infatti ufficialmente il «Coordinatore del Campionato del Mondo Endurance» mentre alla Oscar è stato negato valore legale e la definizione è stata definita «inappropriata». Cioè l'Oscar non fa parte della Fisa mentre Parsons gestisce su mandato della stessa Federazione, il 15% dei fondi comuni previsti dagli organizzatori di ciascuna gara. Con 10.000 dollari a gara, Parsons per quest'anno ha a disposizione 15.000 dollari (30 milioni di lire circa) per

la «promozione» mentre quello che resta (circa 170 milioni di lire) viene utilizzato per favorire i trasporti delle vetture in occasione delle gare extra-europee. Sempre di recente, la Fisa ha stabilito l'ammontare minimo del montepremi di ciascuna gara: 50 milioni di lire circa. Dall'1 gennaio 1986, viene anche aumentata la portata delle pompe-carburante in occasione dei rifornimenti. Al posto degli attuali 50 litri/minuto, si passerà a 60 litri/minuto.

Tyrrell: per Brundle solo la F. 1

TEMPI DURI per il team di Tom Walkinshaw. Nella gara del 2 settembre a Brands Hatch, valida per il mondiale Endurance, il Twr oltre che a Thackwell, impegnato nella corsa decisiva per il titolo della F. 3000 a Donington, dovrà presumibilmente rinunciare anche a Brundle. A quest'ultimo, infatti, Ken Tyrrell ha chiesto, dopo la tragica morte di Bellof, di non proseguire nello sviluppo della Jaguar gruppo C. **«Sono dispiaciuto per Walkinshaw»** ha detto Martin Brundle **«ma Tyrrell mi ha invitato a non guidare più in endurance. Dice di aver investito troppo in me, ed inoltre, avendo già perso un pilota non vuole rischiare, per nessuna ragione, di rimanere anche senza l'altro. Gli occorrono punti in F. 1 per aver diritto al contributo spese di viaggio della prossima stagione. Così mi ha chiesto di rinunciare alle gare del mondiale endurance»**. Il rammarico di Martin è stato grande anche perché avrebbe avuto come compagno, nella guida della Jaguar Twr, Alan Jones ingaggiato appositamente per sostituire Thackwell.

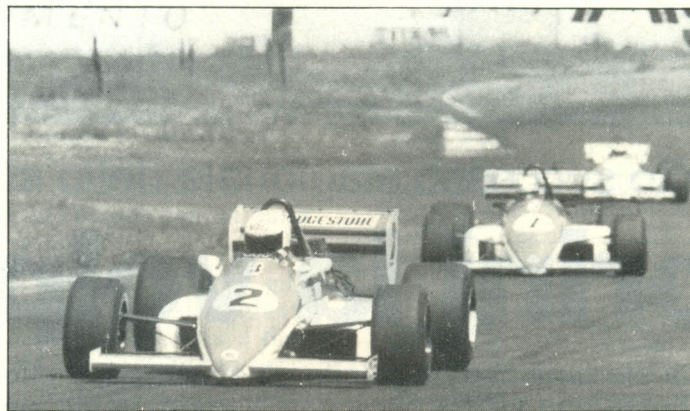
■ **JOEST.** Anche il team di Reinhold Joest sembra interessato alla serie Imsa. Il preparatore tedesco, vittorioso alla 24 ore di Le Mans, sembra intenzionato a schierare una della sue Porsche 962 alla gara di Watkins Glen del 29 settembre e a Daytona il 1 dicembre, gare conclusive della stagione Imsa. Il pilota prescelto dovrebbe essere Mauricio De Narvaez.

F. Cart anche a Toronto

TORONTO. L'anno prossimo si dovrebbe disputare una prova del campionato Cart sul nuovo circuito cittadino di Toronto. Il tracciato previsto nell'area fieristica fra il lago Ontario e la tangenziale della città, si troverebbe a poche miglia dal centro città. Il consiglio comunale di Toronto ha già espresso il suo parere favorevole, ponendo però alcune condizioni: le tribune potranno ospitare al massimo 60 mila spettatori a sedere, dovranno essere erette delle barriere antirumore e, inoltre, dovranno essere risarciti eventuali danni all'asfalto. Gli organizzatori della corsa incontrano una seria resistenza nella «Anti Grand Prix Coalition» contraria alla manifestazione.

■ **A SPA** in occasione della recente 1000 Km, la Porsche 935-IMSA di «Victor»-Palma-Taverna ha finito la corsa pur dopo due lunghe soste al box per cambiare un braccetto di una sospensione anteriore, incidentata per un urto con la Porsche di Laessig. A proposito dell'incidente dobbiamo precisare che alla guida della «935» era lo stesso proprietario «Victor» che al tornante della «Source» si era portato molto in alto per fare passare due «956» più veloci.

■ **MALAYSIA.** Domenica 15 settembre si disputerà la corsa «Selangor Grand Prix» in Malaysia, riservata alle vetture turismo speciale della categoria Super Saloon. Con una Bmw 320 da 600 cv preparata dal team Schnitzer sarà in gara Roberto Ravaglia.



Futuro Ralt senza Indy

È SFUMATO il sogno di Ron Tauranac di costruire un telaio di F. Indy per l'anno prossimo. Lo ha comunicato lo stesso costruttore australiano: **«Vorrei vincere la 500 Miglia di Indy però la Cart sta crescendo nei costi come la F.1 e non sono più sicuro di essere in grado di misurarmi con Case come la March e la Lola»**. Il titolare della Ralt non ha ancora fissato i programmi del prossimo anno al di fuori della F.3, F. Atlantic e SuperV a cui si dedica a tempo pieno. **«Non so nemmeno che dimensioni assumerà la mia partecipazione alla F. 3000»**. Un campionato che pure con Nielsen e Thackwell, (fotoDppi) gli ha dato sin qui molte soddisfazioni.

Seresina: esclusiva Reynard

SI CHIAMERÀ «Reynard Italia s.r.l.» e nel 1986 avrà l'esclusiva per l'Italia della vendita delle vetture e dei ricambi Reynard. Si tratta di una società che Seresina, titolare e preparatore dell'Euroteam, ha intenzione di costituire dopo aver ottenuto dalla Reynard la concessione per le sue vetture. Già dal 22 settembre a Imola in occasione della penultima prova del campionato italiano di F. 3, Seresina dovrebbe avere una Reynard 853, la seconda in Italia dopo quella con cui Apicella sta disputando l'italiano di F. 3. A Imola Modena lascerebbe dunque la sua Ralt e salirebbe su una Reynard. Seresina, ha già ordinato cinque nuove Reynard due delle quali verranno usate dall'Euroteam. Su una di queste due vetture salirà Modena. Le altre tre vetture ordinate dalla Reynard Italia saranno regolarmente poste in vendita. Seresina ha ottenuto l'esclusiva dopo che la Reynard aveva valutato altre proposte pervenute dai preparatori italiani. Prima di fine stagione non è escluso che due piloti di Coloni possano disputare con due Reynard un paio di gare del Campionato inglese, in vista di una possibile collaborazione futura. Nell'86, infatti, non è escluso che Coloni possa formare un secondo team di F. 3 con una Reynard.

Tre team vogliono l'Honda

ANCHE SE l'America costituisce un mercato molto importante per la Honda, la Casa giapponese ha rinviato i suoi progetti legati a Indianapolis, mentre ha confermato la sua presenza nel mondo dei Gp almeno fino al 1988. I responsabili nipponici sono convinti che l'immagine della Casa possa già essere ben rappresentata sul mercato statunitense con il programma di F.1. Non è stata ancora presa alcuna decisione in merito alla possibilità di fornire il motore V6 anche a un'altra scuderia oltre a quella di Frank Williams. Pare che siano almeno tre i team che hanno allacciato contatti con i giapponesi.



FORMULA 3/Quinto successo stagionale dello svizzero a Monza

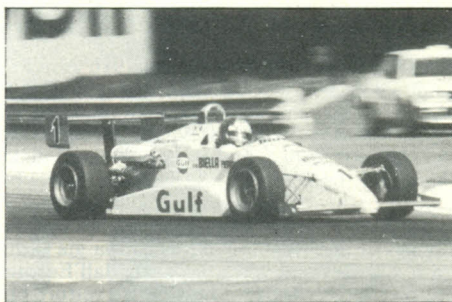
Forini la volpe

Approfittando della sfortuna che ha colpito gli avversari, il pilota della Dallara si è aggiudicato questa corsa non valida per il campionato. In evidenza anche Caffi, tradito da una gomma, e Modena, ritiratosi dopo una magnifica rimonta dalle ultime file

di **Roberto Teso**

MONZA — Correre a Monza davanti al pubblico della Formula 1 era un'occasione da non perdere per i maggiori protagonisti del campionato italiano di Formula 3. Quando mai, negli ultimi anni, e forse anche prima, una gara di Formula 3 su un autodromo italiano ha potuto godere della presenza di almeno 50000 persone? Sabato scorso, quindi, c'era grande attesa per questa gara non valida per il campionato. C'era aria di rivincita, soprattutto per Caffi che, viste ridotte al lumicino le speranze in campionato voleva prendersi la soddisfazione di vincere davanti a quella folta platea. Ma il 1985, (deve essere stato scritto nelle pagine del destino sportivo,) è l'anno di Franco Forini che a Monza non ha in pratica lasciato agli avversari nemmeno le cosiddette briciole di consolazione. Forini, intendiamoci ha vinto con pieno merito, avvalendosi di una Dallara-Volkswagen ottimamente preparata da Paolo Guerci e portando al team Forti il quinto successo stagionale. Ma cosa dovrebbe dire Caffi che ha avuto la sfortuna di raccogliere un chiodo in

pista che gli ha bucato una gomma? Al bresciano la sorte, nell'86 (forse in formula 3000?) dovrà pur restituire quello che gli ha tolto quest'anno. Se il bresciano non avesse forato, Forini non avrebbe certo avuto vita facile. Che poi Caffi per colpa di un malinteso abbia rovinato anche la corsa del compagno Larini, cercando di aiutarlo, da doppiato, nella sua rincorsa a



Forini, in alto, ha confermato il proprio stato di grazia vincendo a Monza (FotoVillani). Caffi, sopra, è stato al comando ma ha dovuto retrocedere a causa di una foratura (Attualfoto)

Forini, è un'altra questione che ha penalizzato in modo pesante il giovane toscano, confermatosi pilota veloce e di attacco. Barbazza, invece, che con la testa era probabilmente già alle due gare finali del campionato, ha fatto tutto da solo e si è autoeliminato. Chi ne ha tratto vantaggio sono stati indubbiamente oltre a Forini anche Sala e Scapini saliti sul podio dopo una gara che li ha visti protagonisti nelle posizioni di rincalzo fino ad un paio di giri dal termine. Di una gara tutta di attacco e grinta si è reso protagonista anche un grande Modena. Un guaio al motore al tredicesimo giro gli ha tolto un gradino del podio quasi sicuro, dopo aver rimontato ben 16 posizioni aveva rimontato anche Apicella prima del ritiro per aver portato troppo al limite la sua vettura danneggiata in prove libere al giovedì. Per finire ricordiamo Antonioli e Montaldo protagonisti in prova di due buone prestazioni e Bertaggio, la Amati, Tacchino e lo stesso Antonioli per quanto fatto vedere in gara. □

Modena rimonta e... rompe

MONZA — Al via del 1° Trofeo Monza non si schiera Aghemio che per mancata sponsorizzazione dell'ultimo momento dà forfait dopo le prove ufficiali. È Forini che scatta bene dalla pole position mentre Montaldo, secondo in prova, si avvia lentamente e Antonioli, Caffi e Larini lo infilano. All'ingresso della prima variante Forini precede il compagno Antonioli, Caffi, Larini e Montaldo mentre Barbazza, nel gruppo, cercando di recuperare posizioni fa volare sulla sua ruota anteriore destra Villamil che è costretto al ritiro. Alla seconda variante una collisione fra Pelloni e Lavaggi costringe quest'ultimo al ritiro con la sospensione anteriore ko. In parabolica Antonioli brucia in staccata Forini e passa al comando, ma è Forini che lo ripassa subito in prima variante. La seconda tornata vede Forini davanti a Caffi, Montaldo, Barbazza e Antonioli (che sta perdendo posizioni con il motore che inizia a rattare). Modena dalla decima fila di schieramento è già undicesimo. All'inizio del terzo giro Larini passa Antonioli mentre al quarto, all'ingresso della prima variante si presentano in tre a ventaglio con Caffi primo. Al quarto giro Caffi e Barbazza sembrano avere un certo margine su Forini, Larini, Montaldo mentre dietro c'è gran lotta tra Scapini, la Amati, Tacchino, Modena, Antonioli, Sala e Bertaggia. Si ritira, intanto il rientrante Ravaglia, che per problemi al cambio ha tirato diritto su un cordolo rompendo il musetto. Per due giri Caffi e Barbazza si scambiano il primo posto dando spettacolo mentre Forini ne approfitta per rifarsi sotto. Al sesto passaggio Caffi è sempre primo con Barbazza che lo supera subito in prima variante. I due sono seguiti da Forini,

Larini e Montaldo in lotta e da un gruppetto agguerrito in cui Modena con grinta precede Tacchino. Al passaggio successivo le posizioni sono invariate ma Barbazza e Forini sfruttando la scia di Caffi si superano in staccata alla prima variante. Si ferma ai box intanto Larrauri con un giunto omocinetico del semiasse ko e Montaldo che tagliato il traguardo si ritrova invece con il motore che zittisce di colpo. A conclusione dell'ottavo giro Forini precede Barbazza che lo supera poco dopo. Caffi, Larini e un Modena che sembra in grado persino di avvicinare i primi: più staccati troviamo la Amati in lotta con Scapini e Tacchino che da un paio di giri fa quello che può con un baffo sollevato.

NEL CORSO del nono giro Forini alla seconda variante tira lunga la staccata e Barbazza arriva scomposto e perde il contatto con l'elvetico; si toccano Bertaggia e Tedeschi e quest'ultimo riporta la rottura della piastrina di attacco

segue

TROFEO MONZA F. 3

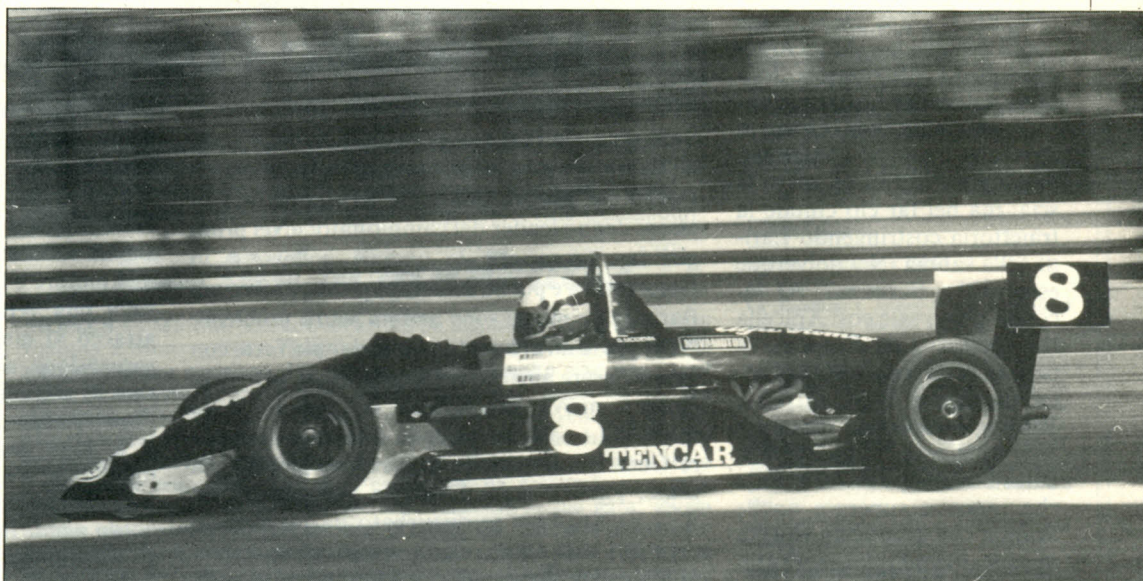
Monza 7 settembre 1985

Così (in 30) al via e (in 23) al traguardo

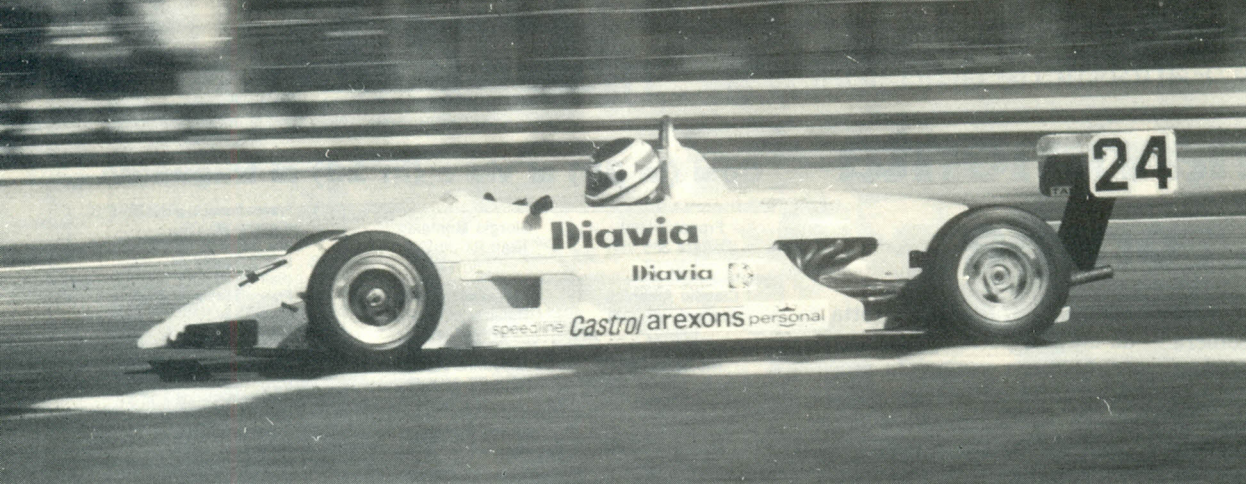
Franco Forini (Dallara 385 VW) 1'50"07	Giorgio Montaldo (Ralt RT 30 VW) 1'50"64
Claudio Antonioli (Dallara 385 VW) 1'50"77	Alessandro Caffi (Dallara 385 A.R.) 1'50"82
Nicola Larini (Martini MK 45 A.R.) 1'50"88	Giovanna Amati (Ralt RT 30 A.R.) 1'51"00
Franco Scapini (Ralt RT 30 VW) 1'51"20	Enrico Bertaggia (Ralt RT 30 A.R.) 1'51"34
Roberto Ravaglia (Ralt RT 30 A.R.) 1'51"36	Luis Villamil (Ralt RT 30 A.R.) 1'51"54
Fabrizio Barbazza (Dallara 385 A.R.) 1'51"55	Andrea Chiesa (Ralt RT 30 A.R.) 1'51"55
Luis Sala (Ralt RT 30 A.R.) 1'51"55	Eugenio Visco (Dallara 385 A.R.) 1'51"61
Gianfranco Tacchino (Ralt RT 30 A.R.) 1'51"68	Rinaldo Capello (Ralt RT 30 VW) 1'51"89
Luca Maggiorilli (Ralt RT 30 A.R.) 1'51"94	Felice Tedeschi (Ralt RT 30 VW) 1'52"02
Marco Melito (Ralt RT 30 VW) 1'52"02	Stefano Modena (Ralt RT 30 A.R.) 1'52"09
Marco Apicella (Reynard 853 A.R.) 1'52"30	Nicola Marozzo (Martini MK 45 A.R.) 1'53"00
Ermanno Alboreto (Martini MK 45 A.R.) 1'53"41	Oscar Larrauri (Wainer A.R.) 1'53"41
Carlo Guggia (Ralt RT 3 A.R.) 1'55"13	Giovanni Lavaggi (Arno 385 A.R.) 1'55"73
Mario Pelloni (Ralt RT 3 A.R.) 1'55"91	Ernesto Catella (Ralt RT 3 A.R.) 1'56"25
Paolo Delle Piane (Arno 385 A.R.) 1'57"83	Alessandro Aghemio (Ralt RT 3 A.R.) 2'02"20

1. **Franco Forini** 21 giri in 39'19"20 (Dallara 385 VW) alla media di 185,859 kmh
2. **Luis Sala** a 12"44 (Ralt RT 30 A.R.)
3. **Franco Scapini** a 12"96 (Ralt RT 30 V.W.)
4. **Enrico Bertaggia** a 13"71 (Ralt RT 30 A.R.)
5. **Giovanna Amati** a 15"59 (Ralt RT 30 A.R.)
6. **Claudio Antonioli** a 15"87 (Dallara 385 VW)
7. **Gianfranco Tacchino** a 17"96 (Ralt RT 30 A.R.)
8. **Rinaldo Capello** a 24"76 (Ralt RT 30 VW)
9. **Eugenio Visco** a 36"75 (Dallara 385 A.R.)
10. **Andrea Chiesa** a 37"64 (Ralt RT 30 A.R.)
11. **Marco Melito** a 49"06 (Ralt RT 30 VW)
12. **Nicola Marozzo** a 49"18 (Martini MK 45 A.R.)
13. **Ermanno Alboreto** a 1'16"46 (Martini MK 45 A.R.)
14. **Luca Maggiorilli** a 1'19"70 (Ralt RT 30 A.R.)
15. **Carlo Guggia** a 1'57"24 (Ralt RT 3 A.R.)
16. **Alessandro Caffi** a 1 giro (Dallara 385 A.R.)
17. **Ernesto Catella** a 1 giro (Ralt RT 3 A.R.)
18. **Marco Apicella** a 3 giri (Reynard 853 A.R.)
19. **Nicola Larini** a 4 giri (Martini MK 45 A.R.)
20. **Fabrizio Barbazza** a 4 giri (Dallara 385 A.R.)
21. **Paolo Delle Piane** a 7 giri (Arno 385 A.R.)
22. **Stefano Modena** a 9 giri (Ralt RT 30 A.R.)
23. **Mario Pelloni** a 11 giri (Ralt RT 3 A.R.)

■ Giro più veloce: Forini (Dallara 385-VW) in 1'50"77, media 188,498 kmh



Stefano Modena ha rimontato ben 16 posizioni, sfiorando la grande affermazione. Purtroppo si è dovuto ritirare per la rottura del motore al 13. passaggio (Studio'83)

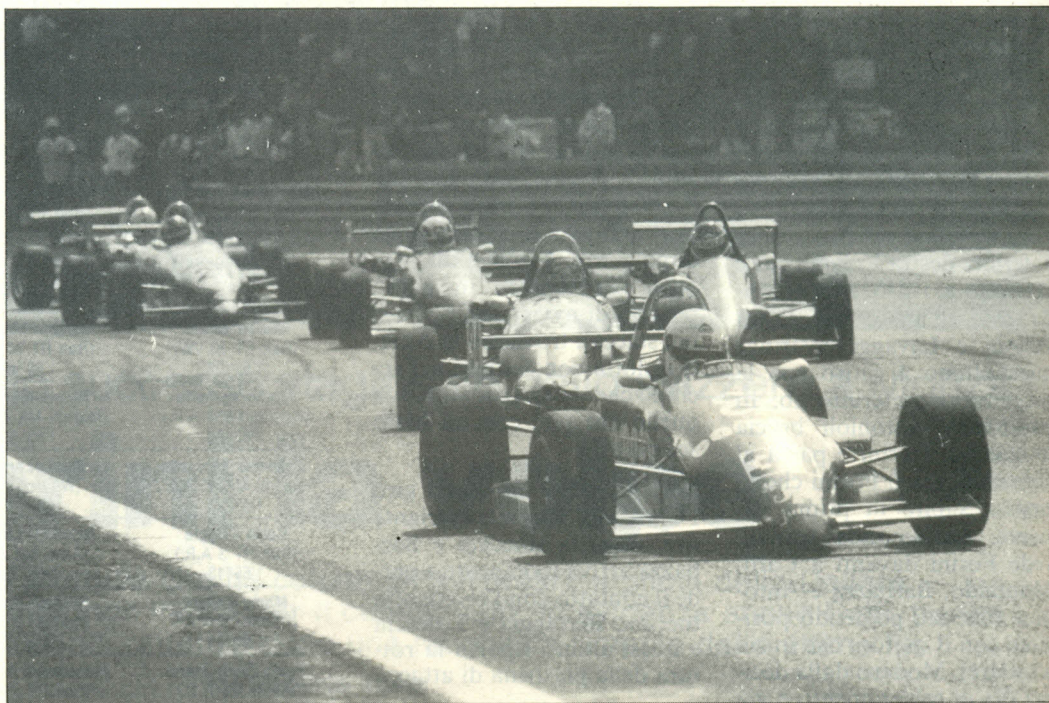


Sala, sotto, è arrivato secondo in extremis. Nella foto lo spagnolo precede Scapini, terzo alla fine, Apicella, Maggiorelli e Montaldo. A lato: Roberto Ravaglia ha fatto il suo rientro in F. 3 con una Ralt del team Trivellato. Si è ritirato al quarto giro, dopo una toccata (FotoStudio '83)

Modena rimonta e...

segue

di una sospensione anteriore. Al nono passaggio Forini ha un certo margine mentre Caffi non sembra più in grado di lottare con i primi e due giri dopo si scoprirà che un chiodo raccolto in pista gli ha bucato la gomma posteriore sinistra. Al decimo giro Forini è al comando davanti a Barbazza e a Larini in lotta tra loro, a Modena e a Caffi ormai raggiunto dalla Amati e da Scapini. Si ritira intanto Pelloni. Mentre Caffi, dopo essersi fermato ai box per cambiare le gomme riparte, Forini inizia il tredicesimo giro che costa a Modena il ritiro in prima variante con il motore che borbotta forse per rottura di una spazzola dello spinterogeno. Al quindicesimo giro si ritira Delle Piane con il motore ko. Al diciottesimo giro Caffi si lascia doppiare dal leader Forini e giunto in parabolica per cercare di dare una mano al compagno di squadra Larini gli offre la scia, ma nel far ciò chiude la traiettoria costringendo Larini nella sabbia. Nel polverone esce anche Barbazza. Al secondo posto sale così Apicella che, pressato da Scapini, va però in testacoda nella tornata successiva e si ritira; a Bertaggia esce una marcia e Sala lo supera. Si giunge alle battute conclusive con Sala che riesce a superare anche Scapini che accusa un calo di motore. Primo dunque Forini davanti a Sala, Scapini, Bertaggia, Amati e Antonioli. □



LE INTERVISTE/Nelle gomme il segreto vincente di Forini

«Ho scelto l'usato... sicuro»

MONZA - Dopo la gara ad eliminazione, dominata dall'ottavo giro in poi da Forini abbiamo sentito alcuni protagonisti. Franco Forini che ancora una volta ha dimostrato di essere degno leader del campionato: «Nei primi giri ho atteso che le gomme andassero in temperatura e poi ho attaccato prima Caffi e poi Barbazza e me ne sono andato senza problemi. Nelle prove mi ero accorto di andar più forte con gomme usate anziché con quelle nuove perché la gomma nuova raccoglieva la gomma della formula 1 e così, su consiglio del mio preparatore Guerci, sono partito in gara con gomme già usate. Forse è stata la mossa vincente». Luis Sala partito, pur se disturbato da un ascesso dentario è contento della seconda posizione: «Finalmente dopo essere uscito tre volte nelle ultime gare sempre all'«Ascari» ho portato a termine la gara che è stata molto dura perché

tutti hanno attaccato senza risparmio. In prova avevo avuto dei problemi di sottosterzo e ho irrigidito la vettura per la gara sul retroreno». Un altro soddisfatto della sua prestazione è stato Franco Scapini, terzo classificato: «La sabbia sollevata da Apicella è stata aspirata dal mio motore e ho avuto un calo di circa 300 giri; sulla mia vettura abbiamo provato un nuovo attacco al mozzo del triangolo inferiore della sospensione anteriore e ho notato che siamo riusciti a eliminare del sottosterzo migliorando l'inserimento». Stefano Modena pur se ritiratosi a metà gara è stato autore di una corsa magnifica: «Sono contentissimo di quello che ho fatto anche se poi il motore mi ha lasciato a bordo pista. In prova avevo avuto dei problemi di assetto perché raccoglievo troppa gomma della formula 1 e la macchina non era scorrevole; in gara invece abbiamo risolto il problema e la vettura era perfetta». □



Luis Villamil, a sinistra, ha concluso la sua gara in questo modo in prima variante. Toccato da Barbazza, la sua Ralt si è impennata danneggiando le sospensioni. A destra: Barbazza è stato in testa alla corsa dopo una bella rimonta. Forini, comunque, lo ha costretto all'errore (FotoStudio83)



F. FIAT ABARTH/Per Arfè tutto da rifare **Arienti in difesa**

Il compagno di squadra del leader del campionato ha costretto Martini al secondo posto. Ma quest'ultimo è ora vicinissimo al napoletano che a Monza si è dovuto ritirare subito

MONZA — Il campionato di F. Fiat Abarth riparte da Monza ancora più incerto e avvincente. Con quattro gare da disputare è ancora tutto da giocare grazie alla battuta a vuoto del leader Arfè e grazie al bravissimo Martini che col secondo posto ottenuto, ha ridotto a soli otto punti il divario del pilota napoletano. Il preparatore Cevenini è riuscito comunque a limitare i danni, limitandoli grazie alla gran corsa di Arienti che vincendo ha fatto il gioco di squadra del simpatico tecnico bolognese, che aveva da recriminare sui tempi di qualificazione, un po' contestati da tutti, qui a Monza. Infatti Marcheselli, (l'altro pilota) giunto quarto, se non avesse dovuto partire così indietro, certamente avrebbe ottenuto qualcosa di più. In ogni caso Cevenini ha tre piloti vincenti ed è chiaro che sia Marcheselli che Arienti faranno fronte comune per aiutare Arfè, veramente sfortunato a Monza, nelle prossime gare del campionato. Monini, giunto terzo, ha confermato ancora una volta le sue capacità e quelle del suo preparatore Zamuner, disputando una corsa, quasi compromessa all'inizio dallo stacca batteria. Per Arienti, Martini e Monini si sta ormai parlando di F.3, cosa che anche per lo sfortunato Arfè è sempre più a portata di mano.

LA CRONACA vede trenta vettura al via della gara per quattordici giri da compiere. La posta in gioco è importante e si temono guai alla prima curva, cosa che non avviene, dato che Giombini riesce ad entrare per primo in

curva seguito da Arfè, Monini, Prodan e Pellin. Ma già al primo passaggio Monini sfrutta la sua e si porta al comando davanti allo stesso Giombini e Arfè. Barlassina, Prodan, Arienti e Marcheselli stanno intanto facendo di tutto per ricongiungersi alle posizioni

di testa e ci riescono sfruttando le scie. Si arriva così al quarto passaggio, nel corso del quale avviene il fattaccio: Giombini testa di entrare in staccata fra Arfè e Barlassina, ma lo spazio viene a mancare e Arfè finisce in testacoda, coinvolgendo Prodan, che se-

guiva da presso, e lo stesso Giombini. I tre si fermano alla prima variante, assieme a Barlassina che si ritrova con una sospensione aperta. Ne approfittano, Marcheselli, Martini e Rossi che si portano nel gruppo di testa. Si arriva a metà gara con nove piloti a fare l'andatura. Si vede che la situazione non può durare ed infatti alla «Ascari» Montani sbatte coinvolgendo Andreella che fora sui rototami lasciati dal primo. Rimangono così in quattro a giocarsi la gara. Arienti tenta la volata e vede che ha un margine sufficiente contro Martini che ha il musetto e la aerodinamica danneggiata. Così, all'ultima curva, Arienti entra per primo in parabolica, per non essere più ripreso, e vince a braccio alzato con Martini, Monini e lo splendido Marcheselli in scia. A punti anche Ferrari e Pellin.

Paolo Ciccarone



Come spesso accade, le F. Fiat Abarth hanno dato spettacolo creando «mucchi selvaggi» (come quello nella foto) che non si sono risparmiati colpi proibiti. In uno di questi fragorosi è stato coinvolto anche il capoclassifica del campionato: Arfè (Attualfoto)

Martini si applaude

MONZA — Martini, secondo all'arrivo ha disputato una gran gara di rimonta a Monza: «Sono finito lungo alla «Ascari» e sono ripartito in quattordicesima posizione. Ho dovuto rimontare molto e se non avessi avuto il musetto rovinato avrei vinto. Il secondo posto mi va ben ugualmente». Monini, giunto terzo, ha avuto un inconveniente strano: «Lo staccabatteria toglieva corrente — ci dice — e ho slacciato le cinture per riattaccarlo. Poi ho impiegato tre giri per rimettere le cinture a posto e continuare tranquillo. Zamuner, comunque, ha preparato una gran macchina». Arienti, magnifico vincitore, racconta la sua gara: «Sono partito molto piano, ero solo decimo all'inizio, ma l'ho fatto per restare fuori da incidenti, e visto quello che è accaduto con tre piloti coinvolti in un incidente nei primi giri ho avuto ragione. Poi mi sono reso conto che Martini era più lento sul diritto e così ne ho approfittato entrando per primo in parabolica e precederlo per due centesimi. Mi spiace per Arfè che ora deve lottare di più, per conquistare il titolo. □

F. FIAT ABARTH

Monza, 7 settembre 1985
10. gara del campionato

La classifica: 1. Arienti 14 giri in 29'35"19 alla media di 164,669 km/h; 2. Martini a 0"4; 3. Monini a 0"6; 4. Marcheselli a 1"9; 5. Ferrari a 5"76; 6. Pellin a 5"89; 7. Vullo a 10"93; 8. Bonsaver a 11"08; 9. Chevallard a 18"31; 10. Marchio a 31"49; 11. Masiero a 38"06; 12. Gitto a 50"45; 13. Amadori a 1'01"22; 14. Boeris a 1'20"32; 15. Pellegrino a 1'20"93; 16. Califano a 1 giro; 17. Rossi a 2 giri; 18. Andreella a 3 giri.

Giro più veloce: Ferrari in 2'02"45 alla media di 170,518 km/h.

Classifica del campionato (dopo 10 gare): Arfè 51; Martini 43; Giombini 34; Marcheselli 25; Arienti 17; Monini 16; Conti 14; Andreella e Rossi 9; Barlassina 6; Montani 5; Meloni 4.

COPPA RENAULT EUROPA/Trionfo di Lammers

Oscar vede il titolo

Larrauri col secondo posto di Monza ha aumentato il suo vantaggio in classifica nei confronti del francese Gouhier

MONZA — A Zandvoort Lammers era stato sconfitto da Sigala in casa: in Italia Lammers si è preso la rivincita battendo nettamente il leader della classifica Larrauri, compagno di squadra di Sigala. La corsa è stata a senso unico con l'ex pilota di F. 1 al comando dal secondo all'ultimo passaggio ed è stata animata soltanto di numerosi «numeri» dei quali si è reso protagonista in prima variante più di un pilota. C'è da dire che la vettura di Lammers è apparsa velocissima in rettilineo. Sembra che a dar manforte al team olandese sia arrivato un esperto in elettronica per capire tutti i segreti della famosa centralina: a confermare tale presenza, infatti, nell'interno dell'abitacolo della Alpine di Lammers è comparso un quadro digitale di controllo di tutte le informazioni necessarie al corretto funzionamento del motore e del turbo. Per quanto riguarda la classifica della Coppa c'è da dire che Larrauri ha ormai ipotecato la vittoria finale, anche per il gioco degli scarti a lui favorevole rispetto al rivale Gouhier che dovrà puntare tutto sulle ultime due corse.

AL VIA della gara manca Barilla, autore di un buon settimo tempo in prova, che rompe il motore nel giro di ricognizione. Scatta bene Sigala che alla prima curva è già terzo dietro a Larrauri e Lammers. Le posizioni restano tali anche alla fine del primo giro con Pareja quarto che si gira subito dopo. Il primo a ritirarsi è «Camaleo» che esce in parabolica. Lammers passa al comando al secondo passaggio mentre Von Gartzzen si gira e si insabbia ma riparte, e Sigala, terzo, esce di pista alla seconda di Lesmo. Così al terzo passaggio Lammers conduce davanti a Larrauri che non sembra in grado di raggiungerlo. Al quinto giro il vantaggio dell'olandese sull'argentino è già di 6 secondi mentre più staccati seguono Jelinski, Gouhier e Bleekemolen. Tutto resta invariato fino alla conclusione dell'ottavo giro.

Durante il giro successivo Bleekemolen rompe il motore mentre in prima variante c'è il caos: Gouhier arriva lungo, si intraversa De Lesseps e per evitarlo il doppiato Von Gartzzen e Fuchs tirano dritto in sabbia alzando un gran polverone dentro il quale entrano in collisione Pareja e Jager: per finire entra in sabbia (e ci resta) anche Ponsot. La gara con Lammers che aumenta progressivamente il vantaggio su Larrauri non ha più niente da dire e si avvia stancamente alla conclusione. Lammers quindi vince davanti a Larrauri, Jelinski, Gouhier, assillato da problemi di freni in tutta la corsa e Fuchs.

Roberto Teso

Il francese Gouhier, a destra in alto, ha ottenuto solo il quarto posto a Monza, perdendo punti preziosi nei confronti di Larrauri. A destra: l'Alpine Turbo di Jager ferma dopo un urto con Pareja.

Sotto: la partenza con Larrauri al comando davanti a Lammers (FotoVillani). In basso: Jan Lammers dominatore incontrastato della gara (FotoStudio83)



EUROPA CUP RENAULT

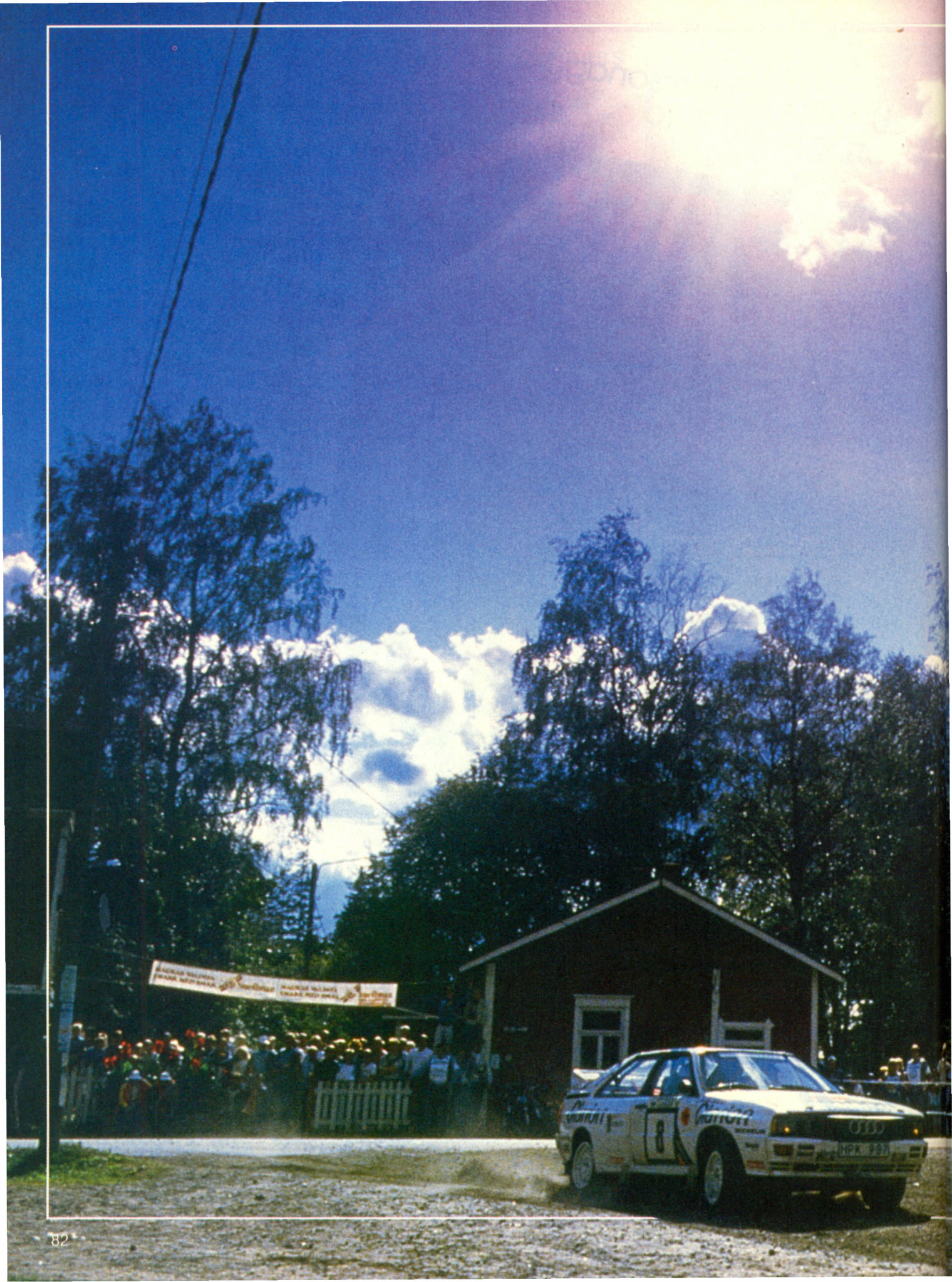
Monza, 8 settembre 1985
9 gara della Coppa

La classifica

1. Jan Lammers 16 giri in 34'01"79 alla media di 163,621 kmh; 2. Larrauri a 9"34; 3. Jelinski a 11"64; 4. Gouhier a 26"88, 5. Fuchs a 56"42; 6. De Lesseps a 1'00"55; 7. Becker a 1'03"91; 8. Gabriel a 1'40"26; 9. Maillet a 1'52"64; 10. Akverdorff a 2'11"99; 11. Cavalli a 1 giro, 12. Von Gartzzen a 1 giro (tutti su Alpine Renault V6 turbo)
□ Giro più veloce: Lammers in 2'04"97 alla media di 167,080 kmh.

Classifica della Europa Cup dopo la nona prova:

1. Larrauri punti 103; 2. Gouhier 89; 3. Lammers 57; 4. Sigala 55; 5. Von Gartzzen 50; 6. Heger 43; 7. De Lesseps 31; 8. Fuchs 27; 9. Schutz 21; 10. Isler 20; 11. Obendorfer 17; 12. Gabriel 16; 13. Becker 13; 14. Bleekemolen e Jelinski 10; 16. Jager e Maillet 9; 18. Pareja 6; 19. Mancini 5; 20. Akverdorff 4; 21. Barilla 3; 22. Peyret e Ponsot 2; 24. Zwaanbur 1.



L'Audi Quattro di Eklund
entra rumorosa nell'incredibile
paesaggio nordico squarciato
da un sole violento e fugace (Dppi)

MONDIALE RALLY/L'altra faccia del 1000 Laghi

Vacanze finlandesi

Lassù verso il Circolo Polare Artico l'atmosfera è unica. Con una Peugeot già padrona matematicamente dei titoli mondiali marche e piloti meglio gustarsi l'ambiente circostante e parlare del futuro dei rally
di Cyril Frey

DA DOVE pensate mai che parta la prova finlandese del mondiale? Da Helsinki? Neanche a pensarlo. Da Turku? Tantomeno. La partenza è fissata Kiel, porto della Germania settentrionale, da dove, ogni sera, immensi ferry-boat salpano l'ancora con destinazione Goteborg. Per arrivare in Finlandia occorre in effetti passare per la Svezia, almeno secondo l'itine-

segue



Non è sempre Safari e Kankkunen, sopra se n'è accorto sulle strade di casa dove ha saltato a più non posso, ma non di gioia perché s'è ritirato per incidente alla 15. prova (foto Dppi)

Era iniziata malissimo per Grundel, a destra, ma poi lo svedese s'è ripreso bene anche se difficilmente un paese in Finlandia prenderà il suo nome com'è successo per altri rallysti... (foto Belle Epoque)



Vacanze finlandesi

segue

rario preferito dal piccolo mondo dei rally in marcia verso Jyvaskyla. Concorrenti e seguito gustano così il piacere, oggi raro, di due successive notti in navigazione sui flutti tumultuosi e gelidi del Mare del Nord. Sbarcati a Goteborg, si raggiunge Stoccolma dopo 483 chilometri d'angoscia sulla rete stradale del paese di Blomqvist: i radar della Stradale locale non hanno pietà della fretta dei piloti... Una volta raggiunta la Venezia del nord, c'è nuovamente un ferry-boat, ancora più maestoso che, fieramente, batte la bandiera della Viking Lines che porterà noi, sportivi al seguito, sull'altra sponda del golfo di Botnia.

HELSINKI, l'autostrada poi la strada nazionale, anch'essa farcita di poliziotti zelanti: la prima tappa, molto ufficiosa, del Rally dei 1000 laghi, si conclude così a Jyvaskyla da dove verrà poi dato un via più «accademico» ai circa 170 equipaggi provenienti da tutta Europa. Tedeschi, inglesi e latini, avreste torto e privarvi di questo famoso periplo marittimo, tanto più in quanto i gruppi di giovani nordici dalle trecce da valchirie, che ritornano in patria dopo alcune settimane di permanenza volontaria nel meridione, conferiscono a queste fiere navi un fascino incontestabile. Se vi dovesse venire voglia, tuttavia, dopo aver gustato le specialità del ristorante (salmone, acquavite e renna affumicata) di andare a passare il tempo nella sala da ballo, rifiutate, per favore, i costumi locali. Fino alle 22.00 non è serio astenersi. Lutero controlla il suo gregge; eppoi, poco a poco, da bicchiere a bicchiere di birra, il vecchio Bacco libererà, molto insidiosamente, i diavoletti che dormono in ciascuno di questi bravi scandinavi. Se il passo dei grandi maschi si fa allora più ondeggiante, sulla pista da ballo di questa Titanic settentrionale, le risate delle giovani ragazze ci ricordano d'un tratto che gli iceberg si sono sciolti, anche loro, a metà agosto. Finalmente osano muoversi: i riccioli argentati sono i primi a ribellarsi scoprendo le nuche bionde. I baffi rossi, se non si sono ancora rotolati sul tappeto, si accontentano di brancolare.

EH SÌ, ripetiamolo, chi non ha mai raggiunto la Finlandia prendendo questa rotta, non conosce veramente il rally dei 1000 Laghi, anche se l'avventura spesso continua a Jyvaskyla. Un giornalista in mutande che rincorre due creature tanto imponenti quanto alcolizzate nel corridoio dell'Hotel Rantasipi, quartiere generale del rally, alle quattro del mattino: ecco un avvenimento che non ha niente

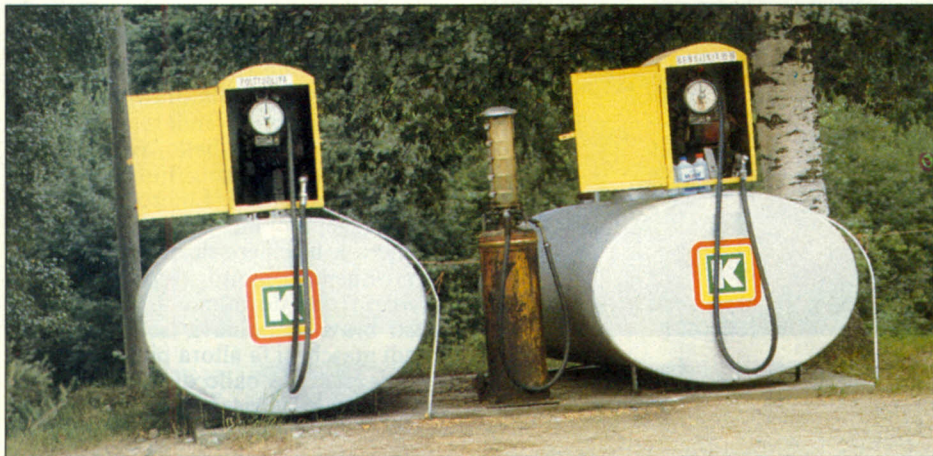
segue



Andare a queste velocità c'è da farsela addosso anche per campioni come Mikkola (foto Belle Epoque). D'altronde Alen, con la Lancia (foto Dppi), ha fatto subito l'andatura dando il passo alla corsa e più forte di lui, che aveva solo due ruote motrici, sono andati unicamente Salonen e Blomqvist



Miracolo finlandese: trovato il petrolio tra le betulle... e le auto da rally, quelle dei privati, possono rifornirsi anche in foresta! (foto Belle Epoque)



Soddisfatto caro Todt? Salonen ha ottenuto il suo obiettivo, il titolo mondiale piloti, ma il suo boss ne ha centrati due, con gran gioia della Peugeot anche campione per marche (Dppi)



Vacanze finlandesi

segue

di veramente sportivo, ma che, tuttavia, fa ugualmente parte della corsa!

QUEST'ANNO, la gara finlandese si è svolta in condizioni meteorologiche relativamente clementi: alle piogge torrenziali del venerdì è succeduta il mattino dopo una bella giornata soleggiata. Bisogna felicitarsene, perché a dieci giorni dall'inizio di settembre, nel Paese più a nord del vecchio continente, le sorprese peggiori attendono spesso i viaggiatori venuti dal sud. Per convincersene, basta ascoltare le battute di questi tre compatrioti di Vatanen: «E quando è venu-



ta l'estate quest'anno?», chiede il primo. «Mercoledì», risponde il secondo. «...mattina!» completa il terzo. Rallegriamoci dunque che la più bella delle stagioni, tanto breve in Finlandia, si sia degnata di prolungarsi di alcune ore, il tempo necessario alla Peugeot di diventare campione del mondo. La Lancia nel 1986 avrà il suo da fare per impedire alla casa francese di conquistare un altro titolo: l'esperienza acquistata in questi ultimi due anni sarà preziosa, mentre la Delta S4 dovrà essere efficace immediatamente, senza aver veramente conosciuto un periodo di rodaggio. Nel 1987, il famoso Gr. S la morsicherà prematuramente. Basti dire che per ammortizzare la costruzione di questi duecento esemplari attualmente necessari per la omologazione in Gr. B, la Lancia non ha altra scelta

che un ingresso trionfale, sin dalla prossima stagione. Scommessa difficile...

AH, IL GR. S, che brillante idea inattesa da parte della Federazione Internazionale! Il suo presidente J.M. Balestre tuttavia al Rally di Svezia, appena sei mesi fa, aveva affermato solennemente la sua intenzione di finirla con le «F.1 della strada», questi mostri dispendiosi che uccidono le possibilità dei team privati...

«**Signor Frey non faccia il gioco dei grandi costruttori difendendo il gr. B!**», questa frase mi aveva allora lanciato il fucoso J.M.B. Che cosa ci offre oggi con il Gr. S? Impressionanti prototipi stradali, ancora più specializzati e lontani dalla serie che le vetture del Gr. B. I «grandi costruttori», giustamente, non potevano

sognare un'evoluzione più favorevole ai loro interessi. Stupefacente rovesciamento della situazione, che riteniamo felice, anche se ci dispiace che la FISA abbia creduto necessario di attenuare il privilegio che concede alle fabbriche, istituendo alcune restrizioni inutili: il divieto degli elicotteri (per l'assistenza) e la limitazione, stranamente formulata, per le dimensioni dei pneumatici.

IN FINLANDIA, come avete capito, si è parlato molto del futuro. È di circostanza quando si avvicina la fine stagione e quando il titolo più importante è stato attribuito nelle foreste umide che circondano Jyvaskyla. Siamo certi ugualmente che a Sanremo si parlerà più delle voci di mercato che del rally stesso! □



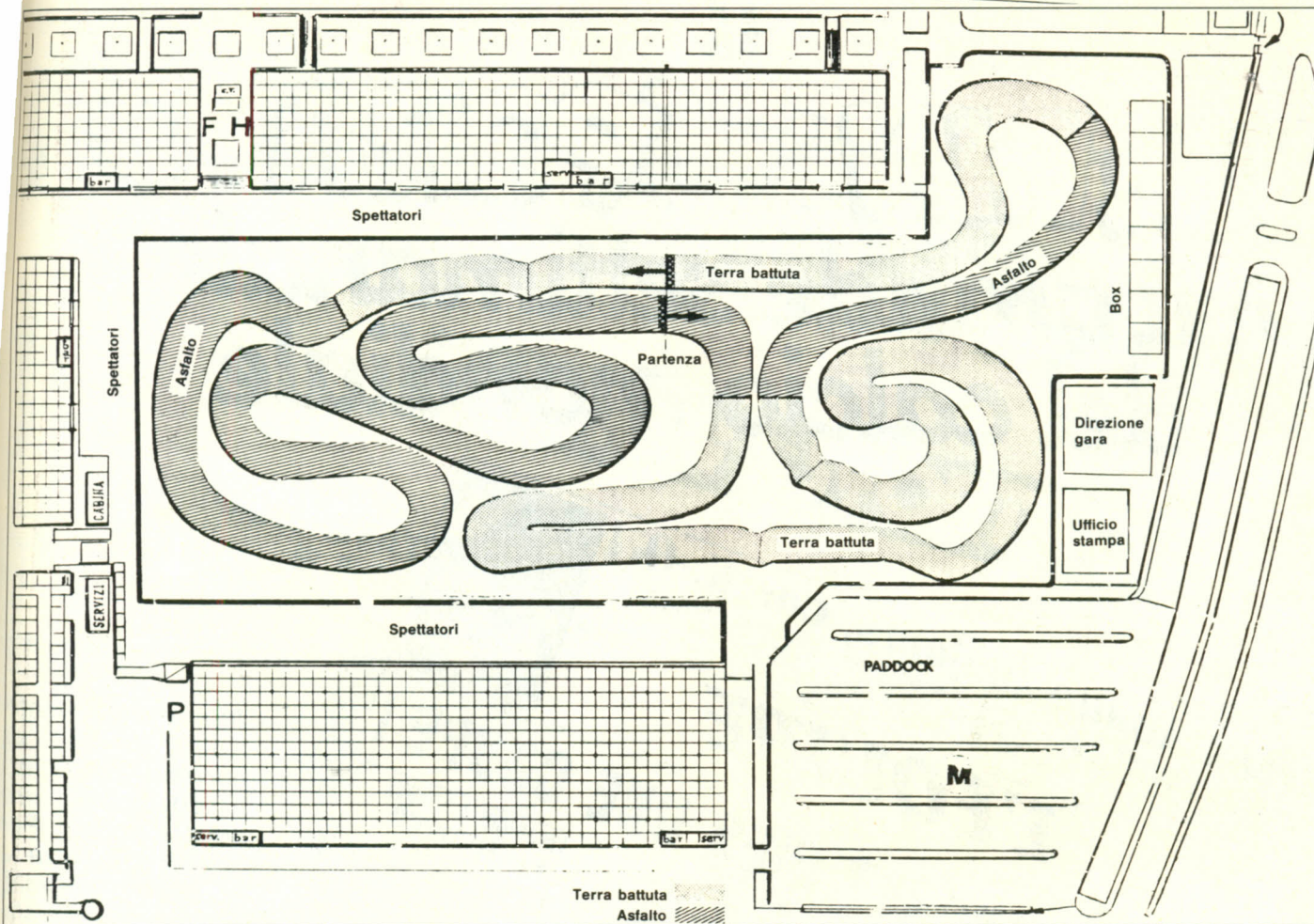
A metà dicembre lo show-rally dell'anno

Così a Bologna il Memorial Bettega

Organizzata nell'ambito del Motor Show una fantastica gara a inseguimento cui hanno aderito le principali marche mondiali con i loro piloti di punta. Lo spettacolo sarà addirittura trasmesso in Eurovisione



PER GLI APPASSIONATI di rally, ma non solo per loro, il grande spettacolo programmato per la metà di dicembre nell'ambito del Motor Show bolognese, si preannuncia indimenticabile. Primo di una nuova serie di gare che una organizzazione con base a Londra ha brevettato, il Memorial Bettega (è bello che l'apertura sia stata intitolata al grande campione recentemente scomparso) sarà qualche cosa di eccezionale sia per la presenza di tutte le principali marche con le vetture più competitive del momento che per i campioni che parteciperanno, certamente tra i migliori e più popolari in assoluto come prevede anche la formula che riserva queste gare ai soli rallyisti iscritti negli elenchi Fisa «A». Dunque una inedita gara a inseguimento su un percorso molto variato, con fondo misto e diversi dossi da affrontare il tutto ripreso in Eurovisione. In gara si affronteranno allora la nuova Delta S4, la Peugeot 205 Turbo 16 campione del mondo, l'Audi Quattro, la nuova Metro a trazione totale, la nuova Ford Rs 200 e persino due modelli a trazione su due sole ruote come la Lancia 037 e la Renault Maxi 5. I piloti? Si fanno certi i nomi di Alen, di Biasion, di Blomqvist, di Salonen, di Pond, della Mouton, di Ragnotti con altri ancora da definire. Uno spettacolo unico, quindi, tutto sotto gli occhi dei fortunati presenti durante il Motor Show oppure dei telespettatori che si vedranno le finali sul televisore la domenica, in diretta, prima del campionato di calcio. Il circuito, di cui vedete la pianta a parte, è ricavato nel piazzale più grande nell'ambito del quartiere fieristico. È molto variato e consente alcune punte velocistiche discrete. Di più, in questo caso, non è stato possibile per ovvie ragioni di sicurezza (oltre i 140 orari si creavano dei problemi facilmente intuibili) ma già si sa che nelle prove successive, su aree più estese si riproporranno caratteristiche molto più vicine a quelle delle prove speciali abitualmente percorse dalle auto da rally. Appuntamento quindi a dicembre per una gara senza precedenti: difficile in una stessa occasione mettere assieme tante auto così competitive e tanti campioni di indiscusso valore. □



Progetto di regolamento

La F.R.O. (Formula Rally Organization) organizzerà una serie di competizioni internazionali di Formula Rally e la prima di queste manifestazioni che ha preso il nome di Memorial Bettega si svolgerà a Bologna nelle giornate del 14-15 dicembre 1985 con la collaborazione del Motor Show di Bologna.

1. Caratteristiche delle manifestazioni

Le gare si svolgeranno su un circuito misto (terra battuta e asfalto) e adotteranno il criterio dell'eliminazione diretta. I concorrenti si affronteranno di due in due partendo l'uno dalla parte opposta della pista dell'altro. Dovranno effettuare tre giri di pista cronometrati ciascuno. Ogni confronto diretto è previsto sulle due manche a posizioni di partenza invertite. Risulterà qualificato chi otterrà la miglior somma dei tempi ottenuti in ciascuna delle due manche. Per stabilire gli accoppiamenti iniziali i concorrenti dovranno effettuare, nella giornata precedente alla manifestazione, cinque giri di pista liberi: sarà quindi tenuto conto del giro di pista più veloce. (Vedere l'allegato). La partenza di ogni manche sarà data dal Direttore di corsa attraverso l'accensione di un semaforo verde (con analogia procedura alla F. 1). Sarà sempre il Direttore di corsa a segnalare la fine della manche con la bandiera a scacchi. In caso di

falsa partenza, questa sarà ripetuta con inappellabile decisione del direttore di corsa. Nel caso che un pilota si renda responsabile di due false partenze, verrà penalizzato di 10 secondi.

2. Vetture

Saranno ammesse solo 8 vetture, che dovranno

essere conformi ai regolamenti Fisa previsti per il gruppo B.

3. Iscrizioni Le iscrizioni avverranno per invito, e sono riservate esclusivamente a concorrenti che rappresentino un Costruttore automobilistico; i piloti dovranno, obbligatoriamente, figurare nella lista di priorità Fia «A».

4. Assistenza

Dei box saranno aperti e funzioneranno ai bordi della pista: uno per ogni vettura in corsa.

5. Pneumatici

La scelta delle gomme è libera.

6. Pubblicità

I concorrenti sono liberi di applicare sulla loro vettura tutta la pubblicità che ritengono opportuna, eccezion fatta per il numero di gara della competizione che è riservato agli organizzatori.

7. Verifiche

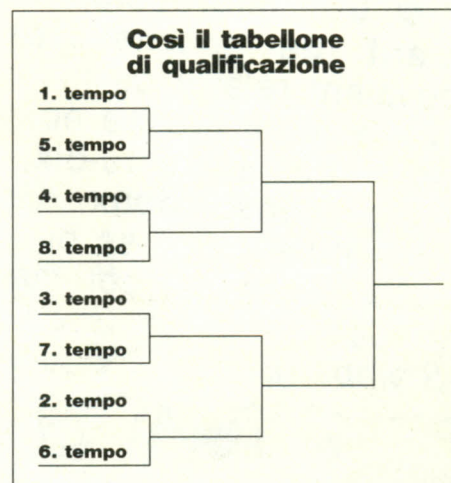
Le verifiche tecniche e sportive saranno effettuate il giorno precedente la corsa, prima delle prove ufficiali.

8. Premi

- 1. classificato: 5.000.000 di lire
- 2. classificato: 3.000.000 di lire
- 3. classificato: 2.000.000 di lire

Per tutte le situazioni che dovessero verificarsi e che non fossero previste da questo regolamento farà testo la normativa Fisa.

Così il tabellone di qualificazione



ANTEPRIMA



Nemmeno il ghiaccio di quota 3000 ha messo in difficoltà la nuova Bmw 325i 4x4, a destra, che ha mostrato di essere una vera bomba. Il comfort della versione «cabrio», a sinistra, è accentuato dall'eccellente design dei sedili. In basso nella pagina accanto: il cruscotto della berlina 325i completo e funzionale

AUTOTEST/Collaudo in alta quota

Piccole Bmw crescono

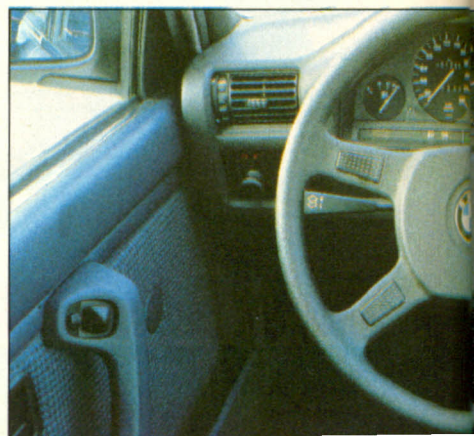
La Casa bavarese ha introdotto quattro nuovi modelli della serie 3, As li ha provati lungo le strade e su un ghiacciaio delle Alpi austriache. Eccellenti le prestazioni

di **Carlo Massagrande**

MONACO DI BAVIERA — Finalmente, è il caso di dirlo, la Bmw dopo aver indugiato sugli allori ha deciso di proporre interessanti novità. Del resto, soprattutto sul mercato italiano, si stava verificando un sensibile ristagno del mercato, con una perdita nel primo semestre '85, rispetto al corrispondente periodo dell'anno precedente del 25,5%. La Bmw nella conferenza stampa indetta per presentare i nuovi modelli della serie 3, di cui diremo più avanti in dettaglio, ha spiegato la strategia aziendale dicendo: «La

nostra politica dei modelli non conosce fretta». Ma se la volontà di mantenere un altissimo livello tecnologico ed una qualità produttiva di valore è un'encomiabile presupposto, non altrettanto può dirsi dell'immobilismo che la Casa Bavarese ha mostrato, in talune occasioni, nel tener viva la sua «immagine di marca».

I NUOVI modelli che la Bmw ha introdotto sul mercato vanno da una berlina, la 325i che sostituisce la 323i, ad una bellissima cabriolet, da una sofisticata





quattro ruote motrici (un tipo di vettura che mancava da tempo in Casa Bmw) ad un modello diesel, sempre 6 cilindri ma aspirato, interessante soprattutto per il mercato italiano. As ha avuto modo di «testare» queste novità Bmw nel corso della presentazione alla stampa che i responsabili della Casa di Monaco hanno organizzato in alta montagna, su un ghiacciaio a 2800 m, e lungo le impegnative strade delle Alpi austriache. Un terreno ideale per verificare le reali possibilità dei nuovi motori, di cilindrata

maggiorata, e soprattutto della vettura a trazione integrale. Infatti anche se le Case ci tengono a far presente che le berline a quattro ruote motrici non devono essere viste come dei mezzi fuori strada e vanno impiegate come normali vetture, è innegabile che essendo queste auto eccezionali devono essere provate ai limiti delle loro possibilità. Il test effettuato sul ghiacciaio è stato, senza dubbio, estremamente indicativo. Infatti il fondo, tutt'altro che liscio, come si potrebbe erroneamente

segue



Piccole Bmw crescono

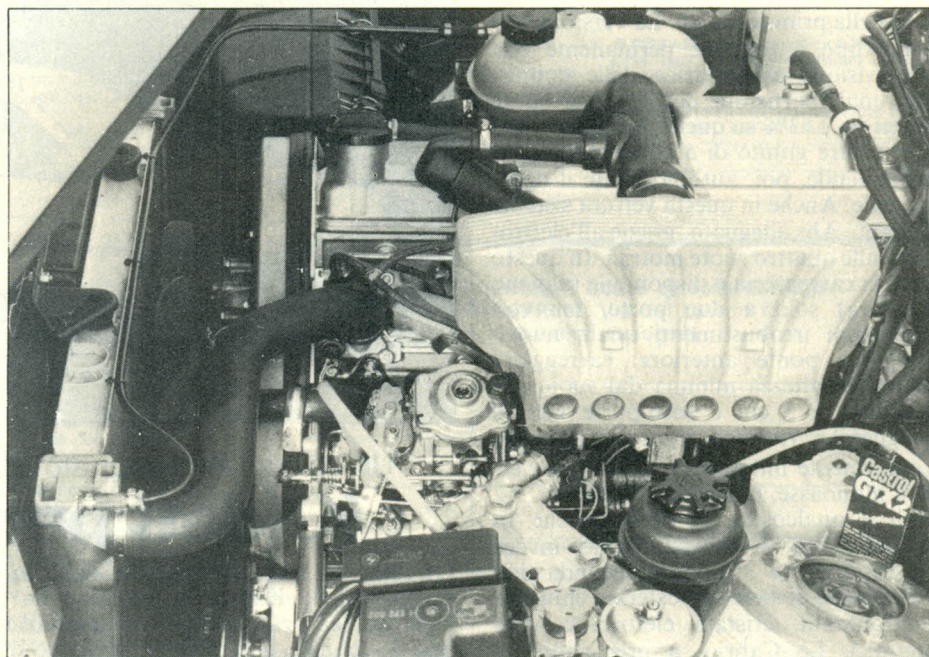
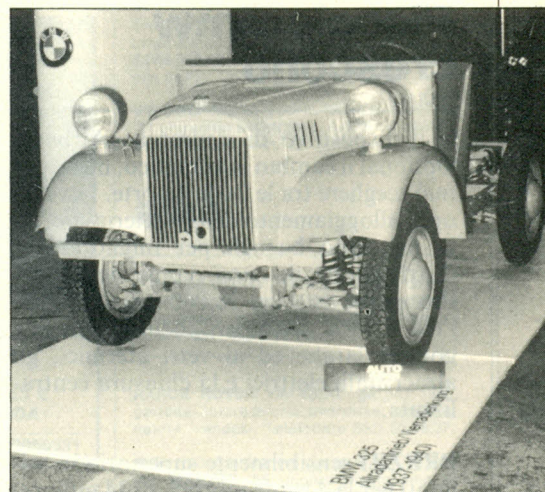
segue

mente supporre, era pieno di avvallamenti e rigagnoli formati nel ghiaccio vivo reso ancora più sconnesso da detriti di roccia. Su questo terreno sono state messe a dura prova scocche e telai con colpi violentissimi alle sospensioni quando i pneumatici finivano nei solchi trasversali. Su questo ideale banco di prova la 325i 4x4 ha mostrato partenze sicure, accelerazioni brucianti e la capacità di affrontare le curve a velocità impensabili. L'impianto frenante Abs, di cui la 325i 4x4 è equipaggiata di serie ha fatto sentire la sua presenza con il bloccaggio e lo sbloccaggio dei freni soprattutto nelle frenate sul ghiaccio, con le pinze dei freni che trasmettono distintamente piccoli contraccolpi sulla carrozzeria. Sulle strade che da Monaco portano alle montagne austriache è stata invece provata la 325i trazione posteriore. Il motore incrementato di cilindrata ha rivelato subito la maggior coppia, l'aumento di potenza e il carattere nervoso e sportivo di questa berlina. Le sue brucianti accelerazioni sicuramente entusiasmeranno la clientela sportiva, purché disposta al sacrificio dell'iva al 38%.

ANALOGO discorso può essere fatto per la versione «Cabrio» che grazie ad una linea elegante e decisamente indovinata, promette di dare un notevole contributo all'immagine Bmw. Le prestazioni, pur se non arrivano a quelle della berlina, sono comunque molto elevate, addirittura esagerate per una vettura scoperta. Tanto che l'ipotesi di una versione due litri, che in Italia pagherebbe solo l'iva al 18% è più che auspicabile, potendo garantire anche questa motorizzazione prestazioni più che sufficienti. La versione diesel, presumibilmente la più appetibile per il nostro mercato, è stata definita «abbastanza grintosa» dai responsabili Bmw, ma rispetto alle prestazioni entusiasmanti che fornisce la versione turbo della serie 5 lo scarto è sensibile. Netta, inoltre, la differenza fra la versione meccanica e quella a cambio automatico (un quattro rapporti offerto come optional), che penalizza sensibilmente velocità e ripresa oltre che i consumi. Di estremamente positivo è da dire che la vettura è silenziosissima e il consumo di carburante, stando anche ai dati forniti dalla Casa, contenuto. Il motore a gasolio potrebbe inoltre rappresentare una valida alternativa ai motori a catalizzatore, (per altro la Bmw è molto avanti negli studi su questi motori) grazie al limitato potere inquinante dei motori a gasolio. Va detto infine, che tutti modelli, ad eccezione della versione 4x4, presentano un leggero sovrasterzo.



Quella che si vede a destra è l'antesignana delle trazioni integrali Bmw: è datata 1937. La versione a gasolio sarà riconoscibile solo dalla scritta 324 d sul portabagagli, sopra. Sotto: il motore diesel 6 cilindri aspirato sarà montato incapsulato per contenere il rumore



PER QUANTO riguarda l'inizio della consegna ed il prezzo dei nuovi modelli queste le anticipazioni fornite. La prima ad arrivare sul nostro mercato, in ottobre, sarà la 324 d ad un prezzo, iva inclusa, di 19 milioni. Una cifra interessante soprattutto per una vettura che dispone di un 6 cilindri diesel aspirato da 86 cv a 4600 giri minuto e che è stata studiata con motore completamente incapsulato ed un volano sdoppiato per l'assorbimento delle vibrazioni, a tutto vantaggio del confort di marcia. Disponibile solamente in versione 4 porte, ha di serie il cambio a 5 rapporti, ma potrà essere richiesta, anche con cambio automatico. Capace di raggiungere i 165 kmh, con un consumo medio dichiarato di 14,5 km/litro, dispone di un impianto di riscaldamento del carburante nel filtro che evita il consolidamento della paraffina contenuta nel gasolio in caso di

temperature molto rigide. Da notare che nel prezzo sono compresi i pneumatici larghi e i vetri atermici. Previste invece per dicembre le prime consegne della 325i. Rispetto alla 323i che l'ha preceduta presenta un generale miglioramento nell'insieme e il suo motore a 6 cilindri deriva dalle serie M 20 e non da quelli della 525i. Ad un aumento globale della cilindrata dell'8% (da 2316 cc a 2494 cc) ha corrisposto un miglioramento della coppia massima del 10% (oltretutto a 200 g/m in meno) ed un aumento di potenza del 15%. Ben 171 sono ora i Cv a disponibili, che consentono di passare da 0 a 100 kmh in 8"3 e di raggiungere una velocità di 217 kmh: quasi 13 kmh in più rispetto alla 323i. Molte altre, comunque, le innovazioni: lo sterzo ha un rapporto di trasmissione variabile, il sistema frenante è con Abs ed è disponibili

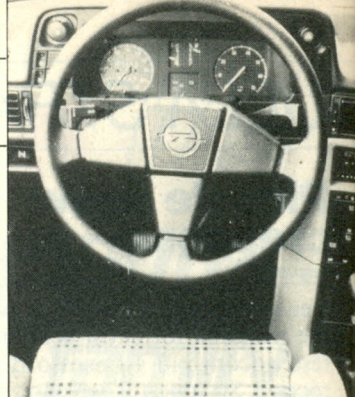
segue

Piccole Bmw crescono

segue

le il dispositivo di sicurezza «Airbag». Optional il cambio automatico, mentre si può scegliere tra le 2 e le 4 porte. Diverso ora l'alloggiamento della batteria, portata nel vano bagagli per migliorare la distribuzione dei pesi, come nella M5. Prezzo previsto lire 28.000.000, complice l'iva al 38%, sono però inclusi, oltre alle gomme larghe ed ai vetri atermici, gli alzacristalli elettrici e la chiusura centralizzata.

PREZZI sensibilmente superiori (36 milioni) per la 4 ruote motrici, e (34 milioni) per la «Cabrio» che saranno disponibili solo nella primavera '86. La versione 4x4 è del tipo a trazione permanente con suddivisione asimmetrica delle coppie, con una ripartizione del 37% sul ponte anteriore e 63% su quello posteriore. Un particolare giunto di accoppiamento viscoso rende, poi, autobloccante il differenziale. Anche in questa vettura sistema frenante Abs adeguato, grazie all'elettronica, alle quattro ruote motrici. In questo caso la carrozzeria è disponibile (almeno per ora) solo a due porte, ma con opportuni irrobustimenti quali: nuovo supporto ponte anteriore, carreggiata allargata, altezza minima dal suolo aumentata di 3 cm e sottoporte laterali adeguate a ricevere ruote maggiorate. Leggermente inferiore, rispetto alla vettura monoasse, la velocità massima: 212 kmh e qualcosina in meno anche in accelerazione. I consumi sono invece superiori di un 3%-6% a seconda dell'uso. Sono di serie servosterzo, chiusura centralizzata, cristalli elettrici e vetri atermici. La Cabrio a prestazioni di tutto rispetto, 215 kmh la velocità max e 8"6 da 0 a 100 kmh, accoppia un notevolissimo comfort: quattro posti comodi e un tetto apribile o chiudibile in soli 30". L'alloggiamento a scomparsa totale della capotte porta via inoltre pochissimo spazio al bagagliaio. Anche per questo modello sono stati adottati accorgimenti particolari per irrigidire la parte bassa della vettura, che è senza roll-bar, onde garantire una sufficiente resistenza alla torsione ed alla flessione. Sono di serie gli alzacristalli e due specchietti anteriori elettrici. È stato poi installato un ventilatore a due velocità con bocchette dietro i sedili posteriori per lo sbrinamento del lunotto, in sintetico, posteriore. La batteria in questo modello è rimasta nel vano motore, mentre i sedili di serie sono di disegno sportivo. Tra gli optional: un sistema portabagagli personalizzato e (tra qualche tempo) l'hard top. □



A sinistra: avrà il motore della Gsi la nuova Kadett cabriolet di cui sono state preventivate 12500 unità annue. Sopra: il cruscotto della Kadett 3 volumi che, sotto, si vede in versione Gls. Con questo modello l'Opel conta di ripetere il successo ottenuto dalla 2 volumi nell'85

Un cabriolet, disegnato da Bertone, tra le novità Opel

Kadett per tutti i gusti

OLTRE alla versione 4x4 da rally della Kadett, la Opel ha realizzato anche una 3 volumi, una «Cabrio», un veicolo commerciale, e si appresta ad immetterle sul mercato europeo. Dopo essere stata au-

to dell'anno per l'85 la Kadett ha così messo la «coda», (il terzo volume), ha deciso di «scoprirsi» e si è dotata del caratteristico van delle vetture commerciali. La versione berlina sarà proposta sul mer-

cato italiano con motore a benzina di 1300 cc da 75 cv, e con motore a gasolio di 1600 cc da 54 cv. Due gli allestimenti: Gl e Gls. La versione «cabrio» è stata realizzata in collaborazione con Bertone e pare in grado di proporsi come valida concorrente, in un mercato che vive un momento particolare felice. La motorizzazione sarà quella brillantissima della Gsi, mentre la capotte è stata studiata per poter trovare facile alloggiamento dietro allo schienale dei sedili posteriori. La versione furgonata, denominata Combo, sarà disponibile solo in versione a gasolio con lo stesso motore montato sulla berlina. Non ancora decisa, invece, la data esatta della sua commercializzazione. □



Prenderà il nome di Combo la versione commerciale della Kadett: sarà disponibile solo con motore diesel

AUTOSTORICHE/Marri vince la Coppa d'Oro

Derapate in frac sulle Dolomiti

Alla Mille Miglia alpina che un tempo richiamava i grandi piloti ma anche raffinatissimi gentlemen hanno aderito duecento vetture d'epoca

CORTINA — Le più belle automobili del mondo nel posto più bello del mondo: ed è subito spettacolo. La Coppa d'Oro è una delle gare più affascinanti non solo per i piloti, ma anche per il pubblico, quest'anno numerosissimo lungo tutto il percorso, proprio come all'ultima Mille Miglia. È l'avvenimento clou per le auto storiche e trascende il significato sportivo, pur vivo (... anche troppo) fra i piloti. Nessuna manifestazione è capace di coinvolgere un'intera cittadina e di farle rivivere l'atmosfera dei tempi in cui i «gentlemen

no Valenzano con la Lancia D 25 ufficiale. La gara di regolarità è stata dominata sin dalla prima tappa dalla coppia Marri-Marri sulla barchetta Lancia Aprilia 2000 Paganelli, tipica vettura artigianale costruita appositamente per gare di questo tipo trent'anni fa. Ma più che con agonismo, questa manifestazione è vissuta con lo spirito Decoubertiniano, consci dell'onore di portare a termine una prova storica al fianco di personaggi famosi del passato come Gigi Villoresi (quest'anno su Alfa 1900 SS), Maria Teresa De

appuntamento: la Coppa delle Alpi, rievocazione invernale di un'altra famosa prova del passato e che si svolgerà — sempre a cura dell'Historic R.T. — dal 23 al 26 gennaio con partenza dal Sestriere ed arrivo nella perla delle Dolomiti.

Valerio Alfonzetti

AUTOSTORICHE

Cortina, 31 agosto e 1 settembre 1985

Coppa d'oro delle Dolomiti

La classifica

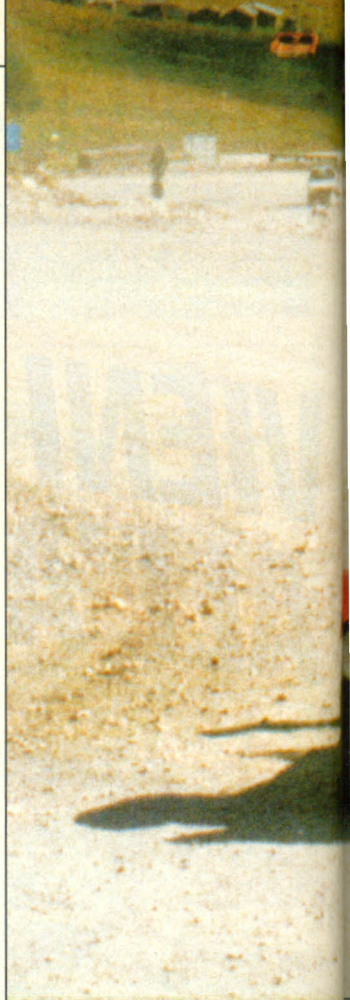
1. Marri-Marri (Lancia Paganelli 2000) pen. 39; 2. Marin-Marin (Osca 1600 Zagato) 39; 3. Guasti-Guasti (Ferrari 250) 46; 4. Deidda (Fiat 1500 Osca) 64; 5. Piaggio-Piaggio (Siata 1250 Zagato) 65; 6. Bianco-Mengotti (Lancia Appia Zagato) 65; 7. Bracciolini-Setti (Alfa Romeo Maserati Preti) 69; 8. Calvi Di Bergolo-Scarlotti (Flaminia Zagato) 69; 9. Adamoli-Bonavita (Osca 750 Sport) 83; 10. Calmonte (Osca MT4) 87; 11. Dorella-Damele (Lancia Flaminia Sport) 88; 12. Bonetti-Bonetti (Alfa Romeo TZ1) 99; 13. Fiorese-Zane (Fiat 508 S Coppa d'Oro) 103; 14. Feierabend-Feierabend (Veritas Rs) 103; 15. Mandelli (Alfa Romeo Giulietta Sz) 110; 16. Magni (Abarth 1000 R.M.) 119; 17. Freschi-Ziliani (Porsche 550 Rs) 121; 18. Barbieri-Melloni (Osca 1600 Gt) 129; 19. Beghetto-Marsili (Alfa Romeo Giulietta Ss) 140; 20. Piacitelli-Ward (Aston Martin Db2) 141; 21. Treves De Bonfili (Fiat 1100 Tv Farina) 157; 22. Rossing-Riedner (Alfa Romeo 1900 C) 164; 23. Bertolero-Bertolero (Lancia B20 2000) 167; 24. Ceccon-Cernusco (Renault 750 Sport) 170; 25. Galtarossa (Fiat 8V Zagato) 283; 26. Querini (Lancia Appia Zagato) 291; 27. Lucchini-Franchi (Ferrari Testa Rossa) 359; 28. Vecchi-Forghieri (Ferrari 250 360); 29. Bagnoli-Poetto (Alfa Romeo 1900 Ss) 387; 30. Ballarin-Velo (Alfa Romeo 1900 S) 434; 31. Morassutti-Morassutti (Mg Tf) 517; 32. Marzotti-Pasini (Ferrari 250 Tdf) 633; 33. Savio-Savioli (Lancia Aprilia Sport) 722; 34. Fabbrì-Fabbrì (Lancia Flaminia Zagato) 742; 35. Scarlatti-Bologna (Alfa Romeo Giulietta Sz) 760; 36. Marchiori-Marchiori (Alfa Romeo 1900 S) 878; 37. Berton (Ermini 1100) 906; 38. Rossi-Bordoni (Ferrari 250 Gte) 1171; 39. Pittaro (Siata Diana) 1243; 40. Fannaletta-Cialfi (Osca Sport) 1378; 41. Lion-Lion (Jaguar Xk 120) 1771; 42. Lucchini-Folonari (Ferrari 250) 1868; 43. Berton (Maserati A 6 Gcs) 2124; 44. Bonera-Salvoni (Mercedes 300 S) 2239; 45. Gadioli-Venturi (Fiat 8V Zagato) 2482; 46. Colpi-Baggio (Lancia Appia Gt Zagato) 2482; 47. Aumuller (Abarth 1000 Bialbero) 2936; 48. Vesco (Stanguellini 750 S) 3272; 49. Gravier-Gravier (Alfa Romeo Giulietta) 3884; 50. Natali-Leib (Porsche 356) 4953; 51. Cappello-Cappello (Alfa Romeo 1750 Gs) 5140; 52. Monti-Terra (Stanguellini 750 S) 5944; 53. Maltauro-Bertagnin (Austin Healey 100 Six) 6111; 54. Zanon (Lancia D24 Carrera) 6872; 55. Durelli (Ferrari 250 Cal) 9182; 56. Arborini (Ferrari 500 Mondial) 9422; 57. Wiprachtiger (Mercedes 300 S) 12939; 58. Chambon-Binda (Ferrari Testa Rossa) 14513; 59. Sock (Ferrari 250 Sport) 15822; 60. Valenzano (Lancia D25) 25130; 61. Gamberini-Mucci (Fiat 8V) 25534; 62. Celli (Alfa Romeo 2300 8C) 25534; 63. Bin-Ortolani (Lancia Flaminia Zagato) 32766; 64. Valseriati (Fiat 1100 Sport) 32766; 65. Serventi-Lana (Ferrari 250 Tdf) 32766; 66. Dambacher-Sharawi (Bmw 507 Sport) 32766; 67. Grazzi-Grazzi (Maserati Coupé) 32766.

Marri-Marri, in alto a destra, hanno vinto la Coppa d'Oro delle Dolomiti con la Lancia Paganelli 2000. Alla gara hanno preso parte piloti di ieri come Munaron, a sinistra, con la Maserati A6; Maria Teresa De Filippis, a destra in basso, con la Lancia B 20 divisa con Sergio Mantovani e, in alto nell'altra pagina, Gino Valenzano sulla Lancia D 25 (Attualfoto)

driver» pilotavano le loro barchette Ferrari in giacca e cravatta. Cortina, nei giorni della Coppa, è letteralmente invasa da duecento selezionatissime vetture che animano l'elegante Corso Italia e sfrecciano rumorosamente per le vie cittadine prima e dopo le prove cronometrate. Un'appuntamento da vivere di persona che si annuncia sempre più ricco nei prossimi anni, grazie all'impegno dell'Historic Racing Club Italiano e dello sponsor Martini e dell'Azienda autonoma di Soggiorno di Cortina.

LA CRONACA - L'edizione di quest'anno prevedeva due tappe nei giorni di sabato e domenica, lungo un percorso inedito, sempre con arrivo e partenza nel centro di Cortina. Molto affascinante il passaggio delle vetture lungo i Serrai di Sottoguda, un vero e proprio canyon fra due pareti di roccia, e la salita al Passo delle Erbe lungo una strada privata poco conosciuta, dove in alcuni tratti i partecipanti hanno potuto scatenare i cavalli delle loro vetture e dove è emerso su tutti l'indimenticato Gi-

Filippis e Sergio Mantovani (Lancia B 20), Carlo Dusio sulla Cisitalia del padre, e campioni di oggi come Giorgio Schon e Beppe Lucchini nella sua magnifica Ferrari Testa Rossa '57. Fra i partecipanti famosi anche Mauro Forghieri in veste di navigatore sulla Ferrari California di Vecchi (ed alle prese con un cronometro capriccioso, essendo misteriosamente scomparso il suo...). Fra le vetture le regine erano tante, dalle Ferrari 250 Tour de France di Serventi e Schon, alla Lancia D 24 del conte Vittorio Zanon, alle splendide vetture del Club Italia presenti al completo, alla Testa Rossa '59 del francese Chambon e la BMW 507 di Dambacher ed alle stupende vetture della categoria Turismo preparato fra le quali si sono distinte la Volvo PV 544 di Grandori la Gta di Delli Anti, l'Aprilia di Rossi e le Flavia Zagato di Mandelli e Colpi. Ma ogni vettura delle 166 iscritte era degna di menzione e, a riprova della severa selezione delle iscrizioni, si può già dire che lo schieramento per la prossima edizione è già pressoché completo. Ma Cortina riserva prima un altro magico





Rievocata una corsa nata nel 1947 a Cortina

Da Gigi Villorosi a Giulio Cabianca

CORTINA - La corsa cortinese fu organizzata per la prima volta nel 1947 dall'Automobile club di Belluno. La gara, di velocità pura, si correva su un circuito chiuso al traffico di oltre 30 km da ripetersi una decina di volte, con partenza ed arrivo a Cortina e passaggio sui passi Falzarego, Pordoi e Rolle, ma anche lunghi e veloci rettilinei fra Feltre e Belluno. Una Mille

Miglia alpina, insomma, con lo sfondo magico delle Dolomiti. Vi gareggiarono i più famosi piloti dell'epoca con le migliori vetture, affrontandosi sulle impegnative strade dolomitiche che all'epoca presentavano ancora molti tratti non asfaltati. La prima edizione del '47 fu vinta da Salvatore Amendola su Alfa 2500 alla media di oltre 76 kmh, secondo fu Piero Dusio con la sua Cisitalia. Nel '48 presero il via ben 260 vetture e la vittoria andò a Gigi Villorosi con la sua Maserati 2000 ad oltre 82 kmh di media. Nel '49, spettatore d'eccezione Tazio Nuvolari; dopo la fuga di Giovanni Bracco su Ferrari, vinse Roberto Vallone. Con il 1950 si inaugurò l'ora della famiglia Marzotto, con la leggendaria affermazione di Giannino che gareggiò sulla sua barchetta Ferrari senza casco ed in giacca e cravatta. Nel '51 vinse l'Aurelia B20 di Anselmi mentre nel '52 i Marzotto fecero man bassa con le loro Ferrari: 1. Paolo, 2. Giannino, 5. Vittorio e 7. Umberto. Paolo si ripeté nel '53 davanti a Taruffi. Il '54 vide l'affermazione di Sergio Mantovani su Maserati, mentre nel '55 il grande duello fra Gendebien su Mercedes 300 SL (che vinse per soli 20") e la Ferrari di Eugenio Castellotti fu macchiato di lutto per la morte di Piero Valenzano (fratello di Gino). L'ultima edizione del '56 fu vinta da un altro grande, Giulio Cabianca che con la piccola Osca 1500 batté la Ferrari 3500 di Gendebien, ad oltre 100 kmh di media. Dopo quell'anno, com'è noto le corse su strada furono proibite e la Coppa d'Oro riprese a disputarsi come prova di regolarità negli anni '70 per merito dell'Historic Racing Club Italia che ne è tuttora magnifico promotore grazie all'opera dei suoi «manager» Vittorio Pizzolotto e Paolo Schiavon. □

Tornano tre classiche Sotto il segno della Ferrari

MODENA — Nata come semplice «Raid Ferrari», quest'anno la classica manifestazione modenese a carattere biennale si inserisce nell'ambito dei festeggiamenti per gli 80 anni di sport dell'Automobile Club d'Italia. «ACI con Ferrari», così è stato battezzato il meeting che si terrà a Modena dal 27 al 29 settembre. Il programma molto vasto e che comprende anche una premiazione con presenza dell'ingegnere Enzo Ferrari, si basa soprattutto sulla riedizione di tre corse disputate ai tempi «eroici» dell'automobilismo: «Circuito città di Modena», «Circuito delle Tre Province» e «Record del Miglio». Sono ammesse 260 vetture costruite tra il 1905 e il 1963: tra le «sport», 10 saranno quelle nate tra il 1905 e il 1929, 20 tra il '30 e il '45 e 40 tra il '46 al '63. Vi saranno poi 60 gran turismo speciali costruite tra il '46 e il '63 mentre 20 saranno le «GT» costruite nello stesso periodo che «fornirà» ugualmente 10 vetture «turismo preparato». Il carattere originale della manifestazione non è stato però dimenticato e infatti verranno ammesse 100 Ferrari del tipo GT, GTS e Sport, costruite non oltre il 1963. □



STATI UNITI

NASCAR/ELLIOT L'UOMO DA UN MILIONE DI DOLLARI

DARLINGTON — Dopo aver eliminato tre tra i più accaniti avversari, Bill Elliot ha vinto anche la Southern 500 Stock, la terza delle quattro gemme della serie Nascar. Oltre ai 55 mila dollari di premio per questa gara Elliot si è intascato anche un assegno di un milione di dollari messo in palio dalla Winston. Questa cifra enorme doveva andare al pilota che riusciva a vincere tre dei quattro grandi appuntamenti su 500 Miglia del campionato. Bill Elliot attratto da tanta fortuna non si è tirato indietro e, con una condotta di gara molto accorta, è riuscito a fare il tris, vincendo la decima gara delle venti disputate fino a oggi. Bill ha dovuto rimontare su Harry Gant, Dale Earnhardt e Cale Yarborough, che è stato costretto a

rallentare nel finale per una perdita d'olio della sua Ford ed è stato costretto ad accontentarsi della piazza d'onore. Circa settantamila persone hanno seguito questa 500 Miglia appassionante che ha offerto continui colpi di scena con scivoloni e gran colpi nei muretti conclusi per fortuna senza conseguenze. Naturalmente Elliot guida con ampio margine il campionato Nascar.

NASCAR

Darlington, 1 settembre 1985

Southern 500 Stock

Classifica: 1. Bill Elliot (Ford); 2. Cale Yarborough (Ford); 3. Geoff Bodine (Chevrolet); 4. Neil Bonnett (Chevrolet) a 1 giro; 5. Ron Bouchard (Buick) a 1 giro; 6. Terry Labonte (Chevrolet) a 1 giro; 7. Benny Parson (Chevrolet) a 2 giri; 8. Joe Ruttman (Chevrolet) a 2 giri; 9. Kyle Petty (Ford) a 3 giri.

FRANCIA

EUROMONTAGNA/RIENTRA NESTI

TURCKHEIM — Marcel Tarres ha vinto con la Martini Mk 43 di F.2 la diciannovesima edizione della salita di Turckheim, la prova valevole per il campionato europeo e francese di corse in salita. Ma l'attenzione degli appassionati non era volta tanto alle prime quattro posizioni della graduatoria (occupate da monoposto di Formula che non prendono punti per l'Euromontagna) ma al quinto classificato Herbert Stenger (nella foto) che con il quinto posto consolida la sua supremazia nel torneo continentale. Il tedesco, comunque, si deve guardare le spalle da Mauro Nesti che proprio su un percorso difficile e scivoloso come quello francese, ha deciso di fare il grande rientro dopo il grave incidente di cui si è reso protagonista alla Cesana-Sestriere. Anche se non al meglio della condizione, con una caviglia ancora dolorante il toscano si è subito portato a ridosso di Stenger facendo capire al tedesco di volere mantenere la corona europea. «Ho corso con una vettura

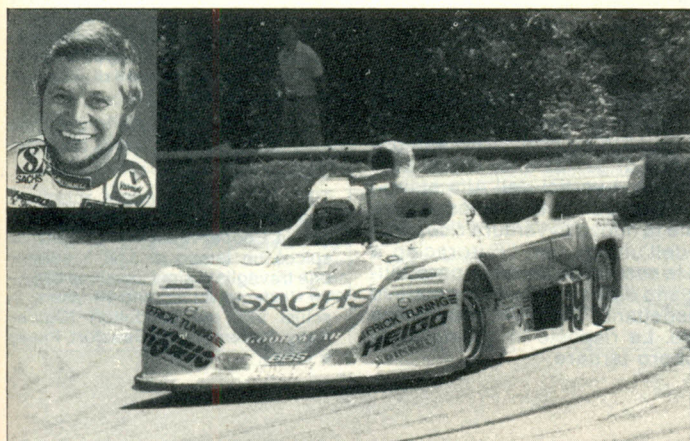
non mia — ha detto Nesti — ma dal prossimo appuntamento dovrei essere nuovamente al meglio sia fisicamente che col mezzo». Alle spalle del «re delle salite» si sono classificati altri due piloti italiani molto validi: il pugliese Claudio Calella ha concluso terzo fra le sport. Nella prima manche si è messo in mostra con un tempone, ma è incappato in un dritto nella seconda. Roberto Curatolo con l'Osella Pa 9 ha concluso subito a ridosso del pugliese. «Gordon» protagonista del gruppo N non ha preso il via in gara per un guasto al motore in prova. □

EUROMONTAGNA

Turckheim, 1 settembre 1985

19. Salita di Turckheim

Le classifiche: 1. Tarres (Martini Mk 43) 5'18"76; 2. Debias (Martini Mk43) 5'26"15; 3. Baverey (Ags) 5'28"68; 4. Nerguti (Martini Mk 43-02) 5'36"09; 5. Stenger (Osella Pa9) 5'47"43; 6. Nesti (Osella Pa9) 5'51"37; 7. Calella (Lola) 6'04"01; 8. Curatolo (Osella Pa9) 6'04"71; 9. Bauer (Martini Mk 28) 6'05"44; 10. Saint-Quentin (Maurer) 6'07"62.



AUSTRALIA

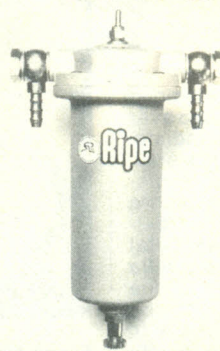
FUORISTRADA/HALL RECORD 4x4



KEMPSEY — Rod Hall, il campione di fuoristrada degli Stati Uniti ha portato al quinto posto assoluto la Dodge Power Ram 4x4 nella Kempsey Macleay 1000 disputata in Australia (nella foto). Si tratta del miglior piazza-

mento mai raggiunto da una vettura a trazione integrale nella più lunga, veloce e ricca corsa di fuoristrada che si disputa agli antipodi. Dei 185 concorrenti che hanno preso il via solo un terzo sono riusciti a concludere la massacrante prova.

diesel



La presenza di acqua nel gasolio provoca la rottura degli iniettori e della pompa d'iniezione. Questo dispositivo, separa l'acqua dal gasolio e ne segnala la presenza per mezzo di una spia led posta sul cruscotto. Consente inoltre di scaricarla proseguendo il viaggio.

UNA GOCCIA D'ACQUA PUÒ COSTARTI CARA

- * NESSUNA MANUTENZIONE
- * NESSUNA POSSIBILITÀ DI ERRORE
- * SEMPLICITÀ DI MONTAGGIO
- * COLLAUDATO ED APPROVATO DALLE MAGGIORI CASE COSTRUTTRICI

DISPONIBILE INOLTRE IN VERSIONE PER LA NAUTICA CON OMOLOGAZIONE R.I.N.A.



Via Oratorio 33/G. Limite sull'Arno (FI) Tel. 0571 - 577843
SI RICERCANO VENDITORI PER ZONE LIBERE

RIPE ELECTRONICS Via Oratorio 33/G Limite sull'Arno (FI) Tel. 0571/577843	VORREI RICEVERE SENZA IMPEGNO E GRATUITAMENTE MATERIALE ILLUSTRATIVO	AS
NOME	COGNOME	
VIA	CITTA	
SPEDIRE IN BUSTA CHIUSA O INCOLLARE IL TAGLIANDO SU CARTOLINA POSTALE		

SELF SERVICE

l'quesiti, le idee, i disegni, le foto, i suggerimenti: queste pagine sono a vostra disposizione

Scrivere a: AUTOSPRINT CP AD1734 - 40100 BOLOGNA

La bocciatura di Tambay

NON RIESCO a capire come abbia fatto Patrick Tambay a meritarsi un cinque in pagella dal vostro esperto Cevenini, malgrado la grande corsa di cui si è reso protagonista il francese nel Gp d'Olanda. Ammesso anche che sia partito con mezzo serbatoio, ma nessun giornale lo ha riportato, passare in tromba alla Tarzan la Ferrari con un catorcio come la Renault non mi sembra una impresa da cinque in pagella. Ma forse è questa la colpa di Tambay, visto che Cevenini e tutta la redazione di As è

malata di... ferrarismo. Quanto a Alboreto sono convinto che sia un grande pilota e non abbia nulla da invidiare a nessuno ma certamente lo esaltereste di meno se guidasse una Lotus o una Brabham.

Sergio Fumagalli
Mariano Comasco (Como)

LE APPARENZE spesso ingannano: Tambay era partito dai box perché la sua Renault non voleva saperne di andare in moto, con circa 150 litri di benzina in meno rispetto a tutti gli altri piloti della griglia. Con un carico estremamente ridotto, equivalente a 150 cavalli di potenza (!) è abbastan-

za facile rinvenire dalle posizioni di coda del gruppo. La mossa era stata decisa dai responsabili sportivi del team giallo-nero nella speranza di cancellare con una bella prestazione, seppure limitata, le ultime delusioni che hanno portato la Régie al ritiro dalle competizioni. Non è questione di ferrarismo, quindi. Alboreto, poi, ha sempre avuto lo spazio che si meritava sulle colonne di As, ma non deve scandalizzare nessuno se ora che è alla Ferrari (pilota italiano su macchina italiana) l'interesse generale, e non solo nostro, sia cresciu-

Meccanico da corsa

SONO un vostro lettore molto assiduo. Scrivo a voi nella speranza che possiate darmi delle indicazioni utili per esaudire un mio desiderio. Sono elettrauto, molto appassionato di corse automobilistiche; vorrei andare a lavorare in un team (possibilmente di rally). A chi devo rivolgermi? Datemi alcune indicazioni utili per coronare un sogno.

Giulio De Zii
Roma

IL DITO SULLA PIAGA

Due destini paralleli

HO LETTO da più parti le notizie riguardanti il ritiro della Renault dalle corse. Credo sia giusto che la Casa francese abbandoni la massima Formula dopo la serie di «magre» che ha collezionato negli ultimi tempi. Penso, infatti, che la sua immagine commerciale ne sia danneggiata. Quello che non sopporto è l'analogia che molti hanno voluto vedere tra le vicende della Renault con quelle della nostra Alfa Romeo. Innanzi tutto, l'Alfa ci mette solo i motori, lo sviluppo dei telai è curato dall'Euroracing, insomma lo stesso rapporto che c'è attualmente tra la Renault e la Ligier o la Lotus. E allora sarebbe meglio evitare certi paragoni. Personalmente sono convinto che se l'Alfa Romeo si mettesse con la Lotus, la Williams o semplicemente la Toleman (come ho letto) le cose andrebbero molto, ma molto meglio.

Guglielmo Riboli - Firenze

LA RENAULT ha già annunciato che a fine stagione abbandonerà il «circus» della Formula 1 dopo aver più volte fallito la conquista del titolo mondiale. Mentre a Parigi quelli che erano dubbi si sono trasformati in certezze proprio la scorsa settimana, all'Alfa Romeo una decisione non è ancora stata presa. Anche a Lambiate (sede dell'Euroracing) e ad Arese (sede sportiva dell'Alfa) si ripetono i discorsi già fatti dai responsabili della Régie. Per cui azzardare un parallelo fra le due grandi Case non è poi così... azzardato visto che i risultati, alla fine, non sono molto dissimili. Entrambe le marche stanno vivendo un momento particolarmente difficile non solo in pista ma anche e soprattutto nel settore della grande produzione. La necessità di tagliare i deficit di bilancio, frutto di scelte di programmazione politica non proprio felici (sia l'Alfa Romeo che la Renault sono aziende statali) hanno fatalmente messo in crisi il settore sportivo, che, per contro non è riuscito ad alimentare l'immagine delle due Case visto che i risultati che erano in programma sono invece venuti meno. L'Alfa Romeo abbandonerà la Formula 1? I tifosi del biscione e gli appassionati si augurano di no. Prendere la decisione di continuare l'attività in pista potrebbe proprio essere la scelta che diversifica il destino delle due Case che si erano affacciate al mondo dei Gran premi con il proposito di fare sfracelli e che, alla resa dei conti, hanno sempre tratto molto meno di quanto hanno investito in uomini e capitali. L'Alfa Romeo, comunque, si trova a un bivio: o rinuncia alle corse, ledendo la sua



Facce scure all'EuroAlfa: sia Pavanello, manager della squadra, sia Patrese che, insieme a Cheever porta in pista le due vetture, sono consci del momento critico. Ma intanto Riccardo ha già abbandonato la nave preferendo la Brabham

immagine sportiva, oppure si reinserisce nel mondiale in prima persona costruendo anche il telaio in proprio. Il quattro cilindri turbo sembra ormai a un buon punto di gestazione, anche se il programma è in ritardo; i vertici dell'Alfa stanno cercando degli sponsor per avere la copertura finanziaria prima che la nuova avventura ricominci dopo il fallimento dell'unione con l'Euroracing a cui forniva i motori. In subordine esiste la possibilità che i motori vengano dati a un team competitivo tra i tanti che aspettano solo un propulsore decente per vincere. Le risposte in questo dopo Monza non dovrebbero tardare.

PER ENTRARE in un team non è facile perché bisogna disporre di grandi capacità tecniche, di buona esperienza sulle auto da corsa e di tanto spirito di sacrificio per essere sempre disponibili ad intervenire durante la gara, ogni qualvolta ce ne sia bisogno. Provi a contattare le Case e alcuni team che effettuano prevalentemente attività rallistica: troverà l'elenco completo delle scuderie nel n. 52 del 1984.

Canobbio non capotta

IN OCCASIONE del servizio apparso sul Rally di Piancavallo è risultato che Piero Canobbio, impegnato nella gara del Trofeo Uno, si sia dovuto ritirare a causa di un capotamento che non gli ha permesso di riprendere la corsa. In realtà il pilota della «Scuderia Grifone» è stato fermato dalla rottura di un semiasse.

Mirko Perisutti
Genova

PRENDIAMO atto della precisazione del responsabile della squadra genovese: Canobbio, quindi, non è stato fermato da una disavventura fuoristrada ma da un guasto tecnico. Meglio così.

Il tentativo di Tino

NELLE discussioni inevitabili sul Gran Premio di Monza si è arrivati a parlare anche di Tino Brambilla. C'è chi sostiene che il monzese sul circuito di casa abbia disputato almeno un Gran Premio, mentre a me risulta solo che abbia tentato la qualificazione nel 1963 con una Cooper-Maserati. Sapete dirmi qualcosa di più preciso al riguardo?

Roberto Scanzillo
Viètri (Salerno)

TINO BRAMBILLA non è riuscito a qualificarsi nel Gp d'Italia del 1963 con la Cooper-Maserati. Il monzese spiccò un tempo di 1'50"3 durante una travagliatissima sessione di prove. Insieme all'italiano rimasero esclusi altri sei conduttori (Cabral, Raby, Settember, de Beaufort, Pilette e Lippi).



LA FOTO

Promessa non mantenuta

VORREI vedere pubblicata nella rubrica «La Foto» un'immagine di Jan Lammers al volante della Shadow quella vettura curiosa che corse nel 1979.

Antonio Lo Giudice - Messina

RICCIOLUTO, biondo, con l'eterna faccia da bambino Jan Lammers è approdato giovanissimo in Formula 1 ma non è mai riuscito a mettere in evidenza le sue doti di guida perché ha sempre corso con vetture poco competitive. Jan è nato a Zandvoort in Olanda il 2 giugno 1956. Frequenta nel '68 la scuola di pilotaggio di Rob Slotemaker. Nel '73 al volante di una Simca R2 vince facilmente il gruppo 1 del campionato olandese. Si ripete nel '76 con un'Opel. A metà stagione debutta con le ruote scoperte: acquista una F. Ford e conquista il quinto posto finale nel campionato olandese e il settimo nella serie del Benelux. Passa alla F. 3 nel '77 e diventa pilota ufficiale della Hawke: gareggia nel campionato europeo senza ottenere particolari risultati. L'anno successivo, invece, con la Ralt-Toyota esplode inanellando quattro vittorie (Zandvoort, sulla pista di casa, Monza, Magny Cours e Karlskoga). Queste affermazioni gli valgono il titolo continentale. Nel Gp d'Argentina del 1979 debutta in Formula 1 con la Shadow. Nel corso della stagione disputa dodici gare e come migliore piazzamento ottiene un nono posto. Il campionato successivo è in lizza con l'Ats fino a Monaco e poi passa all'Ensign. Si qualifica solo in sei gare. Va certamente meglio nella serie Procar, con la Bmw M 1. Vince a Donington e si classifica quarto nel campionato. Nell'81 torna all'Ats per due gare mentre nell'82 si cimenta con poca fortuna con la Theodore. Poi rimane fuori dal grande giro e si cimenta nel campionato Renault 5 Turbo, diventando uno degli animatori della serie europea. Vince il campionato monomarca nell'84. Quest'anno gareggia con i colori del team Rothmans nella Coppa Renault Europa con le Alpine V.6.

Nella foto Jan Lammers al volante della Shadow Dn9 nel 1979.

fermoposta

PATRICK JANSSENS — Deurne (Belgio) - Al team Minardi può scrivere indirizzando in via Spallanzani, Faenza. Italia.

NICOLETTA POLESE — Padova - De Cesaris, come avrai letto nel numero scorso di As ha chiuso ormai definitivamente con la Ligier. Il pilota romano si sta guardando intorno per il prossimo anno.

MARCO MONTAGUTI — Casalecchio di Reno (Bologna) - Deve chiedere all'ufficio sportivo dell'Ac Bologna l'Annuario Csaì dove potrà trovare tutte le informazioni tecniche e regolamentari che la riguardano.

FABIO FERNANDES — San Paolo (Brasile) - Crediamo che di immagini di Niki Lauda su As ne appaiono a sufficienza ogni numero. Comunque, avrà trovato il suo pilota preferito nello «zoom» del Gp d'Olanda che l'austriaco ha vinto davanti a Prost. Soddisfatto...

GUSTAVO BOCCHINI — Venezia - La spesa dovrebbe essere limitata intorno ai tre milioni: con quella cifra si è in grado di iniziare a correre senza troppe pretese.

MARCELLO GATTI — Modena - Le gruppo 5 sono le vecchie silhouette che hanno dato vita al campionato del mondo marche alcuni anni fa. Si tratta di vetture gran

turismo molto elaborate che mantenevano solo la struttura esterna delle vetture di serie ma che in realtà erano autentici «mostri» in grado di sviluppare potenze molto elevate.

PIERLUIGI VELTRANI — Monte S. Savino (Arezzo) - È tutto vero, purtroppo, ma sbagliare è umano. Evidentemente in quel momento le notizie che sono arrivate a quella redazione erano frammentarie e si sono prestate all'erronea interpretazione.

ALEX MORELLI — Milano - Il migliore risultato ottenuto dalla Tyrrell P/34, meglio nota come la sei ruote è stata la vittoria al Gp di Svezia del 1976 con Jody Scheckter.

Grandi Novità!

La SPARCO è orgogliosa di presentare i tre nuovi modelli illustrati in questa pagina in concomitanza con la vittoria, nel Campionato del Mondo Rally '85, del Team PEUGEOT che ha scelto i sedili Sparco per la loro tecnologia avanzata e la loro proverbiale affidabilità e sicurezza. Lo stesso sedile che equipaggia la 205 turbo 16 di Timo Salonen, Campione del Mondo Rally '85, è normalmente disponibile per tutti nel listino Sparco (mod. Profi-Kevlar '85 Art. 468K). Naturalmente questi nuovi modelli si affiancano ai già ben noti MONTECARLO (Art. 459) il più venduto e il più adatto a tutte le esigenze, CORSA (Art. 461) e PROFI-KEVLAR i più leggeri, RACING (Art. 458) per un perfetto ancoraggio del bacino ed EXPORT (Art. 450) da anni il sedile anatomico più economico disponibile in Italia.

Informati e Ti convincerai che la qualità SPARCO è per tutti.



art.455
Mod. SPRINT

con tutti i pregi del famoso e apprezzato mod. Montecarlo, ma con un prezzo ancora più competitivo, solo L. 230.000 + IVA, ideale per i gruppi N e per i piccoli budget.



art.466
Mod. MONZA

peso Kg. 4,8. Dotato di 4 cuscini amovibili e sagomabili. Studiato in ogni dettaglio anatomico e funzionale ha la stessa forma del nuovo mod. Profi-Kevlar '85 il sedile utilizzato dal Team Peugeot, vincitore del Campionato del Mondo Rally '85, e dalla maggior parte delle squadre più importanti nel mondo.

sparco

Specialisti in abbigliamento ed accessori per lo sport automobilistico
SPARCO s.n.c. - Strada Antica di Collegno, 196 - 10146 Torino - Tel. 011/71.55.66 (4 linee R.A.) - Telex 212572 SPARCO I

art.459X
Mod. MONTECARLO SD

Il classico sedile Montecarlo, ma federato in velluto e nello speciale tessuto jacquard personalizzato Sparco è disponibile in diversi toni di azzurro, grigio, rosso e marrone. Guida sportiva ed eleganza raffinata. Gli stessi abbinamenti di tessuto sono disponibili anche per il mod. Mexico SD art. 452X e Contort SD art. 453X.

Ottimi sedili a prezzi competitivi. Provali!

Ai piloti italiani in Francia mondiale e Europeo

Cantoni dominatore

LAVAL (Francia) - Piermario Cantoni si è laureato, domenica 1 settembre, campione del mondo della classe 125 Formula C, a cui si erano iscritti 79 piloti in rappresentanza di 12 nazioni. Nei tempi di qualificazione Piccini è risultato il più veloce, davanti a Lorenzi, Cantoni e Favero. È stato però Cantoni a farla da padrone nelle manches di qualificazione, imponendosi in 3 delle 4 disputate, ed ottenendo così la pole position per la partenza della prefinale a fianco dell'olandese Fen Wolde. Gli altri italiani erano schierati: al 3. posto Calcinari, al 4. Lorenzi, al 5. Zazzaroni, al 7. Mazzola, al 15. Degli Esposti, al 17. Bizzarri, al 23. Piccini; chiudevano lo schieramento Capitelli, Bonnetti e Franchini, che avevano ottenuto l'accesso alla finale disputando il recupero. Alla partenza della prefinale è Wolde il più veloce, seguito da Calcinari, Cantoni, Lorenzi, il tedesco Leuze e Zazzaroni. Già al 2. giro è Cantoni a condurre, e in quello successivo Calcinari passa l'olandese e si porta saldamente al 2. posto, mentre Fen Wolde deve controllare gli attacchi di Lorenzi, che poi deve desistere per contenere a sua volta Mazzola in rimonta.

ALLA PARTENZA della finale è Calcinari a scattare meglio, ed allunga subito su Cantoni, Fen Wolde, il francese Le Coadou, Zazzaroni, Degli Esposti, Mazzola, Lorenzi e Piccini. Al 3. giro Mazzola si ritira per foratura,



Cantoni, che qui precede Calcinari, in Francia ha riscattato una sfortunata stagione aggiudicandosi il mondiale (FotoPaterlini)

mentre Cantoni continua a rosicchiare metri a Calcinari, tanto che al 7. giro lo passa in scioltezza e s'invola verso l'alloro iridato. Senza problemi, Calcinari controlla agevolmente la seconda piazza, mentre per la terza si assiste al duello tra Fen Wolde e Le Coadou, tallonati da un quintetto italiano composto da Zazzaroni, Piccini, Degli Esposti, Lorenzi e Capitelli. Sul podio iridato primo Cantoni, 2. Calcinari e 3. Fen Wolde. □

KARTING

Laval (Francia), 30 agosto - 1 settembre 1985

Campionato del Mondo Formula C
Classifica finale: 1. Piermario Cantoni

(Kali-Balen); 2. Calcinari I (All Kart-M.B.A.); 3. Fen Wolde NL (Mach-K.Z.H.); 4. Le Coadou F (Kali-M.B.A.); 5. Zazzaroni I (Kali-M.B.A.); 6. Piccini I (All Kart-M.B.A.); 7. Degli Esposti I (Tony-M.B.A.); 8. Lorenzi I (Kali-M.B.A.); 9. Capitelli I (All Kart-M.B.A.); 10. De Groot NL (Mach-M.B.A.); 11. Lambert F (Kali-K.Z.H.); 12. Imperti F (Tony-M.B.A.); 13. Favero F (Kali-M.B.A.); 14. Leuze D (Mach 1-Rotax); 15. Bizzarri I (Kali-M.B.A.); 16. Bonetti I (Tony-K.Z.H.); 17. Colin F (Mach 1-K.Z.H.); 18. Mattons S (All Kart-Pavesi); 19. Mich F (Birel-Pavesi); 20. Johanson S (All Kart-Pavesi); 21. Wernert F (Mach 1-K.Z.H.); 22. Gabriellsson S (Kali-Rotax); 23. Demod NL (Mach 1-M.B.A.); 24. Maierzedt A (Kali-M.B.A.); 25. Ruffa F (Kali-K.Z.H.); 26. Van Daalen NL (All Kart-M.B.A.); 27. Brulon F (Kali-K.Z.H.); 28. Van Gaalen NL (Kali-Rotax); 29. Eisenreich D (Mach 1-Rotax); 30. Franchini I (Tony-Pavesi); 31. Ring D (Kali-Kali); 32. Samuelsson S (Mach 1-Rotax); 33. Mazzola I (Birel-Ballem); 34. Gassin F (Nissag-Rotax).

A Teramo 5 false partenze

TERAMO — Oltre 100 piloti hanno partecipato al «I Gran Premio città di Teramo» disputato domenica 1 settembre. Colpo di scena nella 125 Junior, dove Di Pasquali, dominatore della classe, si è dovuto accontentare del sesto posto causa rottura a pochi metri dal traguardo passato poi a spinta. Il molto nervosismo ha contraddistinto la 100 A/Nazionale dove sono state necessarie cinque false partenze ed una sospensione per avere poi uno svolgimento regolare della gara.

KARTING

Teramo, 1 settembre 1985
I Gran Premio città di Teramo

Le classifiche
Minikart: 1. Carnici; 2. Cesetti; 3. Marcucci; 4. Verrocchia; 5. Di Gianvito.
100 cadetti: 1. Gasparri; 2. Cotechini; 3. Baiocco; 4. Belletti; 5. Dinino. **100 Nazionale:** 1. Vitali; 2. Tacconelli; 3. Formicone; 4. Morichitti; 5. Pompei. **100 A/Nazionale:** Galiffa D; 2. D'Ottavio; 3. De Santis; 4. Carinci; 5. Gaspari. **125 Junior:** 1. Ricci; 2. Ragno L.; 3. Spinozzi; 4. Millepini; 5. Ragno W. **125 C/Nazionale:** 1. Monti; 2. Martini; 3. Piacere; 4. Galeota. **Formula C:** 1. Galiffa M.; 2. Giacobbi; 3. Allevi; 4. Angelozzi; 5. Traini.

■ **VEGA** - La ditta italiana costruttrice di pneumatici da kart, dopo le tre vittorie ottenute nell'Enduro World Champion Ship a Daytona con Piter Zancanaro (2 vittorie) e Dasmore Junior, sta pensando di commercializzare il suo prodotto in America a partire dal 1986.

Sassi di precisione nell'europeo

LAVAL (Francia) - 38 piloti di 8 nazioni hanno partecipato al Campionato Europeo Intercontinental C, vinto da Pietro Sassi, domenica 1 settembre, sulla pista francese di Laval. Dopo i tempi di qualificazione Tornieri precede Sassi, Cagossi, Badoni e lo svedese Rydell. Alla fine delle manches è Sassi che, con 2 vittorie, si aggiudica la pole position a fianco di Badoni per la prefinale. Gli altri italiani sono schierati al 4. posto Cagossi, al 5. Pulliero, al 6. Chiodi, al 7. Saitta, al 9. Buttiero, al 10. Tornieri, al 21. Filini e al 23. Bonetti. Al via della prefinale Sassi scatta al comando, seguito da Badoni, Cagossi, Rydell, Pulliero e dal Cecoslovacco Sedlar. Mentre Sassi allunga, Cagossi al 3. giro passa Badoni, che è poi costretto a rientrare ai box per la perdita del silenziatore. Al tra-

guardo, dietro Sassi e Cagossi, arrivano in volata, Rydell, Pulliero ed uno scatenato Tornieri.

PARTENZA velocissima quella della finale, dove Sassi precede Cagossi, Rydell, il francese Lagorce e Tornieri. Al 3. giro Cagossi passa Sassi che, però, il giro successivo recupera la prima posizione e comincia ad allungare mentre alle sue spalle si è portato Tornieri, seguito da Cagossi, Rydell, Sedlar e Pulliero. Verso tre quarti di gara la lotta è tra Sassi e Tornieri, che ha riaggianciato il battistrada, e tra Cagossi e Rydell per il 3. posto. Sotto la bandiera a scacchi è Sassi a precedere Tornieri, mentre Rydell soffia a Cagossi la 3. posizione, aiutato dal carburatore del modenese autore di un vuoto all'ultima curva.

KARTING

Laval (Francia), 30 agosto-1. settembre '85

Campionato Europeo Intercontinental C 2

La classifica
1. Pietro Sassi I (Birel-Pavesi); 2. Tornieri I (All Kart-Pavesi); 3. Rydell S (Kali-Pavesi); 4. Cagossi I (All Kart-Pavesi); 5. Pulliero I (Kali-Pavesi); 6. Gailliez F (Nissag-Rotax); 7. Sedlar CS (All Kart-Rotax); 8. Badoni I (Tony-Pavesi); 9. Filini I (Tony-Pavesi); 10. Jacob F (Birel-Rotax); 11. Bonetti I (Tony-Pavesi); 12. Chiodi I (Kali-Kali); 13. Tessier F (All Kart-Minarelli); 14. Simak CS (All Kart-Pavesi); 15. Sturm F (Nissag-Rotax); 16. Tiercelin F (Tony-Ringhini); 17. Bielewicz PL (March 1-K.Z.H.); 18. Mallen F (Kali-Rotax); 19. Saitta I (Kali-Kali); 20. Buttiero I (All Kart-Pavesi); 21. Kutyna PL (Mach 1-Rotax); 22. Konopka CS (All Kart-Rotax); 23. Tibor H (All Kart-Pavesi); 24. Ferrer F (All Kart-Minarelli); 25. Wisniewski PL (Kali-Rotax); 26. Czub PL (March-Rotax); 27. Jazdzewski PL (All Kart-Rotax); 28. Orlando F (March 1-Rotax); 29. Lagorce F (Birel-Pavesi); 30. Urhofer A (Kali-Rotax); 31. Grand F (All Kart-Minarelli); 32. Dorso F (All Kart-Minarelli); 33. Reymakers B (Kali-Pavesi); 34. Frakowski PL (Kali-Rotax).

Calendario gare del 15 settembre '85

- Pista Sagittario**
Latina
● Campionato Italiano 125 Junior
- Pista Pergusa**
Pergusa (EN)
● A-C
- Pista S. Caterina**
Abbasanta (Oristano)
● A-C
- Pista Happy Valley**
Cervia (RA)
● 60 cc
- Pista dell'Adriatico**
Pescara
● A-C
- Pista Vesuvio**
Pomigliano (Na)
● A-C
- Pista Arno**
Empoli (Fi)
● A-C
- Circuito di Sutri**
Sutri (Vt)
● A-C meno FC
- Circuito di Grugliasco**
Grugliasco (Al)
● A-C-60 cc

COPPA RENAULT/A Monza gran volata finale

Capotta e poi vince

Spinelli dopo essersi ribaltato in prova ha conquistato la terza vittoria stagionale battendo d'un soffio Zambaiti

MONZA — Se il buon giorno si vede dal mattino, per Spinelli la gara doveva essere tragica. Per i problemi di assetto verificati nel primo turno, finiva poi per mettersi la vettura per cappello nel corso della seconda sessione di prove, andando a urtare le gomme alla seconda variante. Rimessa in sesto la vettura, Spinelli ha ottenuto la sua terza vittoria stagionale davanti a gente del calibro di Zambaiti e Brand. Questi ultimi due hanno lottato da par loro e solo un errore nel conteggio dei giri mancanti al termine della prima batteria, ha impedito a Brand di ottenere almeno un successo parziale. Sfortunati Gardelli, Di Rasio e Camaleo in crisi con la meccanica e fermo quasi subito Magri, che a Monza ha segnato un altro record negativo. Ultimo dato certo è che a causa dello spostamento del GP d'Europa, viene annullata la gara di coppa R. 5 inglese valida per il torneo Italiano.

1. Batteria: Scatta lesto Brand inseguito da Zambaiti e Spinelli, col resto del plotone che al solito inventa nuove traiettorie nelle strette chicane monzesi. Al secondo passaggio Zambaiti prende la testa davanti a Spinelli che ha scavalcato a sua volta Brand. In testa sono questi tre che si giocano la corsa, mentre dietro ad essi rinvengono Xella, Zaffiri, Russo, Del Fante e Gardelli, con quest'ultimo che abbandona al quarto passaggio per noie al motore, imitato da Magri. Arrivo in volata con Spinelli che precede Brand e Zambaiti.

2. Batteria: È subito Camaleo che si invola seguito da Di Rasio, Conti e Salvadori, che guida col ginocchio fasciato a seguito di una lussazione. La lotta fra i quattro è fitta di spinte, ma sempre nella regolarità. Il copione si ripete in tutti e sette i passaggi, fino a quando alla penultima tornata Di Rasio è costretto all'abbandono per rottura del motore. Sembra fatta per Camaleo, ma non fa in tempo a finire il giro che in prossimità del traguardo, il motore lo molla, permettendo così a Salvadori di vincere davanti a Conti con Camaleo che chiude mestamente la corsa.

Finale: 32 vetture al via che si avventano alla prima variante con Spinelli che precede Conti, Salvadori, e Zambaiti. Nelle retrovie è il solito caos, ma il gruppo riesce a sfilare senza intoppi. I primi due passaggi avvengono senza ulteriori problemi, ma Di Rasio, Salvadori e Meloni lascia-

no la compagnia seguiti da Xella e Accò. Il lotto di testa si assottiglia, ma Spinelli riesce a controllare gli inseguitori capeggiati da Conti, che dopo neanche un giro dall'abbandono dei piloti del gruppo di testa, è costretto alla resa. In testa si forma così un terzetto con Brand che fa l'andatura con Zambaiti tentando di riacciuffare il fuggitivo Spinelli. Il tentativo riesce solo a Zambaiti, in quanto Brand accusa problemi alla frizione e deve mollare. Ultimi due giri con Zambaiti che tenta il recupero, ma deve desistere per 19 centesimi, lasciando Spinelli solo a gioire del terzo successo stagionale.

Paolo Ciccarone

Zaffiri, a destra, ha concluso quarto a Monza. Sotto Salvadori, vincitore di una batteria, davanti a Brand terzo alla fine (FotoStudio '83)



COPPA RENAULT 5

Monza, 1 settembre 1985

Nona prova di campionato
Le classifiche

1. BATTERIA: 1. Spinelli 7 giri in 16'09"08 alla media di 158,823 kmh; 2. Brand 16'09"19; 3. Zambaiti 16'09"66; 4. Zaffiri 16'21"67; 5. Del Fante 16'21"68; 6. Xella 16'22"08; 7. Russo 16'22"09; 8. Accò 16'27"98; 9. Taruffi 16'28"23; 10. Barsi 16'40"18; 11. Giacomello 16'40"35; 12. Brogгинi 16'44"53; 13. Giusti 16'48"32; 14.

Giorgi 17'05"15; 15. Rampin 17'10"23; 16. Gibbin 17'10"80; 17. Caronni a 1 giro.

Giro più veloce: Spinelli in 2'16"81 alla media di 152,620 kmh.

2. BATTERIA: 1. Salvadori 7 giri in 16'14"24 alla media di 150,024 kmh; 2. Conti 16'14"41; 3. «Camaleo» 16'14"57; 4. Serattini 16'22"92; 5. Muccio 16'24"70; 6. Dini 16'31"71; 7. Castellana 16'32"01; 8. Passeri 16'32"31; 9. Cerulli 16'32"85; 10. Meloni 16'33"28; 11. «Archimede» 16'48"02; 12. Barilli 16'48"23; 13. Pirro 17'00"23; 14. Sperone 17'28"47; 15.



«L'avevo raggiunto»

MONZA — Le verifiche d'ufficio prolungatesi oltre il solito, non hanno impedito ai piloti di scherzare nel dopo-corsa. Abbastanza tranquillo Brand: «Ho avuto un problema alla frizione che slittava e non riuscivo a prendere i giri per cui ho dovuto solo difendermi. Per il campionato penso di avere fatto un passo avanti». Zambaiti, secondo: «Ho la coscienza a posto in quanto ho fatto tutto il possibile per prendere Spinelli, ma gli sono arrivato solo a 19 centesimi. È andata abbastanza bene tutto sommato». Infine Spinelli, il vincitore: «Ho iniziato il weekend piuttosto male, visto che mi sono ribaltato sabato. Poi in gara è andato tutto bene, con duelli belli e regolari».

■ **IRREGOLARITÀ.** A Monza si sono conosciuti, intanto, gli esiti delle verifiche alle benzine prelevate dalle vetture di Zambaiti e Brand, i primi due del campionato, a Misano. Sembra che i valori d'ottano registrati siano leggermente superiori al massimo consentito. Se la Csa li giudicherà colpevoli, i due piloti si vedranno azzerare automaticamente tutti i punti che hanno conseguito fino a oggi. Almeno così prescrive il regolamento della Coppa.

Kodermac 17'49"92; 16. Di Rasio a 2 giri.

Giro più veloce: Di Rasio in 2'16"67 alla media di 152,776 kmh.

FINALE: 1. Spinelli 13 giri in 30'01"52 alla media di 150,672 kmh; 2. Zambaiti 30'01"71; 3. Brand 30'08"59; 4. Zaffiri 30'10"16; 5. Del Fante 3'30"74; 6. Serattini 30'32"25; 7. Castellana 30'44"24; 8. Passeri 30'49"43; 9. Barsi 30'58"28; 10. Taruffi 30'58"65; 11. Broggin 31'08"49; 12. Giusti 31'15"92; 13. Giorgi 31'21"53; 14. Kodermac 31'28"49; 15. «Archimede» 31'37"14; 16. Sperone 32'00"79; 17. Russo a 1 giro; 18. Muccio a 3 giri; 19. Barilli a 3 giri; 20. Dini a 3 giri; 21. Gibbin a 3 giri; 22. Rampin a 3 giri; 23. Conti a 3 giri.

Giro più veloce: il 13. di Zambaiti in 2'16"69 alla media di 152,754 kmh.

La classifica del campionato dopo 9 gare: Zambaiti p. 80; Brand p. 73; Spinelli p. 55; Serattini p. 49; Di Rasio p. 47; Gardelli p. 46; Conti p. 45; Camaleo p. 44; Magri p. 37; Muccio p. 36; Salvadori p. 36; Del Fante p. 33; Passeri p. 28; Russo p. 22; Cerulli Irelli p. 20.

VELOCITÀ IN CIRCUITO/Le Formula a Magione

Finalmente Martini

Il romagnolo ha conquistato la prima vittoria in F. Fiat Abarth dopo due anni di attività. Solito Vismara in F. 2000

MAGIONE — Un pomeriggio intenso ha caratterizzato la ripresa dell'attività dell'autodromo di Magione dopo le ferie estive, anche se con un numero di concorrenti piuttosto striminzito, limitato ad un'ottantina di piloti suddivisi nelle varie formule.

F. FIAT ABARTH — La nona gara di campionato della Formula Fiat Abarth ha visto ancora una volta salire sul podio il napoletano Maurizio Arfè, anche se questa volta senza poter vantare il successo assoluto, che è andato invece meritatamente al giovane romagnolo Mauro Martini, giunto finalmente alla sua prima vittoria dopo due stagioni di gare. Arfè, con i sei punti incamerati, è sempre più vicino al titolo finale, avendo ben quattordici lunghezze sull'immediato inseguitore. A quota 37 punti è salito, infatti, Martini che ha potuto scavalcare Giombini, in questa occasione piuttosto sfortunato per essere incappato in un incidente con Monini quando si trovava in testa alla gara. Dopo le prime due batterie vinte rispettivamente da Giombini e da Monini senza particolari emozioni, la finale ha vissuto invece attimi palpitanti. Giombini è scattato prontamente in testa seguito dallo spoletino Monini, deciso a far bella figura davanti al proprio pubblico. Martini e Arfè, subito a ruota dei primi due conduttori, chiudevano il gruppetto di testa. Monini dopo pochi giri alla staccata della curva del Traliccio agganciava Giombini mandandolo in testa-coda. Con il musetto alzato, Monini riusciva a continuare in testa ancora per un paio di giri, poi si è dovuto fermare ai box per farsi togliere il musetto. Passava a condurre Martini che riusciva a contenere fin sul traguardo gli attacchi di Arfè. Giombini dopo l'incidente concludeva quarto dietro a un regolare Arienti felice di aver assaporato la gioia del podio. A cinque giri dal termine Monini si ritirava per problemi sorti in seguito all'urto di inizio gara.

FORMULA ITALIA — Fra le diciannove vetture schierate nella gara di Magione ha scattato Cherubini in testa dal primo all'ultimo giro. Il più serio contendente del pilota di Montepulciano, il fiorentino Fabiani, è partito solo dalla sesta fila per problemi di assetto, e quindi il secondo posto finale lo ha acccontentato piena-

mente. Il grande recupero di Fabiani è stato favorito da una serie di incidenti, fra i quali è incappato Caneva per un dritto proprio nelle ultime battute quando occupava saldamente la seconda posizione. In testa alla classifica del Trofeo Cherubini allunga le distanze su Fabiani distaccato di venti punti. In gara c'era anche il cantante Paul Mazzolini, alias Gazebo: ha terminato in dodicesima posizione per una serie di problemi di tenuta della vettura.

FORMULA PANDA — Nella settima prova del campionato splendida affermazione di Carabelli che alla guida della sua Ermolli è stato sempre al comando. Di una bella lotta si sono resi protagonisti gli inseguitori Sandonà (Tatuus), Musani (Moschel) e Quartero (Ermolli). Alla fine ha prevalso Musani in volata su Sandonà.

FORMULA 2000 — Un po' sotto tono l'ottava prova della Formula 2000 con solo dieci vetture presenti. Certo che l'andamento del Trofeo, con il predominio incontrastato di Vismara, scoraggia quanti possono nutrire ambizioni di ben figurare. Il cliché di questa stagione è stato conferma-

Martini, a lato, a Magione ha ottenuto la prima vittoria in F. Abarth. Sotto, Carabelli si è imposto invece in F. Panda
(FotoStudio '83)

to a Magione con l'ennesima vittoria del pilota bergamasco. Alle spalle di Vismara, Mendis e Betti si sono classificati nell'ordine al secondo e terzo posto, in una gara che li ha visti mantenere sempre le stesse posizioni acquisite dalla partenza.

AUTO STORICHE — Nella gara delle auto storiche ha prevalso Vittorio Negri con la Brabham Junior, seguito da Repetto. Di un bel duello sono stati autori Galascio e Tenconi alla guida rispettivamente di una Fiat Taraschi Junior e di una Stanguellini Junior.

Fernando Morandi

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Magione, 1 settembre 1985

Corse a Magione

Le classifiche

FORMULA FIAT ABARTH

1. BATTERIA: 1. Giombini 19 giri in 17'19"78 alla media di 108,542 kmh; 2. Marcheselli 17'23"87; 3. Arfè 17'24"04"; 4.

Barlassina 17'25"77; 5. Violet 17'29"55; 6. Califano 17'42"10; 7. Paoli 17'42"45; 8. Ferrari 17'42"66; 9. Boeris 17'51"43; 10. Sacco 17'55"76; 11. Nonnato 18'07"45; 12. Ritrovato a 1 giro.

□ Giro più veloce: Arfè in 54"06 alla media di 109,878 kmh.

2. BATTERIA: 1. Monini 19 giri in 17'22"61 alla media di 108,248 kmh; 2. Martini 17'25"85; 3. Arienti 17'26"33; 4. Montani 17'26"90; 5. Erbacci 17'32"39; 6. Zucchini 17'44"89; 7. Drudi 17'48"26; 8. Scorpione 17'48"82; 9. Marchio 17'51"74; 10. Marrelli 18'20"10; 11. Accattoli a 3 giri.

□ Giro più veloce: Monini in 54"03 alla media di 109,939 kmh.

FINALE: 1. Cherubini 43 giri in 39'23"18 alla media di 108,083 kmh; 2. Arfè 39'23"37; 3. Arienti 39'27"13; 4. Giombini 39'30"81; 5. Violet 39'47"07; 6. Drudi 39'49"56; 7. Ferrari 39'49"86; 8. Paoli 39'53"46; 9. Califano 40'14"97; 10. Boeris 40'16"94; 11. Scorpione a 1 giro; 12. Marchio a 1 giro; 13. Monini a 6 giri; 14. Marcheselli a 9 giri; 15. Montani a 10 giri; 16. Zucchini a 10 giri; 17. Erbacci a 14 giri.

□ Giro più veloce: Monini in 54"10 alla media di 109,797 kmh.

FORMULA ITALIA

FINALE: 1. Cherubini 15 giri in 14'34"59 alla media di 101,876 kmh; 2. Fabiani 14'43"57; 3. Soravito 14'45"58; 4. Magliveras 14'46"25; 5. Saccutelli 14'50"28; 6. Caneva 14'51"16; 7. Smecca 15'16"95; 8. Naretto 15'17"07; 9. Quattromoni 15'19"64; 10. Chionni 15'26"11; 11. Bianchi 16'01"76; 12. Mazzolini a 1 giro; 13. Ciccarelli a 1 giro; 14. Bizzarro a 3 giri; 15. De Benedetti a 4 giri; 16. Bassetti a 6 giri.

□ Giro più veloce: Saccutelli in 57"07 alla media di 104,083 kmh.

FORMULA PANDA

FINALE: 1. Carabelli (Ermolli) in 32 giri in 31'44"90 alla media di 99,785 kmh; 2. Musani (Moschel) 31'50"62; 3. Sandonà 31'50"85; 4. Borghetti (Ln) 31'58"67; 5. Caprotti (Tatuus) 32'01"67; 6. Aghemio (Tatuus) 32'06"49; 7. Perego (Crs) 32'06"62; 8. Botta (Verduci) a 1 giro; 9. Lunghi (Ermolli) a 1 giro; 10. Cravero (Ermolli) a 1 giro; 11. Logoluso (Crs) a 1 giro; 12. De Bellis (Ln) a 1 giro; 13. Ghazzaqui (Tatuus) a 1 giro.

□ Giro più veloce: Musani in 58"82 alla media di 100,985 kmh.

FORMULA 2000

FINALE: 1. Vismara (Ralt RT/3) 31 giri in 27'15"85 alla media di 112,565 kmh; 2. Mendis (Ralt RT/3) 27'20"54; 3. Betti (Dallara 382) 27'22"36; 4. Pierlorenzi (Ralt RT/3) 28'00"26; 5. Ridolfi (Ralt RT/3) 28'03"61; 6. Mollicchi (Argo Toyota) a 1 giro; 7. Zullo (Martini A.R.) a 1 giro; 8. Benusiglio (Ralt RT/3) a 2 giri; 9. Vita (Arno 383 A.R.) a 16 giri.

□ Giro più veloce: Betti in 52"01 alla media di 114,209 kmh.

AUTOSTORICHE

Gts 1960 - Classe oltre 2000: 1. Lado (Jaguar) 20'59"80; 2. Serugeri (A.R. Giulia Spyder) a 3 giri.

Sport corsa ante 1960 - Classe 1450: 1. Galascio (Fiat Taraschi) a 1 giro; 2. Tenconi (Stanguellini) a 1 giro.

Sport corsa post 1960 - Classe 1450: 1. Negri (Brabham F. Junior); 2. Repetto (Brabham F. Junior).

□ Giro più veloce: Repetto in 01'00"00 alla media di 99,000 kmh.

Sport corsa post 1960 - Classe 2000: 1. Milani (Merijn Sport).



VELOCITA' IN CIRCUITO/In 130 a Vallelunga

Mucciolo brasileiro

Effettuate ben 8 gare nel Challenge Ina. La vittoria assoluta è stata colta dal giovane Carlos con una Ralt Rt3

VALLELUNGA — Ben sei delle otto gare in programma vinte dall'autore della «pole position», e quasi tutte sviluppatasi in maniera prevedibile, rischiano di far diminuire l'interesse degli spettatori e di vanificare i notevoli sforzi che la Salerno Corse sostiene per promuovere il suo «Challenge Ina». Caratteristica peculiare delle gare club dovrebbe essere una elevata combattività che dia vita a gare spettacolari ed incerte sino al termine. La scelta di ammettere vetture di tutti i tipi (anche con omologazione scaduta) che gli appassionati dirigenti della scuderia campana hanno fatto, è indubbiamente la migliore e l'unica in sintonia con lo spirito di queste gare, solo che riuscire a formare degli schieramenti omogenei in grado di dare spettacolo, (in questa occasione si è pescato fra centotrenta piloti verificati, appartenenti a quattordici gruppi o categorie varie con ben trenta classi di cilindrata), è un'impresa titanica, per chiunque). Vincitore assoluto è stato il giovane brasiliano Carlos Alberto Mucciolo uno tra i primi a frequentare la scuola di pilotaggio federale Csaì, che è sbarcato in Italia per cercare gloria nelle competizioni.

NEL SUO raggruppamento, riservato a tutte le formule, Mucciolo, al volante di una efficace Ralt Rt3 di F. 3 del team Bafaro, approfitta della giornata sfortunata del favorito Baldini per tenere a bada Santelli in rimonta dopo una brutta partenza. Terzo posto per la F.2000 di Nardozi. Detto della gara, che ha espresso l'assoluto della giornata, vediamo gli altri raggruppamenti. Nel primo, riservato ai gruppi N e 3 (1150 e 1300), fuga del terzetto Broccolini, Pasquazi e Gallo, tutti su Fiat X1/9. Una ammucchiata al tornante, al secondo passaggio, sgrana il gruppo fino al termine: vittoria dunque per Broccolini e buon quinto posto finale per Del Pozzo, che era partito per ultimo. La seconda corsa (gruppi A e B — 1600 e 2000 — e gruppi 2 e 4 1300) è un monologo di Giuseppe Visconti e della sua Alfa Sprint 1300: infastidito all'inizio della gara solo dalla Fiat 128 di Munzi, non ha difficoltà a regolare Palumbo e Sellitti, che avevano fatto il vuoto dietro a loro. Nella terza gara (Gruppi 1/1300, N e 3/1600, 2000 e 2500) vittoria di Santarbio con l'Alfetta Gtv. Ad approfittare della pessima partenza e del ritiro di Maggio, era Casciola

tallonato, per tutta la gara, dalla veloce Peugeot 205 di Abbandonato. Se le gare precedenti sono state un monologo dei vincitori, la «quarta» ha subito la «dittatura» della Metro di Gunnella. Al termine reclamo tecnico di Novello e Cuomo (entrambi su 127). Risultato: fuori entrambi, il primo per le bielle ed il secondo per il cambio. Dopo la gara delle monoposto con l'assoluto di Mucciolo, vittoria senza problemi per la Ritmo 1600 gr.2 di Fiorillo su Lanfri (Scirocco) che soffiava la piazza d'onore, proprio all'ultimo, alla Beta Montecarlo di Di Giuseppe.

NELLA GARA delle vetture Sport prendono subito il largo Comegna, Nucera e Scavello, tutti su Osella 2000, con Nucera che tenterà in ogni modo di togliere la vittoria a Comegna. Partenza ripetuta dopo due giri nell'ultima gara della giornata, per rimuovere le vetture di Belmonte e Liguri e somma dei tempi delle due frazioni, con vittoria di Celentano su Ritmo 1150 di gruppo 2.

Roberto Argenti

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Vallelunga, 1 settembre 1985

4. prova Challenge Ina

Le classifiche.

1. GARA

Gruppo N. (1150-1300) - Gruppo 3 (1300): 1. Broccolini (Fiat X1/9) 13'34"68, alla

Scavello, a lato in difficoltà sull'erba con la sua Osella, alla fine è giunto quarto. Sotto, Nucera secondo (FotoStudio'83)



media di 88,555 kmh; 2. Pasquazi (Fiat X1/9) 13'39"76; 3. Gallo (Fiat X1/9) 13'41"75; 4. Rea (A 112) 13'44"73; 5. Del Pozzo (Talbot Samba) 13'49"71; 6. Tomassetti (A 112) 14'01"31; 7. Torbi (Fiat 127) 14'01"45; 8. Minelli (A 112) 14'03"22; 9. D'Amico (Alfa Romeo Duetto) 14'04"03; 10. Signorini (Fiat 127) 14'12"18; 11. Boccia (A 112) 14'18"97; 12. Mazza (Fiat 127 S) a 1 giro; 13. Manzi (Fiat X1/9) a 1 giro; 14. Iacono (Fiat 127 S) a 1 giro; 15. Sabatino (Talbot Samba) a 5 giri; 16. Duro (Fiat X1/9) a 5 giri; 17. Solimene (Fiat X1/9) a 1 giro.

□ **Giro più veloce:** il 2. di Broccolini in 10'04"90, alla media di 92,635 kmh.

2. GARA

Gruppo A (1600-2000) - Gruppo B (1600-2000) - Gruppo 4 (1300) - Gruppo 2 (1300): 1. Visconti (Alfasud S) 12 giri in 12'16"97, alla media di 97,893 kmh; 2. Palumbo (VW Golf GTI) 12'24"86; 3. Sellitti (Alfasud S) 12'28"95; 4. Di Palma (Beta Montecarlo) 12'46"56; 5. Sperati (Fiat 128) 12'47"96; 6. Sanpietro (Alfa Romeo Zagato) 12'56"92; 7. Baronci (Ford Escort) 13'19"82; 8. Mittiga (Fiat 128) 13'21"19; 9. Loffredo (Fiat X1/9) a 1 giro; 10. Vecchiotti (Fiat X1/9) a 1 giro; 11. Decina (Fiat X1/9) a 1 giro; 12. Munzi (Fiat 28) a 2 giri; 13. Autorino (Fiat Abarth) a 2 giri; 14. Ruggeri (Alfasud S) a 4 giri; 15. Sperati (Lancia) a 5 giri.

□ **Giro più veloce:** il 2. di Visconti in 1'00"25, alla media di 99,748 kmh.

3. GARA

Gruppo N (1600-2000-2500) - Gruppo 3 (1600-2000) - Gruppo 1 (1300): 1. Santarbio (Alfetta Gtv) 12 giri in 12'56"71, alla media di 92,884 kmh; 2.

Casciola (Bmw 323 i) 13'09"40; 3. Abbandonato (Peugeot Gti) 13'11"40; 4. Febraro (Talbot) 13'28"41; 5. Iannuzzi (Fiat X1/9) 13'29"11; 6. Sileo (VW Golf Gti) 13'32"34; 7. Belmonte (Fiat Ritmo) 13'41"85; 8. Lo Popolo (Simca R2) 13'45"37; 9. Palumbo (Alfasud T) 13'46"42; 10. «Kamas» (Fiat Ritmo 105) 14'04"83; 11. Gherardi (Simca R2) a 1 giro; 12. Fiordelisi (Fiat X1/9) a 1 giro.

□ **Giro più veloce:** il 2. di Santarbio in 1'03"96, alla media di 93,996 kmh.

4. GARA

Trofeo Mg Metro - Gruppo A (1000-1150) - Gruppo 5 (1000): 1. Gunnella (Mg Metro) 12 giri in 12'25"56, alla media di 96,765 kmh; 2. Milano (A 112) 13'15"34; 3. Cardinali 13'15"95; 4. D'Antuono 13'16"41; 5. Franzese 13'21"15; 6. Cesarano (A 112) 13'21"62; 7. Cuomo 13'23"79; 8. Colucci (A 112) 13'26"72; 9. Buono 13'28"16; 10. Novello a 1 giro; 11. Serafini; 12. Sergio; 13. Marzaiuolo (Panda 45); 14. Pepe; 15. Pochini (A 112) tutti a un giro; 16. Parisi (Panda 45) a 4 giri; 17. D'Amaro (A 112) a 4 giri; 18. Giordano a 5 giri. Tutti gli altri su Fiat 127.

□ **Giro più veloce:** il 2. di Gunnella in 1'01"11, alla media di 98,380 kmh.

5. GARA

Tutte le formule: 1. Mucciolo (Ralt Rt 3) 12 giri in 10'28"96, alla media di 114,704 kmh; 2. Santelli (Ralt Rt 3) 10'29"48; 3. Nardozi (Ralt Rt 3) 11'06"42; 4. Colucci (Ralt Rt 3) 11'09"25; 5. Macellari (De Santis) a 1 giro; 6. Doti (Fiat) a 1 giro.

□ **Giro più veloce:** il 12. di Santelli in 50"93, alla media di 118,044 kmh.

6. GARA

Gruppo 2 (1400-1600-2000) - Gruppo 4 (2000) - Gruppo 5 (1600) - Gruppo A (2500): 1. Fiorillo (Ritmo 75) 12 giri in 11'48"71, alla media di 101,796 kmh; 2. Lanfri (VW Scirocco) 11'52"19; 3. Di Giuseppe (Beta Montecarlo) 11'54"82; 4. Varese (Fiat Ritmo 75) 12'07"64; 5. Cuomo (Ritmo 65) 12'13"49; 6. Stanco (Escort) 12'23"41; 7. Gambini (Bmw 2002) 12'30"28; 8. Carbone (Ritmo 65) 12'36"29; 9. Cirami (Alfa Romeo Gtv) a 1 giro; 10. Lazzari (Opel Kadett) a 1 giro; 11. Pisani (VW Scirocco) a 1 giro; 12. Rosciglione (Alfa Romeo Duetto) a 1 giro; 13. Nucera (Ritmo 65) a 2 giri; 14. Tarulli (Renault 5) a 2 giri; 15. Dociani (Ritmo 75) a 4 giri; 16. Alfano (Bmw 323) a 6 giri.

□ **Giro più veloce:** il 6. di Fiorillo in 58"01, alla media di 103,637 kmh.

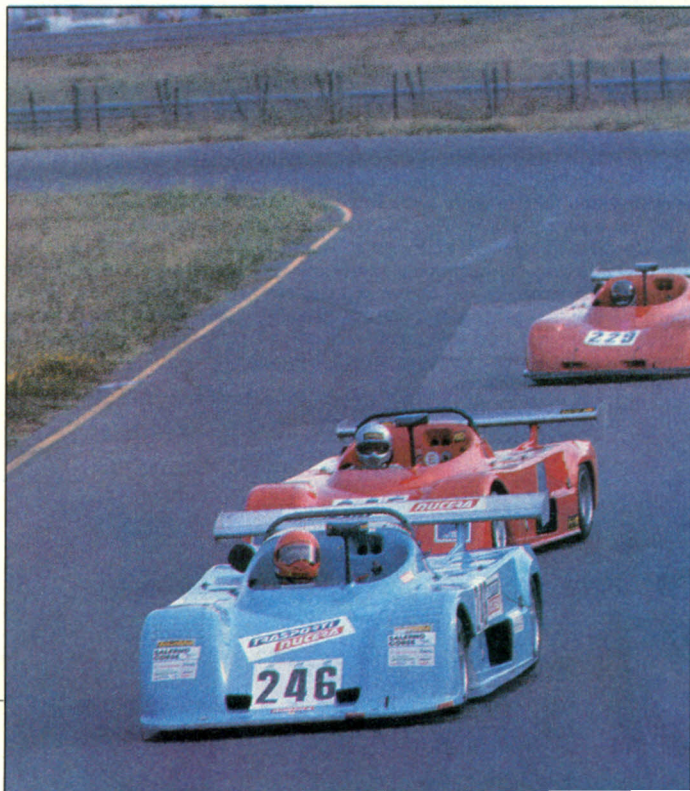
7. GARA

Tutte le sport: 1. Comegna (Osella Pa/7) 12 giri in 10'37"33, alla media di 113,197 kmh; 2. Nucera (Osella Pa/8) 10'39"08; 3. Scavello (Osella Pa/9) 10'51"01; 4. «Oliviero» (Ams) 11'25"36; 5. Pezzolla (Osella Pa/3) 11'30"38; 6. Romeo Nunzio (Osella Pa/7) 11'57"40; 7. Moschini a 1 giro; 8. Potenza a 7 giri; 9. Cupelli (Lola T/296) a 9 giri.

□ **Giro più veloce:** il 2. di Nucera in 51"15, alla media di 117,537 kmh.

8. GARA

Gruppo 2 (1000-1150) - Gruppo 5 (700-1300-1400): 1. Celentano (Ritmo) 12 giri in 12'48"86, alla media di 93,832 kmh; 2. Di Fulvio (Fiat 128) 13'01"47; 3. Spedalieri (Ritmo) 13'04"90; 4. Esposito 13'13"54; 5. Belli 13'22"48; 6. Pendenza 13'52"97; 7. Francese 13'53"19; 8. Coppola 13'54"11; 9. Follieri a 4 giri; 10. Cirella a 5 giri. Tutti gli altri su Fiat 126.



SALITE/Nonostante l'assenza di alcuni big

Piano Zucchi al pepe

Disertata da Rosolia e Grimaldi la gara siciliana è stata comunque combattuta. Baribbi ha superato un risorto Canino

PIANO ZUCCHI —L'assenza dei due «big» delle cronoscalate siciliane, Rosolia e Grimaldi, non ha affatto tolto interesse alla nona edizione della «Collesano-Piano Zucchi», dodicesima prova del Campionato italiano della montagna. A dare «pepe» alla manifestazione organizzata dalla pro loco Collesano ci hanno infatti pensato Ezio Baribbi ed Alfio Canino, il cui duello ai vertici è stato esaltante. Il bresciano correva infatti per la prima volta su questo percorso lungo (13 km) ed impegnativo, mentre Canino doveva dimostrare di essere ancora quel pilota vincente che, due anni prima della interruzione dell'attività agonistica dovuta ad un delicato intervento chirurgico, tutti conoscevano. Anche lui comunque, non aveva dalla sua una perfetta conoscenza del tracciato, dal quale mancava dall'81. Il risultato delle prove ufficiali è stato confermato in gara, dove Baribbi è risultato il più veloce, seppur di un secondo, sul generoso Canino, che però ha riportato una ventata di interesse nelle «cronoscalate siciliane», dando una grossa soddisfazione alla sua scuderia, l'Aspromonte, già alla quarta gara dopo il rientro. Staccato di 6" segue in classifica Giovanni Cassibba, ormai affiatatosi con la sua Osella 2000, che potrà dargli ulteriori soddisfazioni, mentre «Arriva» si è dovuto accontentare del quarto posto, penalizzato da un assetto «ballerino» che gli ha causato un «diritto» in un tornante.

Gino Caci, quinto, non poteva far meglio, essendo stato costretto a correre quasi tutta la gara senza frizione, rottasi già dopo un chilometro. In classifica generale seguono Beppe Licata, su Ams 1300, Patané (Osella 1600), Virzi, primo nel gruppo 5 con la Porsche, Iara (Ats 1300) e Pellerito, ottimo decimo e primo di Gruppo B con la Porsche 911 curata da Filippone, nel gruppo A «Dino» ha avuto la meglio per pochi centesimi su Picciurro, che ha rotto il cambio a pochi metri dell'arrivo, mentre fra le vetture di serie dopo l'uscita di strada di La Delfa, si è imposto Laganà, su Renault 5 Gt. Negli altri gruppi si sono registrati i successi di Vaccaro (gr. 2), D'Anca (gr. 3). Guagliardo (gr. 4) e del già citato Virzi nel 5. Dopo la Collesano-Piano Zucchi la classifica del Campionato italiano vede ancora nelle prime posizioni Nataloni e Jaocangeli, rispettivamente a quota

90 e 84 ed entrambi assenti in questa gara seguiti da Baribbi con 65. La prossima gara in calendario è la Coppa Nissena.

Pietro Libro

SALITA

Collesano, 1 settembre 1985

9. Collesano-Piano Zucchi
12. prova Campionato italiano della montagna

Le classifiche

Assoluta: 1. Ezio Baribbi (Osella Bmw) 7'23" alla media di 104,438 kmh; 2. Canino (Osella Bmw) 7'29"28; 3. Cassibba (Osella Bmw) 7'35"23. 4. «Arriva» (Osella Bmw) 7'40"21; 5. Caci (Osella Bmw) 7'50"47; 6. Licata (Ams 1300) 8'05"65; 7. Patané (Osella 1600) 8'19"84; 8. Virzi (Porsche 911) 8'22"56; 9. Iara (Ats 1300) 8'29"74; 10. Pellerito (Porsche 911) 8'38"88.

GRUPPO N

Classe 1000: 1. Lo Faso 10'46"95; 2. Lo Bue 10'59"22; 3. Aiello (Fiat Uno) 10'50"45 (tutti gli altri su Fiat Panda).

Classe 1150: 1. Giuliano 9'49"75; 2. Meli 9'55"33; 3. Saluto 9'59"74; 4. Prinziavalli (Fiat 127) 10'00"85; 5. Parisi 10'27"76; 6. Cicero 10'32"12; 7. «Hogan» 10'37"64; 8. Mazzara 10'43"32 (tutti gli altri su Fiat A112).

Classe 1300: 1. Scattareggia 9'53"52; 2. Martorana 10'07"15; 3. Perrone 10'08"29; 4. Lipari 10'14"01 (tutti su Talbot Samba).

Classe 1400: 1. Antonino (Alfasud) 10'03"98 media 77,486 Kmh.

Classe 1600: 1. Castro (Talbot Samba) 9'26" media 82,864 kmh; 2. Tusa (Golf) 9'27"73; 3. Landolina (Ford Escort) 9'30"46; 4. Vinciguerra (Alfasud) 9'40"35; 5. Bonetti (Ritmo) 9'49"47; 6. Morici (Escort) 10'04"05; 7. Triolo (Alfasud) 10'10"92.

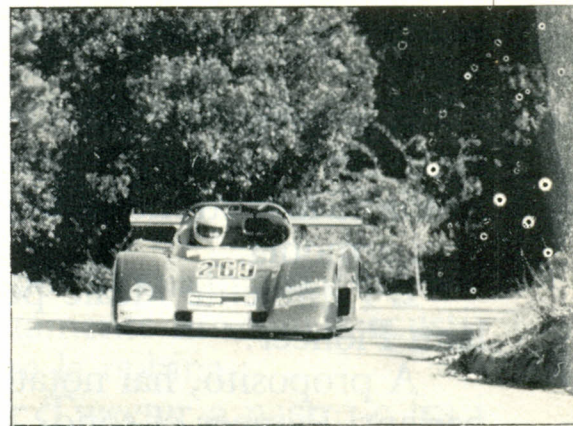
Classe 2000: 1. Laganà 9'15"56 media 84,239 kmh; 2. Caruso 9'16"08; 3. Racalbutto 9'17"52; 4. Di Lorenzo (Ritmo) 9'20"60; 5. Costa 9'33"88; 6. Giuffrida (Kadett) 9'37"31; 7. Batacchi (Ritmo) 9'43"24; 8. Caranna (9'54"39; 9. La Franca 10'21"44; 10. Di Pasquale (Renault 11 Turbo) 10'33"00 (tutti gli altri Renault 5 Gt).

Classe 2500: 1. Mario Gianni (Escort) 9'42"78 media 80,304.

GRUPPO 3

Classe 1300: 1. Mirici Kappa 9'55"93

A lato l'Osella Bmw di Canino giunta seconda dietro a Baribbi con un distacco di oltre un secondo
(FotoLibro)



media 78,562 kmh; 2. Gerbino 10'15"85; 3. Gurcio 10'59"51; 4. Venticinque 11'39"31 (tutti su Fiat X1/9).

Classe 2000: 1. D'Anca (Beta Montecarlo) 9'36"77 media 81,141 kmh.

Classe oltre 2000: 1. Amodè (Porsche 911 Sc) 10'49"82 media 72,019 kmh.

GRUPPO A

Classe 1000: 1. Iachetta (Fiat 127) 11'49"39 media 65,972 kmh. **Classe 1150:** 1. Sciacca (Fiat 127) 9'23"87 media 82,997 kmh; 2. Marchese 9'25"19. 3. Zamparzi 9'29"44; 4. Galipò (Fiat 127) 9'33"02; 5. Ganci (9'35"23; 6. Guarino 9'46"80; 7. Polizzi (Fiat 127) 9'49"11; 8. «Laser» 9'49"23; 9. Conti 9'51"05; 10. Romano (Fiat 127) 9'58"66; 11. Baladamenti (Fiat 127) 10'06"81. 12. Provenzano 10'19"47; 13. Lucà 10'37"29; 14. Gerbino 10'45"74; 15. Armando 13'19"12 (tutti gli altri su A112).

Classe 1300: 1. Pavone (Alfasud) 9'47"02 media 79,724 kmh.

Classe 1600: 1. Premiatì (Talbot Ti) 9'09"96 media 85,097 kmh; 2. Tramontana 9'11"42; 3. Lucisano 9'22"71; 4. Valenza 9'27"61; 5. Lo Burgio (Alfasud) 10'41"48 (tutti gli altri su Golf).

Classe 2000: 1. «Dino» 9'02"24 media 86,308 kmh; 2. Palmisano 9'06"78; 3. Furnari 9'24"56; 4. Baiamonte 9'25"47; 5. Sardinia 9'41"72 (tutti su Ritmo).

Classe 1400: 1. Franco Messina 9'25"76 media 82,720 kmh; 2. «Fox» 9'55"42; 3. Longo (Renault 5) 11'02"77 (gli altri su Alfasud).

Classe 2500: 1. Picciurro (Alfetta) Gtv 6) 9'02"64 media 86,245 kmh.

Classe 2500: 1. Spinelli 11'07"38 media 70,124 kmh; 2. Cassara 11'19"84 (tutti su Giulietta Turbo diesel).

GRUPPO 2

Classe 700: 1. Crea 9'56"69; 2. Lamantia 10'15"80 (entrambi su Fiat 126).

Classe 1000: 1. Severino 10'03"85 media 77,502 kmh; 2. Agosta 11'14"76 (entrambi su Fiat 127).

Classe 1150: 1. Sottile (Fiat 128) 9'20"92 media 83,434 Kmh; 2. Borella (Ritmo)

9'22"97; 3. Cirrito (Fiat 127) 9'31"84; 4. Viconetto (A112) 11'06"82.

Classe 1300: 1. Cassaniti (Simca R2) 9'28"02 media 82,391 kmh; 2. Bartolotta (Fiat 128) 9'29"45; 3. Grimaldi (Fiat 128) 9'40"24; 4. Cappello (Alfasud) 9'40"86; 5. Rotolo (Simca R2) 10'11"23; 6. Bonura (Fiat 128) 10'58"54.

Classe 1400: 1. Russo (Fiat Ritmo) 9'48"27 media 79,555 kmh.

Classe 1600: 1. Pellitteri (Fiat Ritmo) 9'38"72 media 80,868 Kmh; 2. Perez (Golf) 9'52"50.

Classe 2000: 1. Vaccaro (Opel Kadett) 9'18"31; 2. Cirrito (Escort) 9'30"31; 3. Sutura (Fiat 131) 10'07"00.

Classe 2500: 1. Drago 10'26"70 media 74,676 kmh; 2. Gambino 10'33"66 (entrambi su Talbot Lotus).

GRUPPO B

Classe 1300: 1. Valenza (Fiat X1/9) 9'57"87 media 78,277 kmh.

Classe 1600: 1. Sottile 9'34"28 media 81,493 kmh; 2. Aiuto 9'54"65; 3. Guagliardo 10'26" (tutti su Fiat X1/9).

Classe 2000: 1. Naselli (Beta Montecarlo) 9'38"93 media 80,838 kmh.

Classe 2500: 1. Panebianco 8'58"20 media 86,956 kmh; 2. Valenzian 8'58"49 (tutti su Opel Ascona 400).

Classe 3000: 1. Pellerito 8'38"88 media 90,194 kmh; 2. Bellomare 8'43"87; 3. Pelicone 9'00"15 (tutti su Porsche 911).

Classe oltre 3000: 1. Barraja 8'46"56 media 88,878 kmh; 2. Comito 8'48"05 (tutti su Porsche 930 T).

GRUPPO 4

Classe 1300: 1. Lamantia 10'08"98 media 76,849 kmh; 2. Lo Bello 10'09"74 (Fiat X1/9).

Classe 1600: Di Cristofalo (Fiat X1/9) 11'12"07 media 69,636 kmh.

Classe 2000: 1. Cordo 8'8"20 media 86,956 kmh; 2. Condina 9'10"85 (tutti su A.R. Duetto).

Classe 3000: 1. Guagliardo 8'50"00 media 88,301; 2. Vella 9'01"52 (tutti su Porsche 911).

GRUPPO 5

Classe 700: 1. Manna 9'27"09 media 82,526 Kmh; 2. Carlino 9'30"45; 3. «Gimmi» 9'37"12; 4. Arduino 9'38"57. 5. Rubino 11'01"86; 6. Cravotta 11'51"07 (tutti su Fiat 126).

Classe 1000: 1. Tranchida 9'20"15 media 83,549 kmh; 2. Morreale 12'53"32 (tutti su A112).

Classe 1400: 1. Mannino (Ritmo) 9'17"00 media 84,021 kmh; 2. Irato (Fiat 128) 9'30"37; 3. Lombardo (Fiat X1/9) 10'20"16.

Classe 1600: 1. Gagliano (Escort) 9'23"04 media 83,120 kmh; 2. Seminara (Fiat 128) 10'40"75. **Classe 2500:** 1. Pitarresi 9'42"59 media 80,330 kmh; 2. «Ittag» 11'23"15 (tutti su Porsche 911 Sc).

Classe 3000: 1. Virzi 8'22"56 media 93,123 kmh; 2. Mazzola 9'04"26; 3. Ragusa 9'23"59 (tutti su Porsche 911 Sc).

GRUPPO 6

Classe 1000: 1. Anelli (Ams) 8'41"12 media 89,806 kmh.

Classe 1300: 1. Licata (Ams) 8'05"65 media 96,365 kmh; 2. Iara (Ats) 8'29"74.

Classe 2000: 1. Baribbi (Osella PA 10 Bmw) 7'28"11 media 104,438 kmh; 2. Canino (Osella PA9 Bmw) 7'29"28; 3. Cassibba (Osella PA 9 Bmw) 7'35"23; 4. M. Arriva (Osella PA9 Bmw) 7'40"21; 5. Caci (Osella PA9 Bmw) 7'50"47.

«Vittorie sì, titolo no»

ALLA SUA PRIMA partecipazione alla Collesano-Piano Zucchi, Ezio Baribbi si è rivelato subito vincente. «Non posso che essere contento per questa vittoria», ha riferito il pilota bresciano. «Considerando anche che ho fatto dei piccoli errori di valutazione, dovuti alla non perfetta conoscenza del tracciato. Addirittura nel penultimo tornante stavo per girarmi. Pur essendo il mio tempo lontano dal record di Rosolia, lo considero buono, viste le diverse condizioni dell'asfalto e la mia conoscenza del percorso. Domenica prossima disputerò la Coppa Nissena, ma pur essendo risalito nella classifica di Campionato italiano con questa vittoria, il titolo non rientra nei miei programmi, tant'è che salterò anche la Cefalù-Gibilmanna».

Con una prestazione maiuscola il giarrese Alfio Canino ha conquistato un secondo posto che vale una vittoria: «Sono soddisfattissimo di questo secondo posto, conquistato con molta fatica, anche fisica, considerato il mio poco allenamento. La macchina è andata nel migliore dei modi. Ho tirato quanto ho potuto anche perché l'ultima volta che avevo corso a Collesano era stato nel 1981 e questo percorso è molto difficile da imparare a memoria». □

SALITA/AI Città di Verucchio

Ancora Tambone

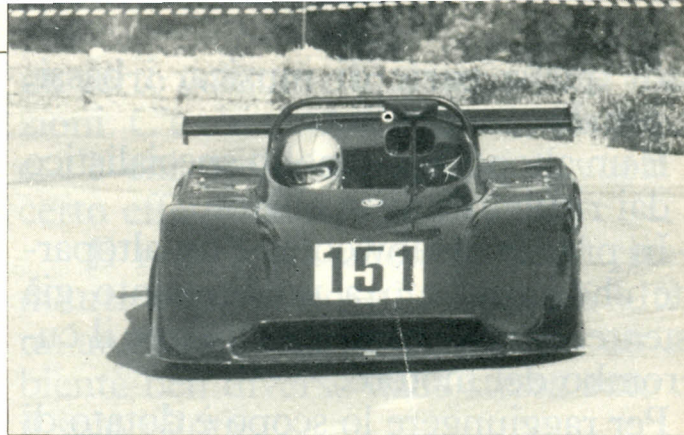
Il pilota è tornato a vincere in Romagna ripetendo il successo della Predappio

VERUCCHIO - La Romagna, col Sangiovese e le sue piadine è diventata ormai terra di conquista per Giuseppe Tambone. Dopo il successo ottenuto alla Predappio-Rocca delle Caminate, il pilota dell'Osella Ram è ritornato alla vittoria nella seconda salita Città di Verucchio, senza però infrangere il record ottenuto da Calella nella scorsa edizione. Senza alcuna sbavatura la gara di Tambone, che nella prima salita finiva secondo staccato di soli 15 centesimi da Franco Pilone, mentre al terzo e quarto posto giungevano più staccati Braconi e Caliceti. Nella seconda manche, qualche problema ha creato una chiazza d'olio, peraltro coperta di filler, provocata dal capotamento della Golf di Zaghini avvenuto nell'ultima curva prima del traguardo.

Nonostante questo inconveniente, Tambone otteneva il miglior crono in 1'41"69 facendo segnare un assoluto di 3'24"91 contro il 3'26"29 ottenuto da Pilone, che giungeva così secondo. Molto serrata la lotta per le posizioni di rincalzo con Caliceti terzo, Casasola quarto davanti a Braconi staccato di un solo centesimo di secondo. Nella rincorsa per la vittoria finale, purtroppo sono mancati Scola e Fagioli, che dopo la prima manche avevano accusato qualche problema ed hanno quindi rinunciato alla seconda salita. Come sempre, da rilevare la bella prestazione di Demetrio Panzeri alla guida della Dallara X1/9, ormai incontrastato dominatore del gruppo 5 e decimo assoluto, nonostante sia stato tra quelli maggiormente danneggiati dall'olio lasciato dalla Golf di Zaghini. Nel gruppo N, vittoria di «Padimatteo» con l'Alfetta GT6 davanti a Franceschetti con la Ritmo 130, ha fatto l'assoluto in gruppo A davanti all'altra Ritmo 125 di Campori, mentre nel gruppo 2 ce l'ha fatta senza alcun problema Cornello sulla Vw Scirocco Gti. Pochi al via nel gruppo 4 con Dal Ben vincitore e sedicesimo assoluto, con la Ferrari 308. Scarna anche la partecipazione nel gruppo 3 con il successo di Pantaleoni sulla Pantera De Tomaso. Cantelli, su Porsche Turbo, dal canto suo non ha avuto rivali in gruppo B. Lo spettacolo non è mancato per il numero di pubblico presente col «mutor» nel sangue, assiepati lungo il percorso, che ha visto impegnati ben 120 concorrenti, di cui quasi 100 hanno tagliato il traguardo finale. La

gara, organizzata dalla scuderia Saracena, era valida anche per il Challenge Toschi alla sua ripresa dopo la sosta estiva.

Alfredo Messinelli



Pilone, sopra, con l'Osella è arrivato secondo assoluto a Verucchio dietro a Tambone. A lato, Panzeri con la Fiat X1/9 con cui ha vinto agevolmente la classe 1600 del gruppo 5 entrando nei dieci della assoluta (Attualfoto)



VELOCITÀ IN SALITA

Verucchio, 1 settembre 1985

2. Cronoscalata «Città di Verucchio»

Le classifiche

Assoluta: 1. Giuseppe Tambone (Osella RAM) 3'24"91; 2. Pilone (Osella PA/9) 3'26"29; 3. Caliceti (Osella PA/7) 3'27"84; 4. Casasola (Osella PA/9) 3'28"47; 5. Braconi (Osella PA/9) 3'28"48; 6. Saccomanno (Osella PA/6) 3'40"07; 7. Gasparella (Osella PA/9) 3'40"81; 8. Peroni (Osella PA/3) 3'40"97; 9. Breschi (Lola) 3'44"42; 10. Panzeri (Dallara X1/9) 3'56"29.

GRUPPO N

Assoluta: 1. Guido Knycz (Fiat 127 Sport) 4'42"71; 2. Venturi 4'46"03; 3. Agostini 4'46"95; 4. Giachi 4'47"31; 5. Amadori 4'50"25; 6. Ferrini 4'57"65; 7. Pancaldi 5'03"20. Tutti gli altri su A 112 Abarth.

Classe 1150: 1. «Lorenzo» (Peugeot 205 Gti) 4'30"33; 2. Dal Pozzo (Peugeot 205 Gti) 4'31"68; 3. Conti (VW Golf Gti) 4'33"77; 4. Bellamoli (Peugeot 205 Gti) 4'37"13; 5. Marcon (Samba Rally) 4'38"03; 6. Trentalancia (Peugeot 205 Gti) 4'43"55; 7. Lunedei (Talbot Samba) 4'43"67; 8. Romano (Peugeot 205 Gti) 4'44"47.

Classe 2000: 1. Alberto Franceschetti (Ritmo Abarth) 4'24"15; 2. Mulas (Renault Super 5 Gt) 4'29"47; 3. Monari (Ritmo Abarth) 4'41"03.

Classe 2500: 1. «Padimatteo» (A.R. Gtv 6)

4'21"91; 2. Festuccia (A.R. Gtv 6) 4'26"23; 3. Polverini (Lancia Delta HF) 4'38"48.

GRUPPO 3

Classe 1300: 1. Guido Rocca 4'53"24; 2. Virgili 4'55"76; 3. Accorsi 5'02"10. Tutti su Fiat X 1/9.

Classe oltre 2000: 1. Graziano Pantaleoni (Pantera De Tomaso) 4'14"22; 2. Bianchi (Renault 5 Turbo) 4'33"08; 3. Franzoni (Lancia Montecarlo) 4'34"96.

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Dario Romoli (Fiat 127 Sport) 4'30"69; 2. Menestrina (Fiat 127 Sport) 4'30"85; 3. Naldini 4'35"71; 4. Amadori 4'56"29; 5. Conti (Fiat 127 Sport) 4'37"57; 6. Marinetti 4'42"32; 7. Campedelli 5'01"30; 8. Visci (Mini 90 Si) 5'03"31. Tutti gli altri su A 112 Abarth.

Classe 1300: 1. Virgilio Leone (Samba Rally) 4'35"56; 2. Ambrosi (Samba Rally) 4'39"10; 3. Campana (Mini De Tomaso) 4'56"15.

Classe 1400: 1. Giuseppe Pescatori (Alfasud) 4'40"02; 2. Nozzoli (R5 Alpine) 4'44"50; 3. Marzocchi (Alfasud Sprint) 5'07"49.

Classe 1600: 1. Wolfram Heidt 4'19"51; 2. Brandi (Alfasud Sprint) 4'26"77; 3. Branducci 4'29"16; 4. Comandini 4'31"36. Tutti gli altri su VW Golf Gti.

Classe 2000: 1. Edo Ottaviani (Ritmo 130) 4'12"15; 2. Campori (Ritmo 125) 4'17"50; 3. Umbertini (Opel Manta) 4'19"93; 4. Gabrielli (Ritmo 130) 4'23"52; 5. Bucci (Alfetta Gtv) 4'28"11; 6. Buccola (Alfetta

Gtv) 4'32"35; 7. Marangone (Opel Kadett Gte) 4'33"98.

GRUPPO 2

Classe 1150: 1. Mauro Bormolini (Fiat 126) 4'26"82; 2. Piva (Vw Golf) 4'44"22; 3. Filiaggi (Fiat 126) 5'06"47.

Classe 1300: 1. Roberto Trasatti (Simca R2) 4'28"34; 2. Casadei (Simca R2) 4'30"37; 3. Rosi (Alfasud Sprint) 4'55"83.

Classe 1400: 1. Luigi Santandrea (Alfasud) 4'10"28; 2. Franceschini (R. 5 Alpine) 4'27"82; 3. Simoncini (Renault Alpine) 4'46"48.

Classe 1600: 1. Giuliano Cornelio (Vw Scirocco Gti) 4'05"55; 2. Cicale (Alfasud) 4'13"48; 3. Tarozzi (Fiat X 1/9) 4'50"58.

Classe 2000: 1. Gilberto Fantini (Ford Escort Rs) 4'34"96; 2. Saccomanno (Fiat 131 Rally) 4'44"06.

GRUPPO B

Classe 1600: 1. Michele Licheri (Citroën Visa) 4'26"03; 2. Maggiani (Fiat X 1/9) 4'26"68; 3. Tarozzi (Fiat X 1/9) 4'50"58.

Classe 2000: 1. Vincenzo Zanini 4'14"80; 2. Biancolin 4'16"22; 3. Salvatori (Ford Escort Rs) 4'17"85. Gli altri su Renault 5 Turbo.

Classe oltre 2000: 1. Paolo Cantelli (Porsche Turbo) 3'56"37.

GRUPPO 4

Classe 2000: 1. Claudio Manzo 4'29"77; 2. Bona (Fiat X 1/9) 4'36"15; 3. Cortes 5'17"92. Gli altri su Lancia Beta Montecarlo.

Classe 3000: 1. Luciano Dal Ben (Ferrari 308 Gtb) 4'11"68.

GRUPPO 5

Classe 1300: 1. Bruno Simoncelli (Fiat X 1/9) 4'19"58; 2. Garattoni (Fiat 128) 4'25"72; 3. Speranza (A 112) 4'36"86; 4. Dan (Fiat 127) 4'39"66.

Classe 1600: 1. Demetrio Panzeri (Dallara X 1/9) 3'56"29; 2. «Pipino» (Mini Cooper) 4'47"33.

Classe 3000: 1. Alberto Albanti (Porsche) 4'13"13.

GRUPPO 6

Classe 1300: 1. Giuliano Peroni (Osella PA/3) 3'40"97; 2. Breschi (Lola) 3'44"42.

Classe 1600: 1. Maurizio Degano (Dallara Mdt) 4'02"10; 2. Siclari (AMS) 4'06"38; 3. Capannesi (Sport Bvs) 4'50"96.

Classe 2000: 1. Giuseppe Tambone (Osella RAM) 3'24"91; 2. Pilone (Osella PA/9) 3'26"29; 3. Caliceti (Osella PA/7) 3'27"84; 4. Casasola (Osella PA/9) 3'28"47; 5. Braconi (Osella PA/9) 3'28"48; 6. Saccomanno (Osella PA/6) 3'40"07; 7. Gasparella (Osella PA/9) 3'41"81.

La Romagna porta bene!

VERUCCHIO - Tambone non si lascia andare a manifestazioni di gioia per la vittoria, ma soddisfazione gli si legge in faccia: «In Romagna sono molto fortunato — ammette — sono alla mia terza vittoria stagionale in zona. Per fortuna sapevo dell'olio presente nell'ultima curva e mi sono gettato tutto sulla sinistra della carreggiata, verso le balze di paglia. In controsterzo ho mantenuto la motricità delle ruote che non hanno slittato come a molti altri, e così non ho perso tempo prezioso». Braconi, invece, impreca proprio per l'olio: «Le gomme si sono impegnate e non ho potuto accelerare. In sostanza ho perso una posizione». Caliceti era soddisfatto del terzo posto: «Il piazzamento soddisfa la mia passione — ha detto il bolognese — la gara era bella, breve e veloce». Pilone non impreca ma si logora dentro: «Ho sbagliato i rapporti — ammette — avevo il motore da pista che male si adattava alle corse in salita per quanto veloci come quella di Verucchio». □

RALLY 1. SERIE/10. Colline d'Oltrepo

Tutto secondo copione

Come vuole la tradizione ha vinto un equipaggio pavese: Musti-Fiori hanno preceduto Buscone-Ghia e Berretta-Pozzi

MONTEBELLO DELLA BATTAGLIA — Decimo Rally Colline dell'Oltrepo, tutto secondo copione, si potrebbe dire. La gara, ormai tradizionalmente dominio degli equipaggi pavesi, non è sfuggita alla norma. Hanno vinto Musti-Fiori, che sono riusciti a scrivere il loro nome per la seconda volta nell'albo d'oro, precedendo Boscono-Ghia, Beretta-Ponzi (tutti su 037), Cortella-De Sigis (R 5 turbo) e Bagnoli-Perduca (Opel Manta) vincitori del Gruppo A, pochi, invero, i colpi di scena. Buscone, partito alla grande, con la 037 preparata da Volta, ha messo subito in crisi Musti e Beretta sorprendendoli. Poi, dalla terza speciale, Musti è andato al comando e non l'ha più abbandonato, nonostante i tentativi del compagno di scuderia. Era previsto alla vigilia un duello aperto tra i due piloti, entrambi con la Lancia ma di due preparatori diversi. Musti-Fiori, rimasti fedeli alla Tamauto, hanno finito per prevalere, lasciando al terzo posto i pronosticati Beretta-Pozzi, questa volta a disagio su un

tracciato molto più impegnativo del solito anche perché molto scivoloso. Sparito alla fine del primo giro Giovanni Alberti, sesto dopo sei speciali, il Colline è vissuto sulla rincorsa di Buscone, vincitore di tre speciali contro le otto di Musti, ma se la sono divisi alla pari Persico-Vialli, hanno avuto qualche problema, ma hanno concluso al settimo posto assoluto mentre Grazioli-Grazioli per un errore del computer erano stati accreditati del terzo posto di gruppo N, mentre dopo un accurato controllo sono scivolati in sesta posizione a tutto favore di Persico, loro avversario in Coppa Italia. Il Colline d'Oltrepo ha posto in evidenza alcuni interessanti piloti locali, come Bagnoli, quinto assoluto e primo di gruppo A, Cassani e Torlasco. Particolarmente sfortunati Porro-Cima, settimi assoluti e secondi in gruppo A, traditi nell'ultima speciale. Il Gruppo N è stato vinto da Ferrario-Riva dopo una bella lotta con Manzoli-Dilda.

Claudio Rusconi



«La grande paura di Buscone»

MONTEBELLO DELLA BATTAGLIA — Il decimo Colline dell'Oltrepo ha offerto pochi spunti, se si esclude un piccolo problema finale a causa dei capricci con il computer al momento di sfornare le classifiche. «Roby» Beretta era atteso al bis, dopo la vittoria dello scorso anno, ma non era in serata buona. «Dopo due prove mi sono smontato. Le strade sporche, qualche problema con i cronometristi, il percorso pericoloso mi hanno tolto entusiasmo. Volevo anche ritirarmi, ma poi ho tirato avanti fino alla fine. Non mi sono divertito per niente». Di ben altro umore Filippo Musti, pilota di Santa Maria della Versa: «Mi sono spaventato per i tempi di Buscone, nelle prime due speciali. Poi non ho avuto più problemi. La gara è stata bella e sulle nostre strade è difficile batterci se la vettura è a posto. Siamo abituati all'asfalto sporco ed alla terra sulle curve. Sono molto contento del risultato e, poi, ho avuto al fianco il solito Fiori che capisce al volo il mio stato d'animo».

Giorgio Buscone: «Se non sbagliavo tutto nella terza prova, avrei vinto io. Però, non capisco che gusto ci provino a buttare sabbia ed erba sulle curve rendendole pericolose. Anche questo secondo posto mi soddisfa. Sono contento anche per l'affermazione della Promo Racing Grifone. Primo e secondo assoluti e vittoria nelle coppe delle scuderie. Non è poco per un team "esordiente"».

Il gentleman Cortella si è meravigliato quando gli abbiamo detto che era quarto assoluto. «Non ci credo. Però questa volta è andato tutto bene. Ora posso anche smettere». Lele Bagnoli, vincitore del Gruppo A: «Sono convinto che senza i problemi che ho avuto ai freni nel finale avrei fatto ancora meglio. Ma anche all'inizio ho avuto momenti difficili». Porro è sconsolato: «Non corro più. Una volta la vettura non va, l'altra mi escludono al sorteggio, oggi andavo bene ma mi fermo nell'ultima speciale a tre chilometri dalla fine. Non è possibile».

Beretta, a lato, non si è adattato al percorso pavese con la 037: voleva ritirarsi, poi è finito terzo. Sotto il vincitore Musti
(FotoStudio '83)



RALLY 1. SERIE

Montebello della Battaglia, 31 agosto-1 settembre 1986

10. Rally Colline Oltrepo Pavese

Coppa Italia, 3. zona, coeff. 5

Le classifiche

Absoluta: 1. Musti-Fiori (Lancia 037) 1.06'30"30; 2. Buscone-Ghia (Lancia 037) 1.07'17"; 3. Beretta-Pozzi (Lancia 037) 1.09'11"; 4. Cortella-De Sigis (R5 Turbo) 1.11'48"; 5. Bagnoli-Perduca (Opel Manta) 1.12'56"; 6. Sioli-Clerici (Lancia 037) 1.13'11"; 7. Persico-Vialli (Opel Kadett GSi) 1.13'43"; 8. Ferrario-Riva (Fiat Ritmo) 1.14'20"; 9. Manzoli-Dilda (Opel Kadett) 1.14'25"; 10. Zavattoni-Grisoni (Opel Manta) 1.14'53".

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Frattini-Gallinella (A112) 1.24'52"; 2. Signorelli-Panza (Fiat 127) 1.25'12"; 3. Marchi-Bertoncini 1.26'22"; 4. Micheli-Rizzotti 1.27'23"; 5. Passamani-Casarotto 1.37'47" (tutti su A112).

Classe 1300: 1. Torlasco-Dagradi (Opel Corsa) 1.17'02"; 2. Ambrosoli-Biondi (Talbot Samba) 1.17'07"; 3. Lucianatelli-Gola (Citroën Visa) 1.18'09"; 4. Colombelli-Longhi (Talbot Samba) 1.19'36"; 5. Cavenaghi-Squinzi (Opel Corsa) 1.20'30"; 6. Drago-Bianchi (Citroën Visa) 1.20'38"; 7. Conti-Principe (Opel Corsa) 1.20'50"; 8. De Mitri-Brambilla (Talbot Samba) 1.20'54"; 9. Bordoni-Bregoli (Opel Corsa) 1.21'09"; 10. Mosconi-Casari (Opel Corsa) 1.21'33"; 11. Scazzoli-Berardelli (Opel Corsa) 1.21'34"; 12. Trovato-Zanardi (Opel Corsa) 1.21'36"; 13. Fortunati-Brigatti (Citroën Visa) 1.22'15"; 14. Calvetti-Canevali (Opel Corsa) 1.22'19"; 15. Brusoni-Paganin (Talbot Samba) 1.22'53"; 16. Repetto-Barbieri (Opel Corsa) 1.27'39"; 17. Boggeri-Tonali (Opel Corsa) 1.27'47"; 18. Pontecorvo-Giovanini (Opel Corsa) 1.29'54"; 19. Dipasquale-Marini (Opel Corsa) 1.44'04".

Classe 1600: 1. Sottosanti-Di Marco

(Peugeot 205) 1.17'31"; 2. Bergamaschi-Denari (Alfasud) 1.20'09"; 3. Curiazz-Curiazzi (Peugeot 205) 1.20'26"; 4. Gaggioli-Gaggioli (Ford Escort) 1.20'32"; 5. Locatelli-Franzoni (Peugeot 205) 1.20'52"; 6. Pellegrini-Galieri (Peugeot 205) 1.23'37"; 7. Ghidetti-Manterni (Fiat Ritmo) 1.30'13".

Classe 2000: 1. Ferrario-Riva (Fiat Ritmo) 1.14'20"; 2. Manzoli-Dilda (Opel Kadett) 1.14'25"; 3. Persico-Rebessi (Opel Kadett) 1.15'05"; 4. Montini-Bertoli (Fiat Ritmo) 1.15'16"; 5. De Cecco-Bonometti (R11 turbo) 1.15'27"; 6. Grazioli-Grazioli (Fiat Ritmo) 1.15'58"; 7. Scattoloni-Camerini (Opel Kadett) 1.15'58"; 8. Torchio-Belicchi (R11 turbo) 1.16'31"; 9. Toja-Corbellini (Fiat Ritmo) 1.17'05"; 10. Bardoni-Bardoni (Fiat Ritmo) 1.18'18"; 11. Flocchini-Costantini (R11 Turbo) 1.18'44"; 12. Consonni-Riva (Fiat Ritmo) 1.19'52"; 13. Zigliani-Baruffa (Opel Kadett) 1.20'47"; 14. Sandini-De Nicolai (Opel Kadett) 1.20'47"; 15. Garbin-Foglia (Fiat Ritmo) 1.21'18"; 16. Compiani-Gagliardi (R11 turbo) 1.24'02"; 17. Barcella-Bonazzi (Opel Kadett) 1.24'26"; 18. Carrara-Magoni (Opel Kadett) 1.25'03".

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Ravasio-Spairani (A112 70 Hp) 1.18'24"; 2. Conti-Mandelli (Fiat 127) 1.19'18"; 3. Cristallini-Invernizzi (Fiat 127) 1.20'00"; 4. Zadra-Scaglia (Fiat 127) 1.20'39"; 5. Marini-Sala (A112 70 Hp) 1.20'41"; 6. Massardi-Panni (A112 70 Hp) 1.20'56"; 7. Vanoni-Cocchia (Fiat 127) 1.22'23"; 8. Fusi-Verga (A112 70 Hp) 1.24'08"; 9. Bertone-Cuneo (A112 70 Hp) 1.24'46"; 10. Re-Ricetti (A112 70 Hp) 1.24'50"; 11. Pietranera-Martino (A112 70 Hp) 1.26'30"; 12. Sangermani-Malattera (Fiat 127) 1.30'04"; 13. De Juli-De Juli (Fiat 127) 1.34'03"; 14. Olivetti-Tiziani (Fiat 127) 1.34'11"; 15. Carraro-Sartori (A112 70 Hp) 1.36'37"; 16. Calabrin-Tacchi (A112 70 Hp) 1.36'38".

Classe 1600: 1. Cassani-Savio (Talbot Sunbeam) 1.17'38"; 2. Ottolini-De Bernardi (Talbot Sunbeam) 1.20'45"; 3. Scrollini-Trapolari (Fiat Uno) 1.20'54"; 4. Maconi-Brignoli (Alfasud) 1.21'05"; 5. Ghezzi-Cavallini (Talbot Sunbeam) 1.21'32"; 6. Levranghi-Ziglioli (Alfasud) 1.23'37"; 7. Viglini-Maggi (Talbot Sunbeam) 1.24'40"; 8. Negretti-Meloni (Alfasud) 1.27'42"; 9. Pelucchetti-Gardumi (Golf) 1.28'56".

Classe 2000: 1. Bagnoli-Perduca (Opel Manta) 1.12'56"; 2. Persico-Vialli (Opel Kadett) 1.13'43"; 3. Zavattoni-Grisoni (Opel Manta) 1.14'53"; 4. Iozza-Fiorendi (Opel Manta) 1.15'12"; 5. Fiori-Contardi (Opel Ascona) 1.15'26"; 6. Giovanoli-Moja (Alfetta GTV) 1.18'07"; 7. Marino-Fotia (Opel Kadett) 1.18'20"; 8. Abini-Abini (Opel Manta) 1.19'10"; 9. Rosa-Sampietro (Opel Manta) 1.19'32"; 10. Zanardi-Gnocchio (Opel Ascona) 1.22'42"; 11. Nicelli-Fiori (Opel Ascona) 1.25'29".

Classe oltre 2000: 1. Barbieri-Greci (BMW 323) 1.15'39".

GRUPPO B

Classe oltre 2000: 1. Musti-Fiori (Lancia 037) 1.06'30"; 2. Buscone-Ghia (Lancia 037) 1.07'17"; 3. Beretta-Pozzi (Lancia 037) 1.09'11"; 4. Cortella-De Sigis (R5 Turbo) 1.11'48"; 5. Sioli-Clerici (Lancia 037) 1.13'11"; 6. Gregorini-Senesi (Talbot Lotus) 1.15'05"; 7. Bandera-Danesi (R5 turbo) 1.16'25"; 8. Nichetti-Verni (Porsche 911) 1.20'13"; 9. Giupponi-Cataneo (Porsche 911) 1.20'22"; 10. Marazzi-Valdi (Porsche 911) 1.27'37".

RALLY 1. SERIE/Pico con tanti colpi di scena

Burzi in extremis

L'emiliano in coppia con Evangelisti ha saputo approfittare delle rotture degli avversari diretti sfruttando l'affidabilità della sua 037

SPERLONGA — Nello stupendo scenario dell'antica cittadina della costa sud-laziale, un pubblico strabocchevole e piloti hanno decretato il successo di una manifestazione che merita di crescere e di affermarsi nell'ottica del rallyismo nazionale. Alla fine sul traguardo di Sperlonga hanno vinto Burzi-Evangelisti con la Lancia 037, ma l'equipaggio emiliano è riuscito a prendere il comando della gara solo al termine della quattordicesima delle sedici speciali in programma. Sicuramente Burzi-Evangelisti, grazie a una condotta di gara regolare e ad una vettura perfetta, hanno approfittato al momento giusto delle disavventure degli avversari più diretti. La palma della sfortuna se la sono aggiudicata D'Innocenzo-Grobner con la Renault 5 Turbo iscritta dal Faster Team. Hanno preso il comando delle operazioni al termine della quarta speciale mantenendolo fino alla tredicesima, nel corso della quale, hanno iniziato ad accusare noie alla fri-

zione che poi ha finito per bruciarsi. In entrambi le Ps di Ceccano e nella prima di Pico, D'Innocenzo aveva inflitto pesanti distacchi sia a Burzi-Evangelisti che ad Evangelista-De Santis accumulando un vantaggio che saggiamente stava amministrando. Partito per tentare di vincere la gara per la terza volta, Evangelista dopo un inizio arrembante, si è dovuto inchinare prima all'attacco di D'Innocenzo-Grobner, poi nella speciale di Pico la sua Opel Ascona 400 ha accusato la foratura di un pneumatico perdendo l'04"; alla fine, nell'ultima crono il cassinate accuserà anche la rottura dell'autobloccante che d'altra parte non gli impedisce di conquistare il secondo posto assoluto. Vincitori del gruppo A e terzi assoluti sono stati alla fine Caldarola-Cucchiara con la Opel Gsi; i romani hanno così rafforzato la loro posizione di leader nella sesta zona della Coppa Italia al termine di una gara che li ha visti sempre nella scia delle vetture più

potenti. Nel gruppo N la vittoria è andata a Ciraci-Oliva con la Opel Kadett Gsi dopo un appassionante duello con Barchiesi-Parisi. I due romani, costretti al ritiro per una uscita di strada causata dalla rottura del sedile di Barchiesi nella 13 speciale (ben otto le uscite in questa prova senz'altro troppo lunga per una prima serie) avevano peraltro in quel momento quasi un minuto di ritardo. Alle spalle dei migliori nella classifica assoluta sono finiti Cante-Picariello con la Opel Manta, De Pasquale-Pomado con una Opel Ascona 400 e Albano-Romano che con una Porsche 911 Sc ben preparata avrebbero dovuto chiudere in posizione migliore. Il percorso scelto dagli organizzatori si è confermato molto selettivo e alla fine il 50% degli equipaggi partiti sono stati costretti all'abbandono per uscite di strada, tra queste rovinose quelle di Donato-Carrillo, Massaro-Mancini e Renzi-Carnevale.

Maurizio Masini

RALLY 1. SERIE

Sperlonga, 1 settembre 1985

VII Rally di Pico

Prova int. valida per la Coppa Italia

Le classifiche

Assoluta: 1. Burzi-Evangelisti (Lancia 037) 1.33'15; 2. Evangelista-De Santis (Opel Ascona 400) 1.35'37; 3. Caldarola-Cucchiara (Opel Kadett GSi) 1.37'49; 4. Cante-Picariello (Opel Manta) 1.38'24; 5. De Pasquale-Pomado (Opel Ascona 400) 1.40'32; 6. Albano-Romano (Porsche 911 Sc) 1.40'38; 7. Mattei-Di Maio (Opel Ascona) 1.40'48; 8. Ciraci-Oliva (Opel Kadett) 1.41'11; 9. Tradico-Tradico (Ritmo 130) 1.46'33; 10. Oliva-Buonafede (Escort Xr3) 1.51'02.

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Coletta-Lucente (Opel Corsa) 1.54'26; 2. Coletti-Spagnoli (Opel Corsa) 1.55'11; 3. Ceccarelli-De Paolis (Opel Corsa) 1.55'35; 4. Colnago-Donzelli (Talbot Smba) 2.01'27; 5. Bertuccio-Aprile (Talbot Samba) 2.02'31; 6. Vicentini-Franco (Opel Corsa) 2.04'34. **Classe 1600:** 1. Oliva-Buonafede (Escort Xr3) 1.51'02; 2. Sassano-Potito (Peugeot 205 Gti) 1.51'53; 3. Zonta-Pontal (Peugeot 205 Gti) 1.52'52; 4. D'Amaro-Cappiello (Peugeot 205 Gti) 1.53'29; 5. Cenatiempo-Forte (Peugeot 205 Gti) 1.54'28; 6. Triolo-Carroccia (Golf Gti) 1.55'33; 7. Renzi-Abbatecola (Golf Gti) **Classe 2000:** 1. Ciraci-Oliva (Opel Kadett) 1.41'11; 2. Cilento-Ambrosone (Fiat Ritmo 130) 1.52'03; 3. De Santis-Combusti (Opel Kadett) 1.53'03.

GRUPPO A

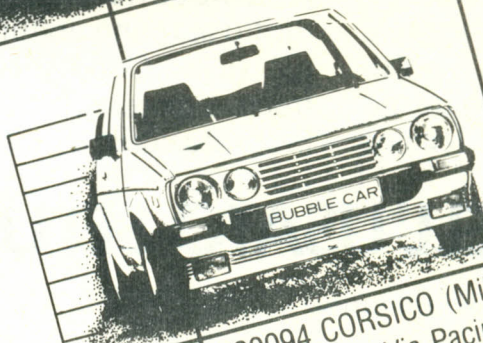
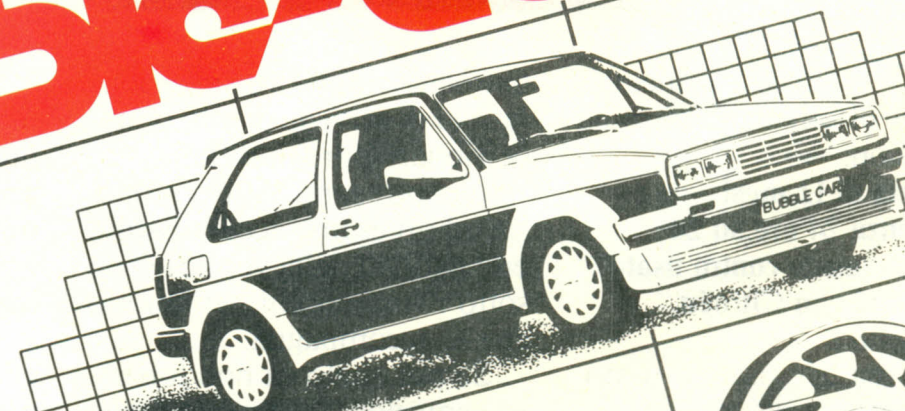
Classe 1600: 1. Marsulli-Di Fabio (Talbot Samba) 1.55'18; 2. Cascone-Leone (Talbot Samba) 2.43'19. **Classe 2000:** 1. Caldarola-Cucchiara (Opel Kadett) 1.37'49; 2. Cante-Picariello (Opel Manta) 1.38'24; 3. Mattei-Di Maio (Opel Ascona 2.0) 1.40'48; 4. Tradico-Tradico (Ritmo 130) 1.46'33; 5. Dell'Ascienza-Cellucco (Opel Manta 2.0) 2.54'34.

GRUPPO B

Oltre 2000: 1. Burzi-Evangelisti (Lancia 037) 1.33'15; 2. Evangelista-De Santis (Ascona 400) 1.35'37; 3. De Pasquale-Pomado (Ascona 400) 1.40'32; 4. Albano-Romano (Porsche 911 Sc) 1.40'38.

PERSONALIZZAZIONI SPORTIVE
ACCESSORI AERODINAMICI
RUOTE IN LEGA - VOLANTI

Bubble-Car®



20094 CORSICO (Milano) Telex 324330 BUBBLE I
Via Pacinotti 44 - tel. (02) 4402854/5

SLALOM/Pubblico record a Molini di Triora

Rivincita di Cesari

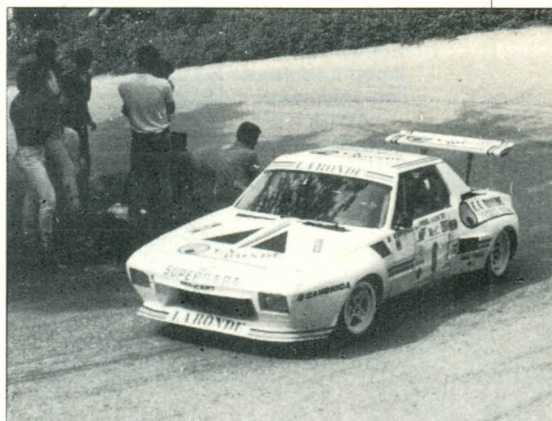
Il pilota della Dallara si è «vendicato» della mancata vittoria dello scorso anno. Bene anche Edmondo giunto secondo

MOLINI DI TRIORA - Augusto Cesari ci teneva particolarmente a vincere questa gara, per rifarsi dello scorso anno, quando fu tradito da un «birillo» che lo relegò al secondo posto. E Cesari ha vinto, forte del primo tempo registrato, che stavolta la sorte lo ha atteso alla seconda manche, negandogli con un guasto tecnico, la possibilità di migliorare ancora. Alla gara teneva anche Mauro Scanavino, l'organizzatore, al pari della Comunità Montana della Valle Argentina, della Pro Loco di Molini di Triora e degli Albergatori locali. Un entusiasmo ampiamente spiegato dall'affluenza

del pubblico, davvero da record (non per niente si è corso sul tracciato del «Sanremo» di Adolfo Rava...) e tuttavia scarsamente corrisposto dai concorrenti, pochi rispetto alle attese (sessantasette iscritti, cinquantasei classificati). Dietro a Cesari si sono scatenati tutti: la piazza d'onore è toccata, caso non strano, a Edmondo pur appiedato (cambio) alla prima manche; poi il pimpante Scanavino, il regolare De Stefanis e, prima di Mozzone, la sorpresa Serra. Vittima della foga (e delle ghiaie) De Michelis volato fuori strada indenne.

Cesare Rosso

Augusto Cesari, anche a Molini di Triora ha voluto ribadire la sua imbattibilità negli slalom con la Dallara Volumex della Supergara



SLALOM

Molini di Triora (IM) 1 settembre 1985

4. Molini di Triora-Langan

Campionato Italiano Slalom-Trofeo Pro

Loco Molini di Triora

LE CLASSIFICHE

ASSOLUTA: 1. Cesari (Dallara La Ronde) 183,53; 2. Edmondo (Beta Montecarlo) 188,60; 3. Scanavino (Fiat X 1/9) 193,28; 4. De Stefanis (Stratos) 198,87; 5. Serra (Simca R2) 200,90; 6. Mozzone

(Woodstock) 202,02; 7. Chiriaco (A 112 Abarth) 204,73; 8. Galli (500/112) 205,47; 9. Marengo (A 112 Abarth) 205,62; 10. Madella (Fiat X 1/9) 206,89.

GRUPPO N

Classe 1150: Guidotti 215,97; 2. Savio 222,18; 3. Lanzone 223,98; 4. Podestà 236,13; (tutti su A 112 Abarth) 5. Lanza (Fiat 127 S) 242,68. **Classe 1300:** 1. Bianchi (Simca R 2) 224,82; 2. Filippi (Samba rally) 227,66; 3. Giordano (Opel Corsa) 241,60; 4. Raspani (Opel Corsa) 249,77.

Classe oltre 1600: 1. Panesi (R 5 turbo) 214,16; 2. Siccardi (Peugeot 205) 214,25; 3. Giordano (Peugeot 205) 223,34.

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Morello (A 112 Abarth) 214,25; 2. Bregliasco (A 112 HP) 228,83; 3. Dami (Fiat 127 S) 232,80; 4. Balestra (A 112 70 HP) 44,35; Lullo (Fiat 127 S) 247,02. **Classe oltre 1600:** 1. Tarantino (Opel Ascona) 213,90; 2. Genti (Talbot Tl) 216,74; 3. Mirabelli (Talbot Tl) 231,80; 4. Lipari (Talbot Tl) 238,38.

GRUPPO SPECIALE

Classe 700: 1. Fracasso 215,15; 2. Sandroni 216,08; 3. Rossetti 217,704; Massimiani 222,90 (tutti su Fiat 700) 5. Salino (Fiat 126) 223,19; 6. Peretto (Fiat 700) 232,59.

Classe 1000: 1. Chiriaco (A 112 Abarth) 204,73; 2. Marengo (A 112 Abarth) 205,62; 3. Angellillo (Fiat 126) 207,56; 4. Vottero (Fiat 127) 223,39.

Classe 1300: 1. Serra (Simca R 2) 200,90; 2. Madella (Fiat X 1/9) 206,89; 3. Patete (Fiat X 1/9) 207,41; 4. Zunino (Fiat X 1/9) 208,65; 5. Carrega (Alpine 110) 211,43; 6. Crubellato (A 112 Abarth) 216,13; 7. Zanone (Simca R2) 217,98; Savio (Fiat X 1/9) 220,36; 9. Cuppari (Fiat X 1/9) 231,93.

Classe 2000: 1. Cesari (Dallara La Ronde) 183,53; 2. Edmondo (Beta Montecarlo) 188,60; 3. De Michelis (Fiat X 1/9) 209,02; 4. Marilena Vena (Alpine 110) 211,31; 5. Cavassa (Fiat 131 R) 237,13.

Classe oltre 2000: 1. De Stefanis (Stratos) 198,87; 2. Castaldi (Kadett GTE) 211,31; 3. Farneli (Talbot Lotus) 227,17. (squalificato: Saveri (Fiat 124 Abarth) 216,10.

PROTOTIPI

Classe 1000: 1. Mazzone (Fiat Woodstock) 202,02; 2. Galli (Fiat 500/112) 205,47; 3. Gentili (Fiat 500/128) 230,29; 4. Gallo (Fiat 500/112) 23439,56; 5. Emanuele (Fiat 500/112) 246,51.

Classe 3000: 1. Scanavino (Fiat X 1/9 Abarth) 193,28; 2. Cardone (Alfa Turbo) 214,57; 3. Lunardi (Peugeot 205) 229,67.

A Selva di Progno è un birillo a metter sotto Zandonà

Ronca e Borghi ringraziano

SELVA DI PROGNO - È un birillo a rilanciare il Trofeo Punto Motori di slalom... Già proprio uno fra i tanti disposti sulle strette chicane di Selva di Progno. Per un solo birillo, infatti, Faustino Zandonà, da sempre dominatore più o meno incontrastato dello slalom veronese, ha dovuto piegarsi al volere del fato, ma ancor più alla bravura indiscussa di Ronca, che da lungo tempo aspettava, con malcelata impazienza, un errore di Zandonà. Errore che è ancora più grave se si considera che la 850/2000 del pilota della Squadra Corse Verona, è inciampata sia nella prima che nella seconda manche. Dal canto suo Ronca ha fatto veramente miracoli abbassando di ben due secondi il tempo nel secondo giro. Al secondo posto è Borghi con la Manta Gte, da tempo alla ricerca di un risultato di prestigio nella classifica

assoluta, visto che ha già vinto nella graduatoria di gruppo del Trofeo Punto Motori. Solo terzo Zandonà di cui abbiamo già detto, mentre è da registrare il secondo miglior tempo assoluto di manche di Mantica che, guidando un po' meno alla «garibaldina», potrebbe spiccare risultati molto migliori. Le emozioni forti non son mancate nemmeno a Selva con Mazzi che alla prima manche è arrivato lungo in curva finendo la sua gara abbracciato a uno dei tanti alberi della scarpata. Fortunatamente né per lui, né per il pubblico vi sono state conseguenze. Anche Salvino dava un po' di brivido intraversandosi tra i birilli e fermanandosi contro il muro, riuscendo a ripartire e a concludere le manche. Guido Saneti non ha finito la sua corsa per problemi meccanici.

Giovanni Bevilacqua

SLALOM

Selva di Progno (VR) 1 settembre 1985

Trofeo Punto Motori

Le classifiche

Assoluta: 1. Ronca (Fiat X 1/9) 118,15; 2. Borghi (Manta Gte) 122,07; 3. Zandonà (Fiat 850/2000) 122,24; 4. Domenichini (Simca R2) 123,37; 5. Merzi (Fiat 131 R) 124,23; 6. Sponda (A 112) 124,47; 7. Manzoni (Fiat 127 S) 125,08; 8. Terron (Simca R2) 125,44; 9. Zampieri (A.R. 2000) 125,90; 10. Tosetto (Ritmo 130) 126,43.

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Ciresola (A 112) 136,13; 2. Lorenzetti (Samba) 148,05; 3. Givone (A

112) 153,34; 4. Lonardoni (Alfasud) 160,10. **Classe 2000:** 1. Merzi (Ritmo 130) 127,11; 2. Rizzi (Kadett Gte) 131,25; 3. Sandrini (R5 Turbo) 145,26.

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Sponda (A 112) 124,47; 2. Manzoni (Fiat 127 S) 125,08; 3. Vanzini (Fiat 127 S) 127,01; 4. Faccini (A 112) 127,71; 5. Avesani (A 112) 127,83; 6. Aurengi (A 112) 153,93.

Classe 2000: 1. Borghi (Manta Gte) 122,07; 2. Merzi (Fiat 131 R) 124,23; 3. Tosetto (Ritmo 130) 126,43; 4. Barbero (Mini De Tomaso) 138,06.

GRUPPO SPECIALE

Classe 1000: 1. Baini (Fiat 127) 129,74; 2.

Bellini (Fiat 127) 134,18; 3. Antolini (Fiat 127) 141,23; 4. Salvino (A 112) 143,43; 5. Valbusa M. (Fiat 127) 148,33; 6. Valbusa F. (Giannini 700) 148,51; 7. Salgaro (Fiat 127) 164,87.

Classe 1300: 1. Domenichini (Simca R2) 123,37; 2. Terron (Simca R2) 125,44; 3. Boselli (Simca R2) 127,63; 4. Stagnoli (A 112) 129,23; 5. De Bortoli (Mini Cooper) 136,08; 6. Morati (Simca R2) 128,63; 7. Da Corso (A 112) 141,14; 8. Marcer (Fiat X 1/9) 141,93; 9. Stevanella (Fiat X 1/9) 142,20; 10. Gennari (Fiat X 1/9) 147,56.

Classe 2000: 1. Ronca (Fiat X 1/9) 118,15; 2. Zampieri (A.R. 2000) 125,90; 3. Mantica (Kadett Gte) 132,97; 4. Lucchi (A.R. Duetto) 146,84.

sachs sporting

FRIZIONI ED AMMORTIZZATORI
DA COMPETIZIONE
ASSETTI SPORTIVI

(Cercasi rivenditori specializzati)



Rappresentanza generale per l'Italia

saim

Centro ricambi: Via Donizetti, 9-11 - 20090 Assago (MI)
Telefoni: (02) 440.28.41-2-3-4-5 (ric. aut.) - Telex 325372 SAIMCO



Carron, a lato, con la sua 850 non ha fallito l'obiettivo della vittoria nella classe 1000 delle vetture elaborate (FotoLucchi)



AUTOCROSS/Prova tricolore a Vaccarino

Fiorisce Rosella

Il pilota della X 1/9 consolida il comando nel campionato, mentre Susan vince nella classe riservata ai prototipi

VACCARINO - Nel campionato tricolore a Vaccarino si sono registrate le conferme di Silvano Carron della Asolo Corse su Fiat 850-Kawasaki nella classe fino a 1000 di cc. e di Giovanbattista Rosella su Fiat X1/9 nella classe 1500. In dubbio rimangono i titoli della classe fino a 3500 e dei prototipi. Queste sono le risultanze emerse dalla penultima prova del campionato italiano di autocross svoltasi in una cornice ideale della pista del Team Padova Cross con oltre cento specialisti alla griglia di partenza. Un appuntamento, il penultimo valido per l'assegnazione dei titoli tricolori nelle quattro classi, che ha visto in lizza i migliori piloti del momento con mezzi meccanici tra i più competitivi. Non ci sono state sorprese, eccezion fatta per Luigi Susan passato di recente nelle file della Hornet Corse su Alfa Romeo 3,3 impegnato nel campionato europeo che ha confermato il suo felice momento battendo tutti i maggiori aspiranti alla conquista del titolo italiano come Franco Loro. Nella classe fino a 3500 Luciano Tamburini si è imposto brillantemente dopo un'appassionante battaglia con lo

specialista Remo Apostoli dello Star Racing di Brescia con Angelo Consoli classificatosi a ridosso ad un solo secondo di distacco. È stata questa la finale più bella ed elettrizzante della riuscita competizione. Ora non resta che attendere l'ultimo appuntamento, quello del 22 settembre sulla pista di Vittorio Veneto dove sarà in programma l'ottava e ultima prova tricolore.

Attilio Trivellato

AUTOCROSS

Vaccarino, 1 settembre '85

Settima prova del campionato italiano,

Trofeo Ima-Saf

Classe 1000: 1. Carron (Fiat 850-Kawasaki) 8'01"6; 2. Zaccaron (Fiat 500-Guzzi) 8'08"99; 3. Parro (Fiat 500) 8'13"23; 4. Graffietti (Fiat 500) 8'13"96; 5. Rossetti (Fiat 500 4x4) 8'24"69; 6. Angelo (Fiat 500) 8'28"70; 7. Caon (Fiat X 1/9) 8'37"89; 8. Ruzzante (Fiat 500) 8'59"87.

Classe 1500: 1. Rosella (Fiat X 1/9) 8'38"83; 2. Ferragotto (Alfa Sud 4x4) 8'45"14; 3. Murdocco (Fit X 1/9) 9'01"84; 4. Dal Bo (Fiat 128) 9'09"85; 5. Caputo (Scirocco) 9'11"41; 6. Ferencich (Fiat 800) 9'32"44; 6. Zorzi (Alfa Sud) 10'01"48. **Classe 3500:** 1. Tamburini (Porsche 3.3) 8'18"29; 2. Apostoli (Porsche) 3.3) 8'19"30; 3. Consoli (Beta 2.0) 8'20"25; 3. Binci (Porsche 3.0) 8'24"82; 4. Cavallini (Porsche 2.4) 8'28"13; 5. Contardi (Porsche 3.0) 8'29"34; 6. Braga (Beta) 8'37"43.

Prototipi: 1. Susan (A.R. 3.3.) 7'39"81; 2. Baldisser (Alfa R. 2.0) 7'54"65; 3. Loro (Fiat 1.5 Volumetrico) 7'57"43; 4. Maccarinelli (Ferrari 3.0) 8'08"13; 5. Pezzarini (Dino 2.4) 8'08"76; 6. De Gregorio (Alfa Romeo 2.0) 8'41"85.

SLALOM/A Sartano

De Luca solo fra pochi intimi

SARTANO (CS). Solo 45 piloti si sono presentati al via della 5. prova del campionato regionale slalom, patrocinato dal comune di Sartano in collaborazione con la Cosenza Corse. Armando De Luca, ha portato la sua Simca alla 3. vittoria consecutiva, sebbene alla seconda manche sia rimasto al palo per la rottura del cambio. Il fratello minore Aldo si è dovuto accontentare del terzo posto assoluto, ma dopo il reclamo presentato dal secondo di classe Bozzarello; la sua Fiat 500 iscritta nella classe 1000 cc risultava di cilindrata superiore e veniva esclusa dalla classifica, e Bozzarello divideva la vittoria di classe in condominio con Cedolla con il tempo di 2'11"93. La piazza d'onore è stata appannaggio di un altro cosentino, Nigro, su Fiat 126 spinta da un propulsore di 700 cc.

Luigi Marozzo

SLALOM

Sartano, 1 settembre 1985

Slalom a Sartano

Le classifiche

Assoluta: 1. De Luca (Simca R) 125,47; 2. Nigro (Fiat 126) 127,38; 3. Iaquineta (R5) 129,77; 4. Filice (A112) 131,36; 5. Dragone (Fiat X1/9) 131,80.

Classe A: 1. Iantorno (A112) 135,99; 2. Forte (A112) 136,62.

Classe B: 1. Martellucci (Samba) 136,60; 2. Costabile (Simca) 154,72; 3. Totip (Mini Minor) 161,37. **Classe C:** 1. Andriolo (Ritmo 130) 137,02; 2. Tafuro (Samba rally) 139,75; 3. Cavalieri (Golf Gti) 139,77; 4. Medaglia (Fiat X 1/9) 141,40; 5. Esposti (Samba Rally) 144,05; 6. Cardamone (Samba Rally) 147,27.

Classe D: 1. Iaquineta (R5) 129,77.

GRUPPO A

Classe E: 1. Chiarella (A112) 133,97; 2. Molinaro (A112) 139,31. **Classe F:** 1. Di Giuseppe (R5) 134,22; 2. Loschiavo (Golf Gti) 134,61; 3. Chiodo (Golf Gti) 143,16.

Classe H: 1. Nigro (Fiat 126) 27,38; 2. Iacopo (Fiat 500) 146,65; 3. Trozzolo (Fiat 500) 172,57.

Classe I: 1. Filice (A112) 131,36; 2. Grandinetti (Fiat 127) 134,25; 3. Ambrosi (A112) 147,85.

Classe L: 1. Lepore (A112) 144,85; 2. Tiano (A112) 150,54; 3. Gervasi (Fiat 128) 173,31.

Classe M: 1. Dragone (Fiat X1/9) 131,80; 2. Toscano (Fiat 128) 135,14; 3. Sicilia (Lancia HF) 141,46; 4. Cucumo (Nsu Prinz) 154,67.

Classe N: 1. Spizzirri (Fiat X 1/9) 469,65. **Classe O:** 1. Ruffolo (Alfetta Gti) 145,57.

Classe Q: 1. Bozzarello (Fiat 500) 131,93; 2. Cedolla (Fiat 500) 131,93; 3. Ruffo (Fiat 500) 136,87; 4. Beltrano (Fiat 500) 146,29.

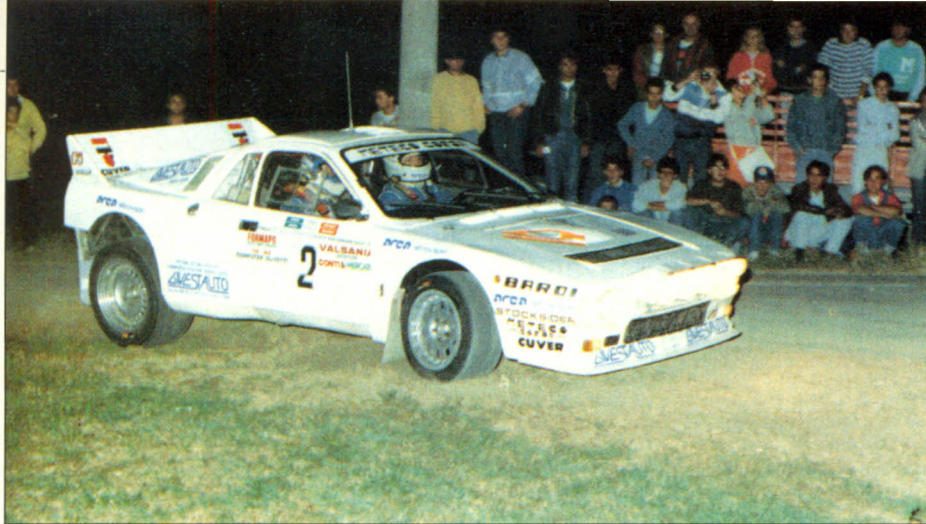
Classe R: 1. De Luca (Simca R2) 125,47; 2. Vizza (Prototipo) 132,49; 3. Oliverio (Fiat 600) 143,71.

A NOVITA' NOVITA' NOVITA'



MOMO SpA
11, Via Ciro menotti
20129 Milano - Italy
tel. 02-710121/2/3
Telex 335050 MOMO-I





A sinistra: Rosselli finalmente vincitore. Meno bene è andata a Gullino finito fuori in un passaggio che ha messo in crisi anche altri concorrenti (Attualfoto)



RALLY 1. SERIE/«Grappolo» quasi storico

Una vittoria attesa

Rosselli nella prova di San Damiano d'Asti, ha finalmente rotto l'incantesimo che lo voleva eterno e sfortunato secondo

SAN DAMIANO D'ASTI — Quest'anno non si era ancora vista, nella prima zona della Coppa Italia, una gara combattuta come il redivivo rally «Il Grappolo» che si è concluso con il successo (il primo della carriera) del torinese (di origini toscane) Roberto Rosselli. Incertezza non solo per il successo assoluto, giocatosi come ormai d'abitudine quest'anno fra Rosselli, Beltrandi e Capellino, ma anche nei gruppi, dove alla fine l'hanno spuntata gli «outsider» Maistro (gruppo A) e Cuttica (gruppo N). Ma andiamo per ordine. Il dominatore abituale della stagione, l'artigiano Gianni Capellino, non è riuscito a confermarsi dopo il successo al rally «Valli Vesimesi» di quindici giorni orsono. Dopo una partenza altalenante, attardata da una foratura sulla terza prova, Capellino ha cominciato a macinare vittorie parziali (quattro in tutto), ma nella foga del recupero su Rosselli ha commesso un errore finendo fuori strada e fuori corsa alla ottava prova. Pochi danni alla macchina (una sospensione strappata), ma addio a sogni di gloria e successo... casalingo. A quel punto Rosselli, che era già tranquillamente in testa, non ha davvero avuto altro da fare che guardarsi le spalle da un eventuale, ma improbabile, recupero di Beltrandi. Il buon «Pierino» da Saluzzo era infatti scivolato molto indietro con la 037 di Volta (oltre la quindicesima piazza) a causa di una foratura (sulla 4 ps) ma, soprattutto, a causa di non buone condizioni fisiche. Ad un certo punto pensava, infatti, anche al ritiro, ma un po' di grinta e le cure del dottor Imerito, simpatico navigatore di Viotti, gli hanno permesso di riaggantare un buon secondo posto. Per Ros-

selli, come detto, la soddisfazione del primo successo assoluto, e con una 037 fatta più in casa che da Piombanti. Splendido terzo è arrivato, ancora una volta, un Deila ma non quel Piergiorgio già più volte in evidenza con la Samba ex-Del Zoppo e secondo assoluto a Vesime, ma il fratello gemello Romeo. Un risultato che a lui voleva davvero e che chiude la bocca a chi cominciava a dire che dei due Deila solo Piergiorgio andava veramente forte.

IN GRUPPO A se ne sono viste di tutti i colori. Fuori quasi subito il leader di zona Vedelago, Roberto Bettanin ha messo tutti in riga, tanto da essere addirittura secondo assoluto, prima che sulla bella Toyota di Fren si rompesse un semiass. Andava così in testa Viotti con l'Escort Rsi ma un progressivo cedimento della frizione faceva scivolare quest'ultimo al secondo posto, dietro al

bravo Maistro, primo di gruppo alla fine con una Opel Manta. In gruppo N, fuori subito Bigo, l'ha spuntata il veloce Cuttica.

Sergio Remondino

RALLY 1. SERIE

San Damiano d'Asti, 7-8 settembre 1985

3. Rally del Grappolo

Valido per la Coppa Italia 1. zona coeff. 3

Le classifiche Assolute: 1. Rosselli-Pollo (Lancia Rally) 1.10'00"; 2. Beltrandi-Asnaghi (Lancia Rally) 1.11'54"; 3. Della-Giachino (Talbot Samba) 1.12'17"; 4. Ciriotti-Mossino (Porsche 911 Sc) 1.13'24"; 5. Maistro-Gerbaudo (Opel Manta Gte) 1.13'36"; 6. Bertola-Gianotti (Porsche 911 Sc) 1.13'39"; 7. Viotti-Imerito (Ford Escort Rsi) 1.14'09"; 8. Cuttica-Carusò (R11 Turbo) 1.14'17"; 9. Chiusano-Musso (Porsche 911 Sc) 1.14'33"; 10. Pignatelli-Galoppo (Opel Manta Gte) 1.14'47".

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Rivoira-Vigliango 1.21'05"; Merlo-Rosa Brusin a 44"; 3. Rao-Rigoletti a 50"; 4. Sparti-Dionigio a 1'24"; 5. Calavolo-Migalone a 2'46"; 6. Roveri-Robasto a 3'3"; 7. Gargantini-Muttigo a 3'4"; 8. Omedé-Gallino a 4'39"; 8. Bosco-Raimondi a 4'45"; 10. De Benedetti-Borcese a 4'46"; 11. Sbisà-Beria (Fiat 127) a 5'20"; 12. Cauto-Olivo a 7'3"; 13. Amerio-Gragiaz a 7'54"; 14. Casa-

Terranegra (Fiat) a 10'57". Tutti gli altri su A112.

Classe 1400: 1. Barp-Scanavino (Opel Corsa) 1.20'15"; 2. Moiso-Gobbo (Citroën Visa) a 15"; 3. Coda-Pastore (Opel Corsa) a 1'23"; 4. Scardua-Ortalda (Opel Corsa) a 2'17"; 5. Leoni-Canuto (Opel Corsa) a 4'50"; 6. Maggetto-Maggetto (Citroën Visa) a 4'53"; 7. Coppi-Anchieri (Talbot Samba) a 4'57".

Classe 1600: 1. Pavia-Sita 1.17'16"; 2. Baldi-Rava a 2'18"; 3. Rossi-Garbarino (Ford Escort) a 3'35"; 4. Napolitano-Vergnano a 3'39"; 5. Musso-Rigo a 4'56"; 6. Trossello-Giachino (Vw Golf Gti) a 5'30"; 7. Falcinelli-Chillè a 6'6"; 8. Rossi-Lazzarini (Ford Escort) a 6'20"; 9. Perobonadeo a 7'23"; 10. Repetto-Succio a 8'47". Tutti gli altri su Peugeot 205 Gti.

Classe 2000: 1. Cuttica-Carusò (R11 Turbo) 1.14'17"; 2. Giuliano-Giordano (Ritmo 130) a 58"; 3. Rossi-Bignardi (R11 Trbo) a 2'21"; 4. Chiaramello-Doppi (Ritmo 130) a 4'23"; 5. Marinone-Paganelli (Opel Kadett) a 4'42"; 6. Espen-De Santo (Opel Kadett) a 9'37"; 7. Zanetti-Corciatore (Ritmo 130) a 10'24".

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Terzano-Maiocchi (A112) 1.19'33"; 2. Picatre-Bertetto (Fiat 127) a 43"; 3. Bauducco-Berra (A112) a 51"; 4. Nalin-Costa (Fiat 127) a 1'04"; 5. Durando-Buscato (Fiat 127) a 4'31"; 6. Curone-Cordani (A112) a 6'29"; 7. Raia-Rizzari (Fiat 127) a 8'27"; 8. Dassone-Anselmino (Fiat 127) a 14'27"; 9. Mossino-Durante (A112) a 16'12".

Classe 1300: 1. Pera-Barbero (Fiat 128) 1.21'45"; 2. Dizenzo-Serembe (Mini De Tomaso) a 15'9".

Classe 1600: 1. Viotti-Imerito (Ford Escort Rs) 1.14'09"; 2. Arietti-Fidanza (Golf Gti) a 8'12"; 3. Maestri-Sappuno (Talbot Tl) a 8'51"; 4. Camera-Parodi (R5 Alpine) a 11'22"; 5. Frixione-Bocca (R5 Alpine) a 11'39"; 6. Coppo-Virdis (Talbot Tl) a 19'24".

Classe 2000: 1. Maistro-Gerbaudo 1.13'36"; 2. Pignatelli-Galoppo a 1.11"; 3. Bovero-Maffido (Vw Golf Gti) a 1'42"; 4. Valsania-Marinetto (Opel Ascona) a 2'46"; 5. Congiu-Ardizzola a 4'14"; 6. Baldi-Milani a 11'3". Tutti gli altri su Opel Manta Gte.

GRUPPO B

Classe 1400: 1. Deila-Giachino (Talbot Samba) 1.12'17"; 2. Bibo-Fusca (Talbot Samba) a 4'08"; 3. Dornaine-Martina (Lancia Beta Montecarlo) a 18'6".

Classe oltre 2000: 1. Rosselli-Pollo (Lancia Rally) 1.10'00"; 2. Beltrandi-Asnaghi (Lancia Rally) a 1.54"; 3. Ciriotti-Mossino (Porsche 911 Sc) a 3'24"; 4. Bertola-Gianotti (Porsche 911 Sc) a 3'39"; 5. Chiusano-Musso (Porsche 911 Sc) a 4'33"; 6. Vincenzi-Gagliardo (Talbot Lotus) a 5'04"; 7. Giaretti-Farina (Porsche 911 Sc) a 7'48".

«Sacrifici ripagati»

ROBERTO ROSSELLI, al primo successo assoluto, non fa fatica ad ammettere che questa è la più grande soddisfazione della sua vita rallistica. Anche più grande di quella avuta quando, alla Coppa Liburna del 1981, fu in testa a lungo con la 131 Abarth prima di avere un calo fisico e scivolare in quinta posizione. «Certo vincere — ha detto il commerciante d'auto torinese — è davvero una bella soddisfazione. Alla Liburna dell'81 sapevo di aver fatto una bella gara, ma così è diverso. Anche perché, con la 037 ero già arrivato secondo più volte, ma non avevo mai vinto. E poi qui, non ho vinto sulle disgrazie altrui perché Capellino era dietro quando è stato in gara».

Pierino Beltrandi è stanco, ha avuto disturbi fisici per tutta la gara, ma soddisfatto: «A Carmagnola avevo vinto io e Rosselli era arrivato secondo. Qui le posizioni si sono invertite e va bene così. Anche perché recuperare dal diciassettesimo posto, in cui ero scivolato, al secondo è sempre una bella soddisfazione».

Chi ha davvero motivo d'essere felice è Romeo Deila, terzo assoluto... «Chi cominciava a pensare che solo mio fratello va forte è servito — ha esordito Romeo — mi spiace appunto per mio fratello Piergiorgio, ma son cose che capitano. Del resto il proverbio dice: una volta a ciascuno, no?!».

RALLY 2. SERIE/«Goriziani» decisi a Marcottini

Aguzzoni cancella l'84

Nonostante avesse una vettura affaticata dal Piancavallo il vincitore ha costruito il suo successo nella ps. più dura

GORIZIA — Marcottini, paesino dell'altopiano carsico, resterà un buon ricordo per Rodolfo Aguzzoni ed Evelino Matteligi che proprio là hanno forse capito che ce la potevano fare nella seconda edizione del Rally dei Colli Goriziani. I due, partiti con una Ritmo 130 Abarth stanca e affaticata dal Rally Piancavallo, sentivano freni e frizione cedere sotto gli sforzi ai quali l'impegnativo percorso obbligava la meccanica. Su quei due chilometri di speciale mozzafiato, dove hanno letto 7000 di contagiri, c'è stato il primo scossone ad una classifica all'insegna dello stesso tempo. Come da pronostico del resto, con Marchioro deciso a fare il tris di vittorie, Aguzzoni a vincere dopo la squalifica dell'84, Minini che la macchina ormai la conosce e la guida al meglio e, subito dietro, l'altro goriziano, Mervic, seppur con una macchina alla quale sarà necessario rivedere ancora qualcosa nella frenata. Al via da Piazza della Vittoria a Gorizia partono in 75 la sera del sabato. La prima prova vede Minini, Marchioro e Aguzzoni con lo stesso tempo. Si riprova a Costa Bona, nella seconda a pari tempo questa volta sono Marchioro e Aguzzoni. A Marcottini Aguzzoni rifila 2" a Marchioro, 4" sul Monte San Michele e la classifica comincia a parlare chiaro. Se Aguzzoni non è contento della macchina, al riordino gli fa eco Marchioro, la cui Ascona, poco brillante in uscita dalle curve veloci, è forse la causa dei secondi persi. Molto bella, intanto, la gara dei gruppi N dove il giovane friulano Massimo Pozzi, un nome da seguire, mette dietro la schiera di Ritmo 130 Abarth con la sua Peugeot 205 GTI e si installa in nona posizione. Un minuto per partenza anticipata vanificherà la sua gara, all'insegna di un recupero finale per acchiappare almeno il terzo posto di classe. Il gruppo N lo vince così il pilota di casa Brancati per la prima volta al volante della Ritmo 130. Una macchina squilibrata in frenata non consente a Talamini di lottare, mentre rompe il cambio a Costa Bona Mastroianni fino a quel momento primo di classe. Gara opaca del tarcentino Vattolo, al via con due costole fratturate lascerà la compagnia sull'ultimo passaggio del Calvario per una toccata che gli rompe un cerchio. È di Minini il miglior tempo sul Calvario del secondo giro, alle

spalle, sempre alla pari, Marchioro e Aguzzoni, che rifila un altro secondo al veneto a Costa Bona, nonché 3" sulla ripetizione di Marcottini, e 4" sul San Michele. Il bilancio della Gorizia Corse è positivo, confortato da Azienda di Soggiorno e Acì Gorizia che hanno sostenuto l'iniziativa. Il futuro cerca data (meno compresa tra Chioggia-Piancavallo e Bassano) e una validità superiore davvero meritata.

Stefano Cossetti

RALLY 2. SERIE

Gorizia, 7/8 settembre 1985

2. Rally dei Colli Goriziani
Coppa CSAI - Coeff. 1 - III zona

Le classifiche

Assoluta: 1. Aguzzoni-Matteligi (Fiat Ritmo) in 16'07"; 2. Marchioro-Candeo (Opel Ascona) a 14"; 3. Minini-Revelant (Fiat Ritmo) a 14"; 4. Mervic-Corrao (Fiat Ritmo) a 26"; 5. Mattioli-Cotic (Ford Escort Rs) a 35"; 6. Sferch-Smaila (Opel Ascona)

Niente da fare per Marchioro, a destra, contro un scatenato ed efficace Aguzzoni, sotto, dominatore della gara goriziana
(FotoStudio 83)



a 43"; 7. Tremonti-Covaz (Talbot Samba) a 46"; 8. Buiatti-Tomat (Golf Gti) a 47"; 9. Pulz-D'Orlando (Opel Ascona) a 49"; 10. Brancati-Brancati (Fiat Ritmo) a 54".

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Vicario-Monsutti in 18'22"; 2. Sorbi-Vidoni a 01"; 3. Cossio-Santi a 02"; 4. Primoli-Pedron a 05"; 5. Pezzicari-Gelasi a 07"; 6. Cavicchioli-Marcon a 26"; 7. De Prato-Tonetto a 29"; 8. Monsutti-Maranzana a 29"; 9. Grassi-Minini a 35"; 10. Driussi-Driussi a 38"; 11. Sapienza-Fanni a 1'03"; 12. De Claricini-Rubino a 1'18"; 13. Zanier-Vanino a 2'21". Tutti su Autobianchi A 112 Abarth.

Classe 1300: 1. Puppini-Candoni in 18'02"; 2. Silverio-Fior a 39"; 3. Bertazzolo-Roncon a 6'46". Tutti su Samba Rally.

Classe 1600: 1. Cimentini-Crosilla (Peugeot 205 Gti) in 17'48"; 2. Pozzi-Zoz (Peugeot

205 Gti) a 12"; 3. Zamparutti-Zugliano (Escort Xr3) a 15"; 4. Cantarutti-Camporese (Ritmo 105 Tc) a 32"; 5. Vallisneri-Tassone (Escort Xr3) a 36"; 6. Conz-Sapienza (Talbot Ti) a 51"; 7. Sabbadini-Devincenzi (Ritmo) a 57"; 8. Misigoj-Muner (Ritmo 105) a 1'05"; 9. Visentin-Cigana (Escort Xr3) a 2'04"; 10. Bertossi-Del Medico (Talbot Ti) a 2'24"; 11. Sbrizzai-Prodorutti (Talbot Ti) a 3'44".

Classe 2000: 1. Brancati-Brancati (Ritmo 130) in 17'01"; 2. Stekar-Znderic (R. 5 Alpine T.) a 02"; 3. Manfrinato-Banzato (Kadett Gsi) a 11"; 4. Talamini-Petterlin (Ritmo 125) a 17"; 5. Carniel-Marizza (Ritmo 130) a 30"; 6. Pozzebon-Cimino (R. 11 Turbo) a 32"; 7. «Brik»-Grassi (Fiat Ritmo 130) a 40"; 8. Cej-Frascina (Ritmo 130) a 1'23"; 9. Broggio-Saladini (Ritmo 130) a 1'35"; 10. Tullio-Guarinieri (Ritmo



«Bamby» l'economista

L'ARRIVO e la certezza della vittoria hanno spazzato di colpo le preoccupazioni patite durante la gara. Rodolfo Aguzzoni, «Bamby» per gli amici ha avuto un avversario in più... la macchina non perfetta: «**Ho risparmiato sempre e dove ho potuto, badando a non forzare la frizione. Dove si è decisa la gara? Forse nella terza prova, anzi di sicuro si è delineata anche se non lo sapevo; le prime quattro prove sono state di assaggio. Abbiamo corso senza badare ai tempi.** Soddissazione vincere il rally di casa dopo la squalifica dell'84? «**Certo, anche perché il rally è cresciuto. Spero diventi ancora più grande, la Gorizia Corse, per la quale ho corso e vinto, se lo merita.**» Primo di gruppo N sulle disgrazie altrui, dopo anni di A112 ora la Ritmo 130, seppur a noleggio, per Brancati: «**Disgrazie altrui sì, sarei comunque arrivato alle spalle di Pozzi per un secondo, il che non è poco. La macchina non la avevo "in mano", ma ho cercato di ascoltare i consigli.**» Cioè? «**Guidare pulito e accelerare dosando fuori dai tornanti, sai, ero abituato con la piccola A112....**» Guidare in casa è facile o difficile? «**Facile perché provi di più, difficile perché rischi di sentirti troppo sicuro e sbagliare.**» □

130) a 1'43"; 11. Visintin-Bertini (Ritmo 125) a 1'50"; 12. Marconi-Munarin (Ritmo 125) a 2'30"; 13. Freschi-Freschi (Ritmo 125) a 3'58".

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Chitarro-Dordolo (Fiat 127) in 17'58"; 2. Davanzo-Sollazzo (A 112 Abarth) a 06"; 3. Monsutti-Vicario (A 112 Abarth) a 15"; 4. Cernoia-Cernoia (Fiat 127) a 1'06"; 5. Michelutti-Michelutti (A 112 Abarth) a 1'21"; 6. Florean-Corò (A 112 Abarth) a 1'36".

Classe 1300: 1. Vida-Domenici (Ford Escort) in 18'08"; 2. Marcon-Moretti (Talbot Samba) a 14"; 3. Piccinin-Bruno (Mini De Tomaso) a 3'56".

Classe 1600: 1. Buiatti-Tomat (Golf Gti) in 16'54"; 2. Di Bias-Spindler (R. 5 Alpine) a 21"; 3. Gollia-Miliani (R. 5 Alpine) a 42"; 4. Cimentini-Veritelli (Talbot Ti) a 1'04"; 5. Pacorini-Pizzolini (Peugeot 104 Zs) a 3'35".

Classe 2000: 1. Uguzzoni-Matteligi (Fiat Ritmo) in 16'07"; 2. Marchioro-Candeo (Opel Ascona) a 14"; 3. Minini-Revelant (Ritmo 130) a 14"; 4. Mervic-Corrao (Ritmo 130) a 26"; 5. Mattioli-Cotic (Escort Rs) a 35"; 6. Sferch-Smaila (Ascona) a 43"; 7. Pulz-D'Orlando (Ascona) a 49"; 8. Kodermac-Clainscech (Ascona) a 1'26"; 9. Rossi-Furlan (Manta) a 2'13"; 10. Boscolo-Tampienizza (Giulietta 2000) a 3'46".

La nuova Ford RS 200 si impone in Inghilterra

Debutta e vince

DEBUTTO vincente per la Ford RS200. La nuova arma della Ford per i rally si è imposta nel Marlboro Lindisfarne, una gara valevole per il campionato nazionale britannico che si è disputata su alcune speciali nella foresta di Kiedler che saranno teatro del Rac rally in novembre. A portare subito al successo la RS 200 è stato Malcom Wilson che ha potuto sfruttare gli otto minuti di penalità che sono stati inflitti alla Mg Metro 6R4 di Tony Pond, incontrastato dominatore della gara bloccato per sostituire la pompa idraulica dei freni nel cor-

so della sesta speciale. La nuova Ford, comunque, ha messo in mostra un notevole potenziale. La cavalcata vincente di Wilson ha rischiato di essere interrotta quasi subito quando per la foratura di un pneumatico la vettura ha rischiato di ribaltarsi. I meccanici dell'assistenza per precauzione hanno cambiato i semiassi, e successivamente hanno sostituito il cambio in meno di 15 minuti per provare le loro capacità. Anche la Mazda ufficiale ha partecipato a questa gara con le sue RX7 a motore rotativo per prepararsi al Rac Rally. Rod Millen, attardato

da una foratura ha perduto molto tempo nel cambio.

MARLBORO LINDISFARNE RALLY

York, 7 settembre 1985

Campionato britannico Shell

La classifica: 1. Malcom Wilson-Harris (Ford RS200) 1.11'45; 2. Carlsson-Mellander (Mazda RX7) 1.14'09; 3. Slight-Naylor (Ford Escort RS) 1.16'04; 4. Lymburn-Hutchinson (Ford Escort RS) 1.16'40; 5. Mellors-White (Ford Escort RS) 1.17'05; 6. Pond-Arthur (Mg Metro 6R4) 1.17'36; 7. O'Kane-Alexander (Talbot Sunbeam BRM) 1.18'56; 8. Watson-Orrick (R-E-D Sierra BDX) 1.19'02; 9. Graham-Chippchase (Ford Escort RS) 1.20'34.
Classifica del campionato britannico Shell dopo 7 gare: Mark Lovell 130; Willie Rutherford 105; Louis-Aitken Walker 100; Simon Davison 78; Graham Parkinson 72.

A Maggiora europeo autocross

SI DISPUTERÀ domenica a Maggiora la nona prova del campionato europeo di autocross sulla pista di Pragiariolo. La nutrita pattuglia di piloti italiani cercherà di rifarsi in casa di una stagione andata in calando dopo un inizio molto promettente. Al via ci saranno sia le vetture elaborate che i prototipi suddivisi nelle varie classi. Prevista la presenza dei migliori specialisti continentali.



Snijers campione del Belgio

CHARLEROI - Oltre duecento vetture hanno preso il via nel «16. Rally Lucien Bianchi», pochi però i piloti provenienti dall'estero. Guy Colsoul, è stato il migliore nella prima speciale e anche nella 3. ps e 4. ps la sua Manta 400 è stata più veloce della Lancia di Snijers e la Porsche di Droogmans, che è anche stato fermato dalla polizia per uno scarico troppo rumoroso e ha perso un minuto. Nella lunga speciale di Severi, la Lancia però ha inflitto 20" di distacco alla Opel di Colsoul e ha preso il comando. Snijers ha, da qui in poi, avuto la vita facile, ma nella speciale di Chemai Droogmans, (nella foto) con la sua Porsche è riuscito a giungere al traguardo a 1" della Lancia di Snijers, inserendosi al secondo posto assoluto nella speciale di Froedghabpal, lunga 36 km, Droogmans però ha fuso il motore e Snijers ha avuto via libera verso un nuovo titolo di campione belga. In gr. A si è vista una bella lotta tra l'Alfa preparata

Luigi di Goudezeune e la Escort Turbo dello svedese Stig Andervang. A due speciali dalla fine Goudezeune era in testa con 10" di vantaggio, ma poi nella ultima speciale l'Alfa è uscita di strada, rimanendo seriamente danneggiata. È stato così che, per la prima volta, è riuscita a vincere il gr. A di un rally europeo.

EURORALLY

Charleroi, 6/8 settembre 1985

16. Rally Lucien Bianchi

gara europea, coeff. 2

La classifica: 1. Snijers-Colembunders (Lancia Rally) in 4.21'01; 2. Colsoul-Lopez (Opel Manta 400) 4.25'36; 3. Handrickx-Masson (Porsche 911 RS) 4.40'40; 4. Andervang-Schoonwolf (Ford Escort Turbo) 4.43'27; 5. Van der Merl-Baldzer (Opel Manta 400) 4.45'28.

■ **LIMONE** — Si aprono il 18 settembre le iscrizioni del 2. Rally di Limone Piemonte in programma dal 18 al 20 ottobre prossimi. Le adesioni devono pervenire entro l'8 ottobre all'Automobil Club di Cuneo, Corso Brunet 19B, 12100 Cuneo, Tel. 0171 - 55.961.

Nuovi ingaggi Rover

DAI LLEWELLIN, attualmente pilota Audi, e Malcom Wilson, che quest'anno guida una Ford, saranno probabilmente i due piloti della Austin Rover per il 1986. Stanti le continue voci sui ritardi nel programma rally della Ford Rs200 (sono ora anche in pericolo le iscrizioni al Rac Rally in novembre), l'Austin sembra essere in buon vantaggio sulla Ford nella corsa verso il campionato del mondo. È tuttavia previsto che il primo pilota del team Tony Pond rimanga tale anche nella squadra che disputerà le gare europee del mondiale l'anno prossimo, mentre sono in forse i piani iridati del pilota belga Marc Duez. Conseguenza del passaggio di Llewelin alla Austin Rover sarà l'arrivo alla marca inglese anche di Phil Short, un copilota molto esperto maestro in tattica, che potrebbe dare al team Austin Rover un prezioso contributo sotto il profilo organizzativo.

■ **DEL ZOPPO.** La Peugeot 205 Gti che Del Zoppo utilizzerà al Rally di Sanremo sarà preparata direttamente in Francia dal reparto corse della Peugeot.

■ **ADVENTURE.** I duecento concorrenti selezionati, tra i novecento che ne avevano fatto richiesta, per il rally raid Adventure prenderanno il via da Milano e Roma giovedì a mezzanotte. La manifestazione, che si svolgerà su un percorso di circa 2000 km, è suddivisa in 8 tappe, toccherà la Toscana, in particolare l'isola d'Elba, e la Sardegna. Il 70% del tracciato è su sterrato, 14 sono le ps e due settori molto impegnativi metteranno a dura prova i partecipanti sia automobilistici che motociclistici.

■ **TENNIS.** A Piancavallo si è disputato, nei giorni precedenti al rally, il 2. Torneo di Tennis riservato alla gente del giro. Ha vinto Porcellana davanti a Cunico e a Riccardi. Ai primi tre sono stati consegnati artistici trofei della Cristallo Bohemia.

■ **COPPA VALTELLINA.** La Coppa Valtellina gara valida per il Trofeo Italia coeff. 1, che si correrà il 14-15 settembre ha già raggiunto il quorum degli iscritti e dieci altri equipaggi sono stati messi in lista d'attesa. Giunta alla sua 31. edizione la gara, organizzata dall'Alta Italia Corse, si preannuncia di alto livello, con 28 gruppo B iscritte e quasi tutti i protagonisti della stagione pronti a darsi battaglia sulle strade della Valtellina.

Salta la Coppa d'Oro

ANCHE quest'anno il rally «Città di Alessandria» denominato «Coppa d'Oro» non si farà. In calendario ad aprile, scivolata poi a ottobre, la gara piemontese adesso è stata rinviata al prossimo anno. Gli organizzatori della manifestazione, con in testa il presidente dell'Ac Alessandria, Ilardo, sono fermamente intenzionati a far tornare la loro corsa e hanno già chiesto alla Csaì la data del 16 maggio 1985.

■ **ALPINE RALLY.** Il Light Car Club of Australia ha annunciato che l'Alpine Rally, che doveva chiudere il campionato australiano, non si correrà. Sparisce così dal calendario la corsa più antica, dopo il Rally di Montecarlo, tra quelle che si sono disputate senza interruzioni. Al posto dell'Alpine si effettuerà l'Akedemos Rally in programma il 16 e 17 novembre.

EUROTURISMO/Rover a Silverstone

Brancatelli beffato ai box

L'italiano ha corso magnificamente ma l'organizzazione del team Twr ha permesso alla vettura di Walkinshaw di aggiudicarsi la gara grazie ad una sosta per il cambio piloti lunga solo 22 secondi

di Joe Saward

SILVERSTONE — Poteva essere l'ennesima cavalcata vittoriosa della Volvo 240 Turbo di Gianfranco Brancatelli; invece l'entrata in pista della «pace car» prima e la magnifica organizzazione del team Twr nei rifornimenti hanno privato l'italiano di un'altra affermazione nel campionato europeo turismo, dove le Rover Vitesse sono improvvisamente «resuscitate», conquistando alla fine i primi due posti, rispettivamente con Walkinshaw-Percy e Schlessers-Soper che hanno preceduto di pochissimo Brancatelli e lo svedese Lindström. Per dare un'idea della corsa di Silverstone c'è da rilevare che il vantaggio di Walkinshaw nei confronti della Volvo è stato alla fine di soli 13 secondi, una bazzecola se si considera la lunghezza della competizione. Spartiti ben presto dal lotto dei favoriti i sorprendenti Brodie-Schuppan con una Colt Starion Turbo, autori della pole position su questa inattesa vettura giapponese, la corsa ha mostrato la buona forma di Lella Lombardi e Rinaldo Drovandi i quali hanno permesso all'Alfa Romeo di conquistare un'altra vittoria di divisione.

I SOSPETTI che la Colt Starion non sarebbe stata in grado di tenere il passo con le altre vetture sono stati confermati dopo che le macchine hanno preso il via con partenza lanciata e Brodie è stato subito attaccato dalle tre Rover e dalla Ford Sierra di Andy Rouse. In qualche modo, però, Brodie è riuscito a rimanere davanti per un giro, prima che Rouse lo scavalcasse di forza. Dopo di che la Colt si è adeguata ad un'andatura più sensata, perdendo di conseguenza terreno. Andy Rouse, però, stava volando con la Sierra 4+4 inseguito da vicino dalle Rover e da Brancatelli che stava conquistando terreno. Schlessers ha condotto l'attacco delle Rover e si stava avvicinando a Rouse quando all'8. giro la Sierra è d'un tratto volata fuori pista nella curva Copse con solo tre ruote! La situazione stava diventando ancora più interessante con Brancatelli

che si portava in breve alle spalle di Schlessers, dopo aver superato Walkinshaw. Schlessers successivamente ha raggiunto i box con entrambe le gomme posteriori forate e i pannelli laterali danneggiati: dopo una breve sosta è tornato in azione, risalendo in 23. posizione. A questo punto Brancatelli ha allungato sulle due Rover aumentando il vantaggio a 10 secondi. Dietro di lui Walkinshaw e Allam con le Rover Dieudonné con la seconda Volvo davanti alle Bmw Marco Micangeli e Frank Sytner ai quali si è aggiunto anche Dave Brodie con la Colt. Tuttavia Micangeli e Sytner si sono toccati violentemente nella variante, con l'italiano che è andato a finire in testacoda, urtando fortemente contro il guardrail sull'esterno della variante. Micangeli è stato estratto dalla macchina con un accentuato trauma cranico ed è stato inviato in infermeria per un controllo medico, mentre la sua macchina è rimasta dov'era, in una posizione pericolosa. Circa 15 giri più tardi è stata mandata in pista la «pace car» e Brancatelli ha dovuto constatare che il suo grande impegno era stato inutile, dato che le altre macchine non hanno faticato a raggiungerlo. La Bmw distrutta è stata rapidamente tolta di mezzo e la «pace car» ha iniziato il suo ultimo giro.

IN QUESTA fase Brancatelli e Walkinshaw stavano correndo in fila indiana con Allam dietro; con un certo distacco si ritrovavano Dieudonné e Jean-Louis Schlessers che stava avvicinandosi rapidamente alla Volvo. Quando sembrava che Walkinshaw fosse sul punto di prendere il comando la Rover si è diretta ai box per cedere il volante a Wim Percy. Il team ha fatto un ottimo lavoro impiegando solo 22 secondi. Al passaggio successivo sia Schlessers che Dieudonné si sono fermati ai box e un giro più tardi si è fermata anche la macchina battistrada e così Percy si è trovato in testa. La sosta della Volvo è stata breve, e Lindström ha ripreso la corsa

dietro a Steve Soper (che aveva preso il volante da Schlessers). I due hanno poi lottato accanitamente per il resto della corsa, ma Percy, con circa 10 secondi di vantaggio, è stato in grado di conservare il comando fino al traguardo. □





Volvo in attesa

LA SITUAZIONE di liceità della Volvo 240 Turbo appare ancora confusa. A luglio la commissione tecnica della Fisa aveva deciso, 8 voti a favore e 2 contrari, in termini negativi sull'evoluzione della vettura. Oggi non si sa ancora se l'omologazione è stata convalidata: in caso contrario la Casa svedese si vedrebbe privata dei punteggi fin qui acquisiti nell'Euroturismo. La Volvo ha interposto appello. Alla base della controversa questione vi sono i 500 esemplari-evoluzione originamente omologati per le vendite negli Usa. Pare, invece, che queste 240 Turbo-evoluzione non siano state mai vendute su quel mercato. Nell'agosto del 1983 Boris von Breitenbuch, della Bmw, «ispezionò» 230 esemplari Volvo 240 Turbo negli Usa-Est e altri 270 negli Usa-Ovest. Il regolamento della Fisa afferma che le vetture omologate devono essere destinate alla vendita al pubblico, tramite i normali canali commerciali. In effetti la Volvo ha costruito i 500 esemplari-evoluzione, ma poi dove sono finiti? Le Volvo 240 Turbo dell'Euroturismo (preparate da Eggenberger e Magnum Racing) presentano scambiatori di calore e turbo di dimensioni maggiori rispetto a quanto riportato nella scheda di omologazione. Anche il sistema di iniezione ad acqua è sotto accusa, come pure l'alettone. Non si sa ancora come l'«affaire» Volvo potrà concludersi. □



La Rover Vitesse di Tom Walkinshaw, in alto, ha vinto a Silverstone grazie ad un velocissimo rifornimento ai box a metà gara. Al centro, la Volvo 240 Turbo ancora in mezzo alle polemiche sulla liceità della propria conformazione aerodinamica e motoristica. A sinistra, ottima la corsa della Bmw di Micangeli-Bosshard, giunti sesti dietro alle vetture ufficiali (FotoAlquati)

500 KM DI SILVERSTONE

Decima gara del campionato europeo turismo
Silverstone, 8 settembre 1985

Così (in 39) al via e (in 26) al traguardo

Rover Vitesse (Walkinshaw-Percy) 1'36"04	Colt Starion Turbo (Brodie-Schuppan) 1'35"11	1. Rover Vitesse (Walkinshaw-Percy) 107 giri pari a km 504,775 in 3.01'12"21 alla media di 167,142 kmh
Rover Vitesse (Soper-Schlesser) 1'36"41	Ford Sierra Turbo (Rouse-Sears) 1'36"27	2. Rover Vitesse a 5"66 (Brodie-Schuppan)
Ford Sierra Turbo (Trimmer-Greenslade) 1'37"11	Rover Vitesse (Allam-Hahne) 1'36"94	3. Volvo 240 Turbo a 13"85 (Brancatelli-Lindstrom)
Volvo 240 Turbo (Dieudonne-Muller) 1'38"17	Volvo 240 Turbo (Brancatelli-Lindstrom) 1'37"23	4. Volvo 240 Turbo a 1 giro (Muller-Dieudonné)
BMW 635 Csi (Clark-Sytner) 1'39"26	Ford Escort RS Turbo (Longman-Curnow) 1'39"09	5. Colt Starion Turbo a 1 giro (Brodie-Schuppan)
BMW 635 Csi (Micangeli-Micangeli) 1'39"86	Rover Vitesse (Hall-Dowsett) 1'39"34	6. BMW 635 Csi a 3 giri (Bosshard-Maurizio Micangeli)
BMW 635 Csi (Palma-Bianco) 1'41"09	Alfa Romeo GTV 6 (Lombardi-Drovandi) 1'40"78	7. Bmw 635 Csi a 4 giri (Sytner-Clark)
BMW 635 Csi (Newman-Speak) 1'41"84	BMW 635 Csi (Bosshard-Briozzo) 1'41"75	8. BMW 635 Csi a 4 giri (Palma-Bianco)
VW Golf GTI 1800 (Hohenester-Van Dalen) 1'43"08	Alfa Romeo GTV 6 (De Dryver-Boucher) 1'42"77	9. Bmw 635 Csi a 4 giri (Neaman-Speak)
Alfa Romeo Gtv 6 (Dooley-Kirby) 1'43"93	Alfa Romeo Gtv 6 (Meireles-Melville) 1'43"66	10. Alfa Romeo Gtv 6 a 5 giri (Lombardi-Drovandi)
Alfa Romeo Gtv 6 (Camathias-Spiffero-) 1'44"73	Alfa Romeo Gtv 6 (Francia-Cremer) 1'44"40	11. VW Golf Gti 1800 a 6 giri (Hohenester-Van Dalen)
Alfa Romeo Gtv 6 (Brittz-Lanz-Hales) 1'45"52	Bmw 323i (Wollstadt-Hass) 1'45"03	12. BMW 323 i a 6 giri (Wollstadt-Hass)
Ford Escort 1600 (Belcher-Carvell) 1'46"51	Vw Golf Gti 1600 (Minshaw-Hill-Markus) 1'46"04	13. Alfa Romeo Gtv 6 a 8 giri (Melville-De Dryver)
Ford Escort 1600 (Hodgetts-Moss) 1'46"69	Toyota Corolla (Nielsen-Hoyer) 1'46"59	14. Alfa Romeo Gtv 6 a 9 giri (Brittz-Lanz)
Alfa Romeo Gtv 6 (Suster-Magnani) 1'47"32	Toyota Corolla (Smith-Buxtorf-Hales) 1'47"00	15. VW Golf Gti 1600 a 9 giri (Kudrass-Puetz)
Vw Golf Gti 1600 (Ripolles-De Castro) 1'47"56	Vw Golf Gti 1600 (Kudrass-Puetz) 1'47"54	16. Alfa Romeo Gtv 6 a 10 giri (Suster-Magnani)
Toyota Corolla (Bychl-Miedieke) 1'48"59	Ford Escort 1600 (Morris-Meacham) 1'47"96	17. VW Golf Gti 1800 a 10 giri (Minshaw-Hill-Markus)
Toyota Corolla (Schumacher-Tilke) 1'50"17	Ford Escort 1600 (Meeuvissen-Van Ommen) 1'48"94	18. Toyota Corolla a 10 giri (Nielsen-Hoyer)
Peugeot 205 Gti (French-Moellmann) 1'52"13	VW Golf Gti 1600 (Ley-Stallmann) 1'50"57	19. Alfa Romeo GTV 6 a 10 giri (Camathias-Spiffero-)
	VW Golf Gti 1600 (Frant-Fesarek) 1'54"26	20. VW Golf Gti 1600 a 11 giri (Ripolles-De Castro)
		21. Toyota Corolla a 12 giri (Schumacher-Tilke)
		22. Rover Vitesse a 14 giri (Hall-Dowsett)
		23. VW Golf Gti 1600 a 14 giri (Ley-Stallmann)
		24. VW Golf Gti 1600 a 14 giri (Frant-Fesarek)
		25. Peugeot 205 Gti a 19 giri (French-Moellmann)
		26. Ford Escort 1600 a 24 giri (Meeuvissen-Van Ommen)

• Giro più veloce: Rover Vitesse (Walkinshaw-Percy) in 1'38"78 alla media di 171,921 kmh.

Così l'euroturismo dopo la 10. gara

PILOTI - 1. Brancatelli e Lindstrom 203; 3. Lombardi, Drovandi 161; 5. Percy, Walkinshaw 140; 7. Tilke e Schumacher 94; 9. Mueller 90; 10. Cipriani 88; 11. Hahanes 81; 12. Ripolles 78; 13. Allam, Dieudonné e Schlesser 76; 16. Hoyer e Nielsen 74; 18. Ravaglia 71.

MARCHE - 1. **Divisione** - 1. Volkswagen 166; 2. Toyota 160; 3. Audi 51; 4. Ford 19; 5. Peugeot 15; 6. Honda 1; 7. Alfa Romeo 1.

2. **Divisione** - 1. Alfa Romeo 187; 2. Bmw 81; 3. Volkswagen 33; 4. Opel 19; 5. Fiat, Mazda 6; 7. Audi 2.

3. **Divisione** - 1. Volvo 149; 2. Rover 125; 3. Bmw 100; 4. Mitsubishi 8.

LE PROVE/La sorpresa viene dal Giappone

«Spara» bene la Colt Turbo

La nuova vettura ha conquistato la pole position

SILVERSTONE — L'ambiente era molto teso quando i team dell'euroturismo si sono riuniti per la decima gara stagionale a Silverstone per l'annuale Tourist Trophy. Non soltanto erano presenti quasi tutti i concorrenti abituali, ma c'erano anche nuove vetture interessanti ed è stata una di queste a conquistare la pole position con grande costernazione dei team abituali dell'euroturismo. La Colt Starion Turbo di David Brodie e Vern Schuppan è semplicemente volata nelle qualificazioni, per realizzare un tempo più veloce di quasi un secondo del diretto avversario. La Colt è stata impiegata quest'anno in Inghilterra, nel campionato di gruppo A con Brodie al volante e si è sempre qualificata particolarmente bene, ma spesso è stata incapace di rendere in corsa. A schierarsi in prima fila accanto alla Colt è stata la prima delle Rover Vitesse di Tom Walkinshaw e Win Percy. Di fatto le Rover hanno dato l'impressione di essere molto forti in prova,

piazzando le altre due macchine del team Bastos Texaco al 4. e 5. posto, divise dal battistrada dalle due Sierra Turbo. La nuova Sierra è una macchina interessantissima per il futuro e nelle mani di Andy Rouse e David Sears mostra chiaramente il proprio potenziale. Le Volvo sono sembrate invece, in difficoltà, registrando solo il 7. e 8. tempo. Corsa sorprendente, ma le due vetture di Eggenberger sono arrivate nelle stesse specifiche con le quali avevano corso per tutto l'anno. Nelle classi minori sono stati i team locali a dettare legge. Richard Lonhman e Alan Curnow hanno offerto alla Ford RS Turbo un debutto promettente in euroturismo, con un bel margine di vantaggio sugli avversari nella classe media, mentre Richard Belcher e Dave Carvell hanno condotto la classe minore con le loro Escort RS 16001. Hanno, invece, incontrato dei problemi alcuni degli abituali dominatori della classe, specialmente la Toyota Corolla di Shumacher-Tilke. □



Lombardi-Drovanti, in alto, hanno conquistato la vittoria nella 2. divisione (FotoStudio83). Sopra: Brancatelli, terzo (FotoAlquati)

Calendario sportivo dal 9 al 15 settembre 1985

9-15 settembre

Rally Montecarlo per vetture d'epoca

(R) ●●● ris. VE
Automobile Club Monaco - 23 bld. Albert I - MONTECARLO (Princ. di Monaco)

11-14 settembre

Rally Manx (coeff. 3)

(R) ●●● N-A-B
Campionato europeo piloti rally Manx AS - 36 Athol Street - DOUGLAS Isola di Man - (Irlanda)

14 settembre

Trofeo Cadetti Agip a Monza

(VC) ● F. Panda
SIAS Monza - Autodromo nazionale - Parco - 20056 MONZA (Milano)

14-15 settembre

Corse a Nogaro

(VC) ●●● F. 3-FR-C2-S6
ASA Armagnac Bigorre - BP 24 - 32110 NOGARO (Francia)

Salita di Augusta

(VS) ●●● N-A-B-C-E-F2-F3-FF-FSF-Vet
DASCA e V - Postfach 101451 - 8900 AUGSBURG 35 (Germania)

Rally Coppa Valtellina

(R) ●●● N-A-B
A.C. Sondrio - Viale Milano 12 - 23100 SONDRIO

Rally Città di Bassano

(R) ●●● N-A-B
Bassano Rally Racing - Via Gamba 7 - 36061 BASSANO (Vicenza)

Rally del Taro e del Ceno (2. serie)

(R) ● N-A-B
A.C. Parma - Via Cantelli 15 - 43100 PARMA

15 settembre

G.P. del Belgio F. 1

(VC) ●●● F. 1
Campionato mondiale F. 1
RACB - 53, rue d'Arlon - 1040 BRUXELLES (Belgio)

Marlboro F. 3 a Zandvoort

(VC) ●●● F. 3-A-S6
Nederlandse Autorensport
Vereniging - Postbox 132 - 2040 AC ZANDVOORT (Olanda)

Super Sportscar al Sugo Circuit

(VC) ●●● B-C1-C2-IMSA GT
Voctory Circle Club - Center - 3-2-15 Hirpo, Shibuya-ku - TOKYO (Giappone)

Le gare rinviate e annullate

15 settembre **Endurance a Brands Hatch:** rinv. al 22 settembre
Euro F. 3000 al Mugello: annullata
Rally Ring Knutstorp: annullato
Salita Ponte Dalo: rinv. al 22 settembre



A Maggiora, dove è in programma l'Euroautocross, sarà tra i protagonisti Roesel, qui sul suo prototipo (FotoGuglielmetti)

Enduro australiana a Sandown Park

(VC) ●●● A
Light Car Club of Australia - 46, Queens Road - MELBOURNE (Australia)

Corse a St. Louis

(VC) ●●● TransAm
SCCA - 6750 South Emporia Street - ENGLEWOOD Col. 80112 (USA)

Eurosalita Cefalù-Gibilmanna

(VS) ●●● N-A-B-C1-C2-S6
Campionato europeo montagna Ass. Turismo Cefalù - Corso Ruggero - 90015 CEFALÙ (Palermo)

Euroautocross a Maggiora

(AC) ●●● Div. 1, 2 & 3
Campionato europeo autocross S.C. Maggiora - Via Don Minzoni 10 - 28014 MAGGIORA (Novara)

Corse al Mugello

(VC) ● F.FA-S6-Talbot-Metro-SN-F. 2000

A.I.M. c/o AC FIRENZE - Corso Amendola 36 - 50121 FIRENZE

Salita Pedavena-Croce d'Aune

(VS) ● N-A-B-C1-C2-S6
Az. Soggiorno Feltre - Largo Castaldi - 32032 FELTRE (Belluno)

Salita Coppa «Gigi Pezzullo»

(VS) ● N-A-B-C1-C2-S6
Salerno Corse - Casella Postale 155 - 84100 SALERNO

Rally Alto Molise (2. serie)

(R) ● N-A-B
A.C. Isernia - Via Kennedy 48-50 - 86170 ISERNIA

Cross a Lonato

(AC) ● Div. 1, 2 & 3
Crossodromo La Piana - SS Goitese sn - 46044 GOITO (Mantova)

Slalom Foglianise

(SI) ● N-A-B-VS
Caserta Corse - Corso Giannone 110 - 81100 CASERTA

Slalom Bardineto - Scraivano

(SI) ● N-A-B-VS
Amici del Moscato - Corso Matteotti 1 - 12051 ALBA (Cuneo)

LEGENDA

●●● Internazionale
●● Nazionale a part. straniera
● Nazionale
A Gruppo A
AC Autocross
B Gruppo B
C Gruppo C
DGT Dragster
E Formula libera
F1 Formula 1
F3000 Formula 3000

F2 Formula 2
F3 Formula 3
F4 Formula 4 Fik
F2000 Formula 2000
FF1600 Formula Ford 1600
FF2000 Formula Ford 2000
FFA Formula Fiat Abarth
FCart Formula Cart
FP Formula Panda
FR Formula Renault
FVw Formula Volkswagen
FS Fuoristrada

GT3 Gran Turismo gruppo 3
GT4 Gran Turismo gruppo 4
IMSA Vetture GT USA
Metro MG Metro Challenge
N Gruppo N
R Rally
RAlpine Renault V6 Turbo Europa
R5GT Renault 5 GT Turbo
RC Rallycross
S5 Vetture silhouette
S6 Sport gruppo 6
SN Sport Nazionale

SL Slalom
STK Stock car
TUno Trofeo Fiat Uno
T1 Turismo gruppo 1
T2 Turismo gruppo 2
Tg Tutti i gruppi
Talbot Coppa Peugeot Talbot
VC Velocità in circuito
VE Vetture d'epoca
VS Velocità in salita
VG Velocità su ghiaccio

AUTOSPRINT - Il settimanale da corsa - Anno XXV N. 37 del 10-16 settembre 1985
CONTI EDITORE S.p.A. - Direttore responsabile: CARLO CAVICCHI

ABBONAMENTI: ITALIA annuale L. 74.000, semestrale L. 38.000. ESTERO via terra o mare L. 120.000, via aerea: Europa e bacino mediterraneo L. 150.000, Africa L. 210.000, Americhe L. 230.000, Asia L. 230.000, Oceania L. 300.000.

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. 4,50 - Austria Sc. 60,00 - Belgio Bfr. 88 - Canada C. Doll. 3,80 - Danimarca Dkr. 29 - Francia Fr. 20 - Germania Dm. 7,50 - Grecia Dr. 290 - Inghilterra Lgs. 1,90 - Lussemburgo Lfr. 80 - Malta Cm. 45 - Olanda Hfl. 8 - P.to Monaco Fr. 20 - Spagna Pts. 320 - Svizzera Str. 5,50 - Svizzera Canton Ticino Str. 4,70 - Sud Africa Rand 5,25 - USA Doll. 3.

AUTOSPRINT ALL'ESTERO: Argentina: Viconeta Distribuidora S.C.A. Calle la Rioja 1134/56, Buenos Aires; Arabia Saudita: Al-Khazindar Establ. P.O. Box 157, Jeddah; Australia: Speedimex Australia PTY. Ltd., 160-166 - Sussex - Street - Sidney; Austria: Morawa & CO., Wollzeile, 11, 1010 Wien; Belgio: Agence & Messageries de La Presse S.A., Dept. Publications 1, Rue de La Petite-Île 1070 Bruxelles; Brasile: Livraria Leonardo da Vinci Ltda., Rua Sete de Abril, 127, 2º Andar, S/22, San Paolo; Canada: Speedimex Distribution Inc., 155 Deheride Crescent, Unit 5, M9M-2Z2, Toronto, Ont.; D.P.E. distribution de Presse Europeen Inc., 9875 L'Esplanade, H3L-2X2, Montreal, Que.; Danimarca: Dansk Bladistribution, V/Mogens Schroeder 5, Rosenborggade 1130 Copenhagen; Ecuador: Oviedo Ermanon, Agencia De Publicaciones S.A. Chimborazo Sil Y Luque, Guayaquil; Francia: C.C.E.I., 107, rue Rémaurum, 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, Follerstrasse, 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, Boite Postale 2022, 1022 Luxembourg; Malta: Miller Distributors Ltd., M.A. Vassallii 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 Valdeleparra 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-Agence AG., Sevogelstrasse, 34, 4002 Basel/Svizzera; Svizzera Canton Ticino: Melisa 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.: Speedimex U.S.A. Inc., 23-16 40th Avenue, Long Island City N.Y. 11101; Venezuela: Editorial Ca. Calle Negrin, Ed. Davolea, Planta Baja, Caracas.

PUBBLICITÀ: Concessionaria: A. Manzoni & C. S.p.A. Via Villorresi, 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- 1985. Registrato presso il Tribunale di Bologna, n. 3395 del 25/2/1969.